

## Fragen und Antworten aus der Infoveranstaltung „Ausbau der Weserstraße zur Fahrradstraße“ am 07.08.2019

Im Folgenden finden Sie die aus dem Publikum thematisierten Aspekte sowie die erfolgten Antworten der Fachplanung / Verwaltung:

Anregung aus dem Publikum	Antwort der Fachplanung / Verwaltung
<p>Nicht-Berücksichtigung der Fahrradstraßen-Regelung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Durchgangsverkehr</li> <li>· Fehlende Aufklärung aller Beteiligten</li> <li>· Mangelhafte Beschilderung: teilweise zu klein und unauffällig</li> <li>· Hohe Geschwindigkeit wird durch Asphaltierung gefördert</li> <li>· Fehlende Kontrollen</li> <li>· Von den Navigationssystemen (Googlemaps) nicht erfasst.</li> </ul>	<p>Die aktuellen Probleme der Fahrradstraßen Weigandufer und Weserstraße sind der Verwaltung bekannt. Der Ausbau der Weserstraße zur Fahrradstraße soll von einer Aufklärungskampagne begleitet werden. Dabei sollen klare Vorfahrtsregelung und eine entsprechende Beschilderung an gut sichtbaren Stellen angebracht werden. Darüber hinaus sollen mehr und größere Piktogramme auf der Fahrbahn angebracht werden. Die Färbung der kompletten Fahrbahn kann aus Kostengründen sowie aufgrund gestalterischer Bedenken nicht erfolgen.</p> <p>Eine Verkleinerung der Fahrbahnbreite, damit die Autos die Geschwindigkeit reduzieren müssen, ist leider nicht möglich. Die Feuerwehr braucht eine Mindestbreite von 5,50 m, damit die Rettungsfahrzeuge anleiten können. In Erwägung können Verschwenkungen der Fahrbahn oder Aufpflasterungen gezogen werden. Auch eine punktuelle Reduzierung der Fahrbahn auf ein geringeres Maß in Kreuzungsbereichen kann geprüft werden.</p>
<p>Mangelhafte Überquerungsmöglichkeiten insbesondere vor dem Spielplatz und dem Rütli-Campus</p>	<p>Für die Anbringung eines Zebrastreifens muss eine bestimmte Anzahl an Querungen nachgewiesen werden. Diesem Vorschlag wird die Verwaltung nachgehen und prüfen, ob weitere Querungsstellen geschaffen werden können.</p> <p>Die endgültige Gestaltung des Einmündungsbereichs Rütlistr. ist abhängig von der Neugestaltung des Vorplatzbereiches zum Campus Rütli, die erst im Zuge der Neubauplanung für die Kinder-</p>

	und Jugendfreizeiteinrichtung Manege erstellt werden wird.
Hoher Parkdruck	Der hohe Parkdruck in Nordneukölln wird größtenteils von Fernparkern verursacht. Die Verwaltung hat eine Machbarkeitsstudie für eine Parkraumbewirtschaftung beauftragt, die dieses Problem mildern soll. Mit dem Ausbau der Weserstraße zur Fahrradstraße wird durch Gehwegvorstreckungen und Fahrradparken auf der Fahrbahn nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen wegfallen.
Sperrung der Weserstraße für Autos	Die Erreichbarkeit muss für Gewerbetreibende, Ver- und Entsorgung, Rettungswagen und die Polizei gewährleistet sein. Auch für Anwohnende muss eine Erschließungsfunktion sichergestellt werden (z.B. für Umzug oder Lieferungen).
Schlechter Zustand der Gehwege	Das Vorhaben ist ein reines Radverkehrsprojekt. Kleinere Nebenanlagen, wie Gehwegvorstreckungen, können mitfinanziert werden, aber nicht die komplette Instandsetzung der Gehwege.
Gefällte Bäume zwischen Pannier- und Weichselstraße	Die im Rahmen der Leitungsarbeiten der BWB gefällten Bäume werden im vollen Umfang und mit breiteren Baumscheiben ersetzt sowie mit Fahrradbügeln vor Falschparkern geschützt.
Zeitplan / Zeitlicher Ablauf der Maßnahmen	Die Umsetzung des Vorhabens ist in zwei Bauabschnitten geplant (2021, 2022). Voraussetzung ist die Finanzierungszusage seitens SenUVK.
Vernetzung der Radinfrastruktur bzw. der Fahrradstraßen Weserstraße und Weigandufer wird erwünscht (Qualifizierung der Querverbindungen, Asphaltierung weiterer Straßen).	Der fahrradgerechte Ausbau von Querverbindungen, wie der Elbe- und der Weichselstraße, ist in der Programmplanung des Förderprogramms „Aktive Zentren“ vorgesehen.
Warum wird die Fahrradstraße an der Kreuzung mit der Pannierstraße	Die Fahrradstraße Weserstraße erhält in Ihrer bisherigen Planung Vorfahrt vor anderen

<p>unterbrochen? Eine durchgängige Fahrradstraße beinhaltet weniger Gefahrenpunkte.</p>	<p>Nebenstraßen, an denen im Bestand die Regelung Rechts-vor-Links besteht. Dies ist an den Straßen Pannierstraße und Wildenbruchstraße nicht der Fall. An diesen Kreuzungsbereichen wird die Fahrradstraße unterbrochen und erhält somit keine Vorfahrt. Grund hierfür ist die Tatsache, dass diese beiden Straßen Teil des übergeordneten Straßennetzes sind. Zusätzlich sind beide Straßen vom ÖPNV-Linienerkehr betroffen. Somit besitzen die Straßen eine bedeutende Funktion für den ÖPNV- und Kfz-Verkehr. Insbesondere die Bedeutung für den ÖPNV-Verkehr ist ebenfalls Bestandteil des Mobilitätsgesetzes und steht der Bedeutung der Fahrradstraße Weserstraße gegenüber. Nach Abwägung ist das Bezirksamt Neukölln zu dem Entschluss gekommen, dass die Belange des ÖPNV auf einer übergeordneten Straße dem Radverkehr überwiegen.</p>
<p>Kann der Ausbau in kurzen Abständen stattfinden, sodass die wirtschaftlichen Einbußen für die Gewerbetreibenden moderat bleiben?</p>	<p>Das Bezirksamt Neukölln ist bemüht, die negativen Auswirkungen im Zuge einer Baustelle auf ein möglichst geringes Maß zu begrenzen. Allerdings muss dem gegenüber auch die Wirtschaftlichkeit der Baustelle betrachtet werden. Denn das Bezirksamt ist dazu angehalten, möglichst effizient mit öffentlichen Finanzmitteln umzugehen.</p> <p>Insbesondere bei der Asphaltierung ist es wirtschaftlich, diese in möglichst größeren Abschnitten durchzuführen, da so die Gesamtbauzeit reduziert wird und bautechnische Vorteile erreicht werden. Allerdings führt dies dazu, dass einzelne Straßenabschnitte etwas länger gesperrt bleiben.</p> <p>Sehr kurze Bauabschnitte würden die Sperrung von einzelnen Straßenabschnitte verkürzen. Dies würde allerdings zu einer längeren Gesamtbauzeit führen, da mehrere Arbeitsschritte immer wieder durchgeführt werden müssten (beispielsweise das Umstellen der Baustelleneinrichtung). Ebenfalls würde die Belastung durch die Baustelle insgesamt größer werden, da die Gesamtbauzeit sich verlängert. Somit wären sehr kurze Bauabschnitte aus wirtschaftlichen und auch aus sozialen Aspekten nicht zu empfehlen. Des Weiteren würden durch sehr kurze Abschnitte technische Nachteile entstehen, da die Asphaltfahrbahn immer wieder durch Nähte unterbrochen wird. Dies kann zu einer geringeren Haltbarkeit führen.</p> <p>Schlussendlich wird das Bezirksamt Neukölln versuchen einen Mittelweg zu finden. Es werden ca. 3 Bauabschnitte gebildet, sodass ein Kompromiss zwischen den praktischen Arbeitsweisen und den gewerblichen Belangen gefunden wird.</p>
<p>Können im Rahmen des Ausbaus Lastenradstellplätze eingerichtet werden?</p>	<p>Lastenradparkplätze und Fahrradstraßen passen zunächst sehr gut zusammen. Deshalb wird das</p>

	Bezirksamt Neukölln prüfen, welche Standorte sich in der Fahrradstraße Weserstraße für Lastenradparkplätze eignen. Besonders Interessant sind hierzu Orte des öffentlichen Interesses wie beispielsweise Schulen, Kindergärten oder Spielplätze.
Können weitere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die idealerweise auch mithilfe von Aufpflasterungen und Anpassungen an das Gehwegniveau gekennzeichnet werden?	In den aktuellen Bauplanungsunterlagen sind bei langen Straßenabschnitten weitere Querungsstellen für den Fußverkehr eingeplant. In diesen Bereichen soll der Bord abgesenkt werden. Des Weiteren werden die Querungsstellen durch den Regelplan 200 (Fußgängersymbol) auf der Fahrbahn markiert. Fahrradbügel direkt vor und nach der Querungsstelle schützen die Sichtbeziehungen und verhindern ein Zuparken der Querungsstelle.
Können Anlieferbuchten (für Paketdienste und Lieferanten) im Rahmen des Ausbaus eingerichtet werden?	Das Bezirksamt Neukölln wird prüfen, ob Lieferzonen in einer Fahrradstraße notwendig sind. Dies ist in Einzelsituationen zu entscheiden und abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.

BSG,  
25.03.2020