Protokoll Treffen 6

Inhalt

Kapitel A Protokoll Treffen Nr. 6 1

Kapitel B Vorbereitung von Sachanträgen für die Abstimmung in den Gremien (Ausschüsse und Stadtverordnetenversammlung) 2

B.1 Tempo 30 im Gründerzeitring 2

B.1.1 Antragstext 2

B.2 Überprüfung grüne Pfeile 3

B.2.1 Antragstext 3

B.3 Freigabe Einbahnstraßen 3

B.3.1 Antragstext 4

B.4 Freigabe Bürgermeisterstr. für Radfahrer 5

B.4.1 Antragstext 5

B.5 Markierung der Radwegfurten 6

B.5.1 Antragstext 6

Kapitel C Allgemeine Punkte 6

C.1 Beschilderung Bürgermeisterstr. 6

C.2 Kreuzung Eberswalder / Börnicker /August-Bebel-Str. / Hussitenstr 7

C.3 Oranienburger Str. ab Jahnstr. und Kreisverkehr am Wasserturm 7

C.4 Leuchtfolien an Hindernissen auf Radwegen 7

C.5 Entfernung unnötiger Poller und Pfosten 7

Kapitel D Nächstes Treffen (Nr. 7) 8

Kapitel A Protokoll Treffen Nr. 6

Ort: Breitscheidstr. 31, Vorderhaus rechts, Hochparterre (Fraktionsbüro Grüne/Piraten)

Datum: **Dienstag, 28. Juni 2016**

Uhrzeit: 19:00 – 20:50 Uhr

Themen:

- Aufbereitung konkreter Problemstellen mit Verbesserungsvorschlägen zur Weitergabe an Stadt und Kreis
- Vorbereitung möglicher Sachanträge der Fraktionen zum Radverkehr

Teilnehmer: Herr Kerlikofsky, Herr Jankowiak, Herr Papritz, Frau Scheidt, Frau Keil, Frau Weichler, Herr Trettin, Herr Klitsch (Vorsitz)

Kapitel B Vorbereitung von Sachanträgen für die Abstimmung in den Gremien (Ausschüsse und Stadtverordnetenversammlung)

In der Runde wurden mögliche Sachanträge für die Ausschüsse und die Stadtverordnetenversammlung besprochen. Die in der Folge aufgelisteten Vorschläge wurden ausgewählt und als fraktionsübergreifende Anträge aufgearbeitet.

Die Verwaltung hat dann am 29.07. vorgeschlagen, die vorliegenden Vorschläge als Verwaltungsvorlagen einzubringen, was von den beteiligten Fraktionen befürwortet wurde.

Die Wortlaute der Verwaltungsvorlagen finden sich auch auf bernau.de und fahrrad-bernau.de.

B.1 Tempo 30 im Gründerzeitring

B.1.1 Antragstext

Betrifft: Verbesserung der Verkehrssicherheit in Bernau – Tempo 30 im Gründerzeitring

Beschlussvorschlag

Beschlusstext

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bernau bei Berlin beschließt, die Verwaltung mit den folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bernau innerhalb der laufenden Wahlperiode zu beauftragen:

Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone innerhalb des Bernauer Gründerzeitringes

Begründung

Innerhalb geschlossener Ortschaften wird der Verkehr und damit die Reisezeit von vielen Faktoren beeinflusst: ständiges Stop-and-Go, wechselnde Geschwindigkeitsbegrenzungen und Staus. Das führt dazu, dass wir in Städten deutlich langsamer fahren als die zugelassenen 50 km/h. Entgegen aller Vorurteile ist man bei einer Basisgeschwindigkeit von Tempo 30 keinesfalls länger unterwegs. Denn der Verkehr fließt durch weniger Stop-and-Go-Phasen, weniger Staus flüssiger und gleichmäßiger.

Das zeigen Erfahrungen und Studien aus England: Weder mit dem Auto noch mit dem Öffentlichen Verkehr, hat sich die Reisezeit nach der Einführung von Tempo 30, bzw. 20 Meilen pro Stunde, als Basisgeschwindigkeit verlängert. Der befürchtete Stillstand bleibt gerade auch deshalb aus, weil nicht auf ständig wechselnde Tempolimits geachtet werden muss. Und dort, wo es notwendig ist, können höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden, wenn der Bedarf und die Sicherheit nachgewiesen werden.

Tempo 30 erhöht die Sicherheit für alle und sorgt für mehr Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Gerade die ungeschützten Fußgänger und Radfahrer profitieren von Tempo 30.

Bei Tempo 30 lassen sich die Straßen leichter überqueren. Auto- und Radverkehr harmonieren besser, da Tempo 30 die Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern erleichtert. Auch deshalb, weil sich die Geschwindigkeiten annähern und sich die Eindrücke und Informationen, die wir als Verkehrsteilnehmer aufnehmen, bei einem niedrigeren Tempo besser verarbeiten lassen. Das fördert ein gleichberechtigtes Miteinander Aller.

Nicht zu Letzt genießen Anwohnerinnen und Anwohner direkt die Vorteile von Tempo 30, da der Verkehrslärm deutlich reduziert wird.

Jeden Tag verunglücken 570 Menschen bei Verkehrsunfällen in unseren Städten und Dörfern. Gerade Fußgänger und Radfahrer sind im Straßenverkehr einem hohen Risiko ausgesetzt. Bei Tempo 30 ist die Chance, rechtzeitig zu halten wesentlich höher. Schon nach 13,3 Metern kommt ein Pkw zum Stehen. Ein Auto, das mit Tempo 50 unterwegs ist, benötigt ca. 28 m Anhalteweg.

Eine flächendeckende Begrenzung bietet den Vorteil einer einheitlichen Regelung, die einprägsamer ist. Überdies werden erheblich weniger Schilder benötigt.

B.2 Überprüfung grüne Pfeile

An mehreren Kreuzungen in Bernau führen die grünen Pfeile zu Problemen, weil Autofahrer die Vorschriften nicht einhalten und weder komplett anhalten, noch den Vorrang der Fußgänger und Radfahrer sowie auch den der entgegenkommenden Abbieger beim eigenen Abbiegen nicht beachten.

- Jahn / Oranienburger Str. (Europakreuzung)
- August-Bebel / Jahnstr.
- Jahnstr. / Ladeburger Chaussee (Rollbergeck)

B.2.1 Antragstext

Betrifft: Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs in Bernau – Demontage grüner Pfeile

Beschlussvorschlag

Beschlusstext

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bernau bei Berlin beschließt, die Verwaltung mit den folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bernau innerhalb der laufenden Wahlperiode zu beauftragen:

Demontage der grünen Rechtsabbiegerpfeile an den Kreuzungen:

a. Jahnstraße / August-Bebel-Straße

b. Jahnstraße / Mühlenstraße

Begründung

Die Kreuzungssituation ist an beiden Kreuzungen unübersichtlich und führt dazu, dass vorrangberechtigte Fußgänger und Radfahrer von Rechtsabbiegern verkehrswidrig missachtet werden.

Missachtet wird ebenfalls der Vorrang des Querverkehrs sowie der Linksabbieger.

In der Jahnstraße aus Richtung Friedhof führt der grüne Pfeil zusätzlich zum Rückstau, weil die Linksabbieger in die August-Bebel-Straße nicht durchgelassen werden.

An der Jahnstraße / Mühlenstraße queren durch das Paulus-Praetorius-Gymnasium ständig viele Schüler als Fußgänger und Radfahrer die Mühlenstraße. Hier kommt es oft dazu, dass Rechtsabbieger trotz Haltepflicht und Vorrangregelung der Fußgänger die Haltelinie ohne Stop überfahren oder trotz Querverkehr auf die Fußgängerfurt fahren.

B.3 Freigabe Einbahnstraßen

Generell besteht die Tendenz, Einbahnstraßen auch gegen die Fahrtrichtung für Radfahrer freizugeben.

In Bernau gibt es derzeit noch keine solchen Freigaben, jedoch soll in der AG Radverkehr eine priorisierte Liste der möglichen Kandidaten erstellt werden mit der Empfehlung bzw. Aufforderung, eine Freigabe zu prüfen und zu ermöglichen.

Kandidatenliste (mit Vor-Priorisierung):

- Bahnhofstr. / Hussitenstr.
- Mühlenstr.
- Berliner Str. (Steintor -> Alte Goethestr.)
- Angergang

- Brauerstr
- Alte Brauerei

Zu den jeweiligen konkreten Vorschlägen sollte eine kurze Begründung mitgeliefert werden, warum die Durchfahrt vorteilhaft wäre.

Zudem ist die Übergangssituation, wie der Verkehr jeweils wieder in die normale Gegenverkehrssituation geführt werden kann, entscheidend für eine positive Freigabeentscheidung.

B.3.1 Antragstext

Betrifft: Verbesserung des Radverkehrs in Bernau – Öffnung von Einbahnstraßen zur Durchfahrt für Radfahrer in Gegenrichtung

Beschlussvorschlag

Beschlusstext

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bernau bei Berlin beschließt, die Verwaltung mit den folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bernau innerhalb der laufenden Wahlperiode zu beauftragen:

Begründung

Für Radfahrer reduzieren sich die Umwege und damit die Fahrzeit.

Geöffnete Einbahnstraßen führen zu höherer Verkehrssicherheit gegenüber „Umwegfahrten“.

Ein weiterer Sicherheitsgewinn resultiert aus den gegenüber klassischen Einbahnstraßen reduzierten Fahrgeschwindigkeiten.

Geöffnete Einbahnstraßen sind ein sehr kostengünstiger Beitrag für ein möglichst dichtes und lückenloses Radwegenetz.

Für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen bringen diesen Benutzungsvorteile gegenüber dem Autoverkehr, verbessern die Radfahrbedingungen und damit die Nutzungshäufigkeit dieses Verkehrsmittels.

Eine Beschränkung bei den nicht geöffneten Einbahnstraßen auf die tatsächlich aus konkreten Sicherheitserwägungen nötigen Fälle kann nachhaltig zu einer besseren Akzeptanz von Verkehrsregelungen durch Rad fahrende beitragen.

Seit mehr als einem Jahrzehnt gibt es zahlreiche Untersuchungen, die die Vorteile der Öffnung in Gegenrichtung belegen. Der aktuelle Stand ist in der Arbeit „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr“ dargestellt, erschienen in den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt, Unterreihe Verkehrstechnik, V 83, Bergisch-Gladbach Mai 2001. Sie stützt sich auf eine StädteUmfrage zur Praxis und Anwendung der Regelung, auf eine flächenhafte Analyse aller Einbahnstraßen-Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Jahre 1999 sowie eine vertiefende 3- bis 4-jährige Unfallanalyse in 15 ausgewählten Städten, u. a. mit Vorher/Nachher-Vergleich des Unfallgeschehens. Abschließend wurden auch Zählungen und Verhaltens-Beobachtungen in ausgewählten Straßen und Städten vorgenommen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse dieser BASt-Studie zusammengestellt:

• Viele Städte waren zunächst zurückhaltend mit der Anwendung der StVONovelle vor allem wegen des Versuchscharakters dieser Regelung, wegen genereller Vorbehalte in Politik und Verwaltung (insbesondere bei den Straßenverkehrsbehörden) und wegen des geforderten Prüfaufwandes.

• Ablehnung für eine Öffnung erfolgte am häufigsten wegen zu geringer Fahrgassenbreite, hohem Parkdruck und hohem Kfz-Aufkommen.

• In jeder 5. Kommune wurden Einbahnstraßen aber auch bei Fahrgassenbreiten von < 3,00 m oder bei Kfz-Belastungen > 5.000 Kfz/Tag geöffnet.

• Auch in nicht geöffneten Einbahnstraßen gibt es etwa 30 – 40 % gegengerichteten Radverkehr. Bei geöffneten Einbahnstraßen liegt dieser Anteil im Mittel bei etwa 44%.

• In nicht geöffneten Einbahnstraßen weichen 60 % der Radfahrer in der Gegenrichtung auf den Gehweg aus, in geöffneten Einbahnstraßen nur 23 %.

• Frei fahrende Kfz fuhren im Mittel 27 – 37 km/h schnell. Bei Begegnung mit Radfahrern fuhren sie bei geringen Fahrgassenbreiten (3,25 – 3,50 m) deutlich langsamer als bei größeren Breiten, im Mittel um etwa 6,5 km/h.

• Bei breiten Fahrgassen (> 3,75 m) fahren Kfz im Begegnungsfall mit Radfahrern weiter mittig – mit entsprechend hohen Interaktionsgeschwindigkeiten.

• Der Anteil kritischer Situationen zwischen Radfahrern in Einbahnrichtung und Kfz ist höher als der für Radfahrer in Gegenrichtung.

• Die Unfalldichte lag in geöffneten Einbahnstraßen im Mittel bei 0,31 U/km*a (Unfälle pro km und Jahr) und 0,35 U/km*a in nicht geöffneten Einbahnstraßen. Zum Vergleich: Erschließungsstraßen = 0,50 U/km*a, Hauptverkehrsstraßen = 3,5 U/km*a

• Im Mittel passieren weit weniger als 1 % aller Radunfälle in Einbahnstraßen, etwa die Hälfte davon (unabhängig von der rechtlichen Regelung) bei gegengerichtetem Radverkehr.

• Unfälle bei Benutzung des Gehweges und generell mit Fußgängern sind nach Öffnung der Einbahnstraßen seltener.

• Überproportional unfallbelastet sind Straßen mit Fahrgassen < 3,25 m bzw. > 3,75 m. Die ungünstige Tendenz für schmale Fahrgassen gilt aber dagegen nur wenige Unfälle auf der Strecke.

• Für Radfahrer in Einbahnrichtung sind Unfälle mit ruhendem Verkehr dominant, mehr als 1/3 der Unfälle erfolgen mit geöffneten Autotüren.

• Gesamtbewertung der Radverkehrs-Sicherheit: Sie ist in Einbahnstraßen insgesamt sehr hoch. Einbahnstraßen mit zulässigem gegengerichtetem Verkehr von Radfahrern unterscheiden sich von diesem Sicherheitsniveau nicht. Maßgeblich für das hohe Sicherheitsniveau ist das i. d. R. niedrigere Tempo im Vergleich zu Hauptverkehrsstraßen.

B.4 Freigabe Bürgermeisterstr. für Radfahrer

B.4.1 Antragstext

Betrifft: Verbesserung des Radverkehrs in Bernau –
Freigabe der Bürgermeisterstraße in beiden Richtungen für den Fahrradverkehr (außerhalb der Marktzeiten)

Beschlussvorschlag

Beschlusstext

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bernau bei Berlin beschließt, die Verwaltung mit den folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bernau innerhalb der laufenden Wahlperiode zu beauftragen:

Freigabe der Bürgermeisterstraße in beiden Richtungen für den Fahrradverkehr

Einrichtung einer entsprechenden Beschilderung

Begründung

Die Bürgermeisterstraße ist eine Hauptverbindungsachse in Nord-Süd-Richtung durch Bernau.

Insbesondere zwischen Bahnhof und Steintor (und in die Gegenrichtung) bietet sich diese Verbindung als direkter Weg auch für Radfahrer an. Pflasterung und Durchfahrtbreite erlauben eine weitgehend konfliktfreie Durchfahrt.

In der Praxis wird diese Durchfahrt seit Jahren von Radfahrern in Ermangelung tragfähiger Alternativen benutzt – wenn auch derzeit verkehrswidrig wegen der bestehenden Beschilderung.

Viele Schüler des Paulus-Praetorius-Gymnasiums sowie weiterer Schulen des nördlichen Einzugsbereiches benutzen diese Verbindung regelmäßig von und zum Bahnhof Bernau.

Die Fahrbahnbeschaffenheit, Einbahnstraßenregelungen und Einfahrtsituationen in den Parallelstraßen erschweren bzw. verhindern die Benutzung der offiziell erlaubten Alternativen

Alte Brauerei: Einfahrt nur von Norden möglich, extrem gefährliche Ausfahrt nach Süden auf die

Brauerstr: Kopfsteinpflaster „extrem“, Einfahrt nur von Norden möglich

Berichte über Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in diesem Bereich sind nicht bekannt.

Die Öffnung würde die aktuell gelebte Praxis legalisieren und die Akzeptanz und Rücksichtnahme zwischen den Radfahrern und Fußgängern sowie weiteren Verkehrsbeteiligten erhöhen.

Die Anbringung separater Hinweisschilder auf eine faire Rücksichtnahme könnte zusätzlich in Betracht gezogen werden.

Durch die Freigabe ist es auch möglich, die Radwegführung des Usedom-Radweges durch die Innenstadt und über den Marktplatz zu leiten, um das Zentrum zu beleben.

Zu den Marktzeiten bleibt die Durchfahrt verboten.

B.5 Markierung der Radwegfurten

B.5.1 Antragstext

Betrifft: Verbesserung des Radverkehrs in Bernau – Markierung von Radwegfurten und Hindernissen

Beschlussvorschlag

Beschlusstext

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bernau bei Berlin beschließt, die Verwaltung mit den folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bernau innerhalb der laufenden Wahlperiode zu beauftragen:

Markierung aller vorfahrtberechtigten Radwegfurten entlang Kreuzungen durch auffällige unterbrochene weiße Linien sowie roter Fahrbahn mit Fahrradpiktogrammen

Begründung

Der Radverkehr in Bernau nimmt stetig zu. Gleichzeitig steigen auch die Unfallzahlen. Fahrradfahrer werden aufgrund teilweise enger und unübersichtlicher Straßensituationen oft übersehen, insbesondere beim Durchfahren eigentlich vorfahrtberechtigter Querungen. Dies gilt sowohl für den Querverkehr aus Seitenstraßen als auch für den Abbiegerverkehr (sowohl rechts als auch links). Es gilt im Übrigen auch für die Begegnung von Radfahrern und auch Fußgängern auf solchen Kreuzungen.

Die farbige Markierung und Piktogramme sorgen für erhöhte Aufmerksamkeit bei der Querung, egal durch welche Verkehrsteilnehmer und somit für deutlich höherer Sicherheit.

Kapitel C Allgemeine Punkte

C.1 Beschilderung Bürgermeisterstr.

An der Einfahrt zur Bürgermeisterstr. (Fußgängerzone) von Süden her (Berliner Str.) steht ein Schild mit der maximalen Durchfahrthöhe für das Mühlentor. Gleichzeitig ist das Fußgängerzonenschild nicht eindeutig zu sehen. Dies verleitet Autofahrer dazu anzunehmen, dass eine Einfahrt in die Bürgermeisterstraße erlaubt wäre.

De facto benutzen vermehrt Autofahrer den Einfahrtbereich der Bürgermeisterstr. als Parkplatz, zudem gibt es Anwohnerberichte, dass die Straße vermehrt auch zur Durchfahrt benutzt wird.

Verstärkte Kontrollen sowie eine Änderung der Beschilderung (Entfernung der Durchfahrthöhenbegrenzung sowie bessere Sichtbarkeit Fußgängerzone) wären hier wünschenswert.

C.2 Kreuzung Eberswalder / Börnicker /August-Bebel-Str. / Hussitenstr

An dieser Kreuzung bestehen folgende Probleme (wenn auch NOCH nicht durch konkrete Unfallsituationen belegt):

Durch den stumpfen Winkel biegen die Fahrzeuge von der Börnicker in die Eberswalder oft mit hohem Tempo ab. Fußgänger, die (z.B. auch vom Parkhaus kommend) die Eberswalder überqueren wollen und eigentlich Vorrang haben, werden oft missachtet, ebenso wie Radfahrer, die von der Börnicker weiter „geradeaus“ (wenn man das bei der Kreuzung so sagen kann) in die August-Bebel wollen.

Die Überquerung der August-Bebel zwischen Hussiten und Eberswalder (Nordwestseite der Kreuzung) ist aufgrund der versetzten Straßenführung schwierig.

Das Tempolimit im Verlauf des Zebrastreifens zur 3. Grundschule bzw. Kita endet vor der Kreuzung und sollte bis in die Börnicker hinein verlängert werden

Die Gitterabsperrungen führen dazu, dass Fußgänger von den Autofahrern beim Abbiegen nicht mehr als vorrangige Überquerer wahrgenommen werden, weil sie die Straße so weit weg von der Kreuzung überqueren.

Für diese Kreuzung sollten konkrete Maßnahmen erarbeitet werden, wie die Situation verbessert werden kann. (z.B. Verlängerung des Tempolimits, Versetzen der Barrieren, Beschilderung, Markierungen, etc.)

C.3 Oranienburger Str. ab Jahnstr. und Kreisverkehr am Wasserturm

Die Benutzung der Oranienburger Str. ab Kreuzung Jahnstr. Stadtauswärts ist aufgrund der engen Straßenführung, fehlender Markierungen und dem extrem starken Abbiegerverkehr (zusätzlich noch grüner Pfeil) äußerst schwierig.

Die Rückkehr auf den dann freigegeben Fuß-/Radweg ist nicht eindeutig beschildert (vor dem Autohaus).

Bei den Ein-/Ausfahrten Autohaus und Wohngebiete fehlen Hinweisschilder auf den Radweg.

Die Abfahrt vor dem Kreisverkehr in Richtung stadtauswärts sollte baulich verändert werden, da sie so nicht verwendbar ist.

C.4 Leuchtfolien an Hindernissen auf Radwegen

Es war in einer der vorigen Sitzungen angeregt worden, im Weg stehende Pfosten mit Leuchtfolien zu bekleben, um wenigstens die Sichtbarkeit zu verbessern.

C.5 Entfernung unnötiger Poller und Pfosten

Bei Pfosten, die auf freigegebenen Wegen stehen, sollte geprüft werden, ob diese dort wirklich erforderlich sind

Beispiele:

- im Verlauf der Breitscheidstr. Richtung Bahnhof)
- Pankstr., Richtung Bahnübergang vor Tankstelleneinfahrt

Kapitel D Nächstes Treffen (Nr. 7)

Ort: Breitscheidstr. 31, Vorderhaus rechts, Hochparterre (Fraktionsbüro Grüne/Piraten)

Datum: **Dienstag, 06. September 2016**

Uhrzeit: 19:00 – ca. 21:00 Uhr

Themen:

- Zwischenstand zu Sachanträgen Radverkehr in den Ausschüssen
- Konkretisierung zu den Sachanträgen (konkrete Straßenlisten für Vorschläge zu freizugebenden Einbahnstraßen und Markierungen)
- Unfallsituationen in der vergangenen Zeit
- Barrierefreiheit Bahnhof Bernau
- Aufstellung Banken und Rastplatz am Radweg Berlin-Usedom
- Teilnahme Bernau am „Stadtradeln“? (siehe Beispiel Eberswalde https://www.stadtradeln.de/eberswalde2016.html)