

Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Protokoll der 98. Sitzung

- Datum:** 08.08.2017, 19.00 –21.30 Uhr
Ort: Büro der [Aktion! Karl-Marx-Straße], Richardstraße 5
Teilnehmer: Willi Laumann, Mieterverein; Rainer Gebhardt, Arzt
Gäste: Roland Jannermann, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK); Tina Kunz, Hoffmann-Leichter; Thomas Stein, Helmut Große Inkrott, Netzwerk fahrradfreundliches Neukölln; Stephanie Otto, raumscript; Susan Liepe, Citymanagement; Horst Evertz, BSG mbH
Moderation: Willi Laumann

Begrüßung, Tagesordnung

Herr Laumann begrüßte die Mitglieder der Lenkungsgruppe und die Gäste.

TOP 1: Festlegung der Tagesordnung..

Da nur wenige Mitglieder der Lenkungsgruppe anwesend sind, soll über die Zukunft der Lenkungsgruppe auf der Sitzung im September diskutiert werden, dort aber als erster Tagesordnungspunkt. Über das Protokoll wird nicht abgestimmt. Damit Tagesordnung:

2. Radfahren zwischen Weichselstraße und Hermannplatz
3. Aktuelles
4. Verschiedenes

TOP 2: Radfahren

Herr Jannermann (SenUVK) ist bei der Senatsverwaltung für das Thema „Radfahren“ zuständig. Inhaltlich werden die Gestaltungsvorschläge mit dem Bezirksamt (Tiefbauamt Herr Voskamp und Herr Rouart) abgestimmt, auf der Senatsebene ist die Verkehrslenkung Berlin (VLB) einzuschalten. Voraussetzung für alle Maßnahmen ist deren Finanzierbarkeit über den Haushalt. Die Planung selbst wird durch das Büro Hoffmann+Leichter in Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungen erstellt. Herr Jannermann erläutert, dass der Staatssekretär Kirchner ein Versuchsprojekt für einen geschützten Radweg an dieser Stelle unterstützt, eine Stellungnahme der VLB wegen deren Personalmangel aber noch ausstehe. Über die endgültige Gestaltung der Karl-Marx-Straße wird nach Auswertung der Pilotphase zwischen Weichselstraße und Hermannplatz (vermutlich 2022) zu entscheiden sein. Die Nachtbuslinie und die Endhaltestelle einer Buslinie sind zu berücksichtigen. Bei allen Varianten entfallen ca. 50% der bisherigen Stellplätze.

Frau Kunz stellt die drei Planungsvarianten vor. Lösung 1 stellt einen Radstreifen auf der Fahrbahn dar, Lösung 2 stellt den geschützten Radstreifen zwischen Gehweg und Parkleiste dar, Lösung 3 ist eine Kombination von 1 und 2 und der Versuch einer Optimierung. Diese sind im Vorentwurfsstadium und vom heutigen Tage und damit sicher noch zu überarbeiten. Allen Varianten ist es gemeinsam, dass diese an der Weichselstraße ansetzen und Lösungen für die Fortführung der Radstreifen bis zum Hermannplatz suchen. Bei allen Varianten werden zunächst die Borde und der Mittelstreifen nicht angetastet. Eine Instandsetzung der Fahrbahn wird vorausgesetzt.

Variante 1 Standardlösung: Fahrstreifen für KfZ 3,50 m, Radweg 2,20m, Schutzstreifen 0,75m, Parken 2,50m, Unterbrechung Parken durch Ladezonen.

Variante 2 geschützter Radweg: Fahrbahn für KfZ 3,50m (mindestens 3,25 m als Forderung der BVG), Parken 2,25 m, Schutzstreifen 0,75m, 0,25m mit Pollerzone, Radstreifen 2,25m, Parkplätze für PKW sind ebenfalls mit Pollern abgegrenzt.

Variante 3. Kompromiss als Kombination: der geschützte Radweg beginnt erst ab Reuterstraße. Begründung: Zwischen der Weichselstraße und der Reuterstraße ist der Nutzen wegen der Vielzahl der Grundstückszufahrten gering, an der Tankstelle ist wegen der Zufahrten ohnehin nur ein Radstreifen möglich.

Diskussionspunkte: Alle Varianten funktionieren nur durch laufende Kontrolle, bei der Variante 1 besteht die Gefahr des Zuparkens des Radweges, bei Variante 2 der Grundstückszufahrten. Die Gefahr der Gefährdung durch Öffnen von Türen bleibt bei beiden Varianten (Fahrer bzw. Beifahrer). Poller müssen sichtbar sein, farbige Gestaltung. Poller verursachen hohe Unterhaltskosten, weil sie umgefahren werden. Der Lieferverkehr muss in den Parkstreifen Platz finden und darf nicht zugeparkt werden, ansonsten blockieren Lieferfahrzeuge den fließenden Verkehr (Rad oder MIV). Beim geschützten Radweg ist die Gefahr der Blockade durch ausfahrende PKW größer. Die Sichtbeziehungen bei allen Ausfahrten und an allen Knotenpunkten sind noch genauer zu untersuchen. Davon ist die Verkehrsführung abhängig. Zur Klärung der Behindertenparkplätze ist die Behindertenbeauftragte einzuschalten. Parkraumbewirtschaftung würde die Umsetzung unterstützen.

Nächste Schritte: weitere Detaillierung der Planung mit Tiefbauamt, Polizei, BVG und VLB, Vorlage BPU-Unterlagen ca. 15.9., Kostenberechnung muss noch erstellt werden, Prüfung BPU ca. 3 Monate, Sicherung Mittel Januar 2018, Ausschreibung 03/2018 anschließend Baubeginn nach Fertigstellung Fahrbahninstandsetzung (05/2018).

TOP 3: Aktuelles

- Kein neuer Sachstand bei Schlüsselprojekten und Blockkonzepten
- Kindl-Gelände: weitere Umsetzung der Konzepte ist beim Eigentümer zu erfragen
- Bei der BVG ist Öffentlichkeitsarbeit zu erfragen, insbesondere Schließung Nordzugang U-Bahnhof Karl-Marx-Straße und Baustelle Aufzug
- Aktionärsfonds: Aufstockung Summe für Bioase: wird grundsätzlich begrüßt, restliche Zustimmung der Jurymitglieder ist noch einzuholen, bisher nur Zustimmungen
- Ein Teil der Ladeninhaber an der Baustelle (Westseite) fühlt sich über den Baufortschritt unzureichend informiert, CM nimmt noch einmal Kontakt auf, Problem liegt bei den Leitungsverwaltungen (Vattenfall u.a.), die oft selbst von den Bestandssituationen über-rascht werden

Nächster Termin; 12.09.2017, 19:00 Uhr, Richardstr. 5: Haupttagesordnungspunkt: Struktur und Arbeit der Lenkungsgruppe., zusätzlich Aktuelles (Schlüsselprojekte, Kindl-Gelände, Blockkonzepte)

16.8.2017 Willi Laumann