

## Warum Fahrrad-Demo von der Gehrensee-Brücke über den Marzahner Knoten zur Anbindung an die Bundesstraße 1/5 am 10. April 2019?

Die meisten in Berlin existierenden Brücken sind am Verkehr einer autogerechten Stadt ausgerichtet, was besonders die Alltags-Radler am Stadtrand trifft. Die Beteiligung von Radfahrern am Stadtverkehr, so wie er derzeit abläuft, ist gefährlich. Besonders Kinder und Jugendliche, sowie Ältere werden somit davon abgehalten, sich in Berlin gesund und umweltfreundlich zu fortzubewegen. Mit der Fahrrad-Demo möchten wir unserer Forderung nach einer umfangreichen und zeitnahen Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr Nachdruck verleihen. Initiatoren dieser Protestveranstaltung sind die ADFC-Statteilgruppen von Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und das Netzwerk Fahrradfreundliches Lichtenberg.

Mit dem neuen Berliner Radgesetz befindet sich die Stadt im Umbruch. Unser öffentlicher Protest soll einmal mehr ein deutliches Zeichen für eine bessere Verkehrspolitik setzen. Im Zeitraum der Demo wird die Strecke für den Autoverkehr gesperrt, sodass auch ältere Bürger und Familien mit Kindern an unserer Protestaktion gefahrlos teilnehmen können.

Bitte unterstützt uns zahlreich und setzt auch Ihr ein deutliches Zeichen!

Vorab schon einmal einige wichtige Hintergrundinformationen.

### Beispiel Gehrenseebrücke:

Bei der Instandsetzung der Gehrenseebrücke 2001 wurden Fehler (Schon beim Bau gab es hier keine Radwege und nur einseitig einen Fußweg.) wiederholt. Radfahrer dürfen sich eine relativ schmale zweispurige Fahrbahn mit Autos und LKW's teilen (20.000 täglich!). Das führt dazu, dass dieser Bereich derzeit im vorhinein von vielen Radfahrern gemieden wird, oder diese den nicht für Radfahrer freigegebenen Gehweg aus einem verständlichen eigenem Sicherheitsbedürfnis derzeit verkehrsrechtlich widerrechtlich nutzen. Wer das tut, riskiert eine Ordnungsstrafe.

### Unsere Forderungen:

- Bis zur Umsetzung erster positiver baulicher Maßnahmen fordern wir zur Sicherheit von Radfahrern im Brückenbereich ein sofortiges Tempolimit von 30 km/h!
- Verbreiterung des Gehweges zur Brücke hin und Freigabe für den Radverkehr auf der Brücke und im angrenzenden Bereich! (unmittelbar)
- Neubau einer separaten Brücke über die Gleisanlagen für Radverkehr und Fußgänger auf der gegenüberliegenden Straßenseite, um das vorhandene Gehweg-/Radwegenetz zu schließen. (mittelfristig)

### Begründung:

- In den Gewerbegebieten Bitterfelder Str./ Pablo-Picasso-Str. entstehen immer mehr Betriebe, was das Verkehrsaufkommen, insbes. LKW-Verkehr, über die Gehrenseestr. weiter erhöhen wird.
- Eine sichere Gehrenseebrücke bietet für alle (Berufsverkehr, Familien, Freizeit, Tourismus etc.) eine gute Anbindung der Innenstadt in Richtung Nordosten nach Falkenberg, Ahrensfelde und den angrenzenden Barnim und umgekehrt.
- Im Bereich der Brücke kommt es täglich zu gefährlichen Situationen durch zu hohe Geschwindigkeit der PKW/LKW und zu enges Überholen von Radfahrern.
- Viele Hohenschönhausener verzichten aus diesem Grund auf die Nutzung eines Fahrrades in diesem Bereich!

### **Beispiel Marzahner Knoten:**

Der sogenannte "Marzahner Knoten" bezeichnet eine noch in der DDR errichtete Überführung der Gleisanlagen von Regional- und S-Bahn Linie 7 auf der Landsberger Allee. Hier werden in beide Richtungen jeweils 3 Autospuren über die Bahntrasse geführt. Geh- und Radwege existieren an dieser Stelle nicht. Ein geplantes Bauvorhaben umfasst den Neubau des Verkehrsknotens Landsberger Allee / Märkische Allee / über Gleisanlagen Deutsche Bahn AG mit drei Straßenbrücken und den zugehörigen Rampen- und Verbindungsfahrbahnen sowie die Instandsetzung des Fußgängertunnels (Verkehrsknoten Marzahn) mit Geh- und Radwegen. Baubeginn ist frühestens 2021. Bis dahin ist Marzahn für den Fußgänger- und Radverkehr praktisch nicht angebunden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung im genannten Bereich existiert nicht.

### **Unsere Forderungen:**

- Bis zur Umsetzung einer angemessenen Infrastruktur unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer fordern wir jetzt die Freigabe von jeweils einer durchgehenden Fahrspur in beide Richtungen zwischen Rhinstraße und Märkischer Allee für einen sicheren Radverkehr.
- Eine individuelle Lösung für Fußgänger im betreffenden Brückenbereich sollte ebenfalls kurzfristig gefunden werden.

### **Begründung:**

- Während sich das Radwegenetz in diesem Bereich in einem schlechten Zustand befindet und im Brückenbereich teilweise unterbrochen ist, stehen dem Autoverkehr durchgehend in beide Richtungen jeweils 3 Fahrspuren ohne Tempolimit zur Verfügung.
- In diesem Bereich der Landsberger Allee sind Radfahrer als Verkehrsteilnehmer massiv benachteiligt und gefährdet.
- Ein Fußgängerweg im Brückenbereich stadtauswärts ist nicht vorhanden.

### **Beispiel Märkische Allee:**

Die meisten in Marzahn-Hellersdorf zu DDR-Zeiten errichteten Straßen sind überdimensioniert. So auch die Märkische Allee die drei Fahrspuren bei ca. 21.000 Fahrzeugen am Tag besitzt. Eine Spur in beide Richtungen ist für parkende Fahrzeuge freigegeben und wird dauerhaft als Abstellfläche für die Logistikunternehmen des Bezirks verwendet, die sich das Parken auf einem Betriebsgelände ersparen möchten und können. Ein Rad- und Fußweg in Richtung B1/B5 ist nicht vorhanden. In Richtung Ahrensfelde existiert nur teilweise ein Fußweg.

### **Unsere Forderungen:**

- Wir fordern die Umwidmung der Parkspur in einen Radweg und Abpollerung des Radwegs zur Fahrbahn.

### **Begründung:**

- Die derzeit ausschließlich von Logistikunternehmen zugewiesene Parkspur kommt allen Menschen im Bezirk zu Gute.
- Die Sicherheit für Radfahrer erhöht sich, da sie nicht die Mittelspur verwenden müssen.
- Der Autoverkehr kann ungehindert fließen, da die Radfahrer separat vom Autoverkehr geführt werden.
- Die Anbindung an die neu zu errichtende TVO (Tangentialverbindung Ost) wird hergestellt.

### Beispiel Alt-Biesdorf:

Die viel befahrene B1/B5 (über 50.000 Fahrzeuge täglich) ist die wichtigste Radwegeverbindung für Schüler des Otto-Nagel-Gymnasiums, welche aus Biesdorf-Süd zur Schule anreisen. In der Vergangenheit hat die Ampelschaltung bereits für Aufsehen gesorgt. Es ist Fußgängern nicht möglich, die Straße an dieser Stelle innerhalb einer Ampelphase zu queren. Stadtauswärts ist kein Radweg vorhanden. In Richtung Stadt ist ein Radweg auf der Straße aufgezeichnet. Auf dem Bordstein rechts daneben ist das Parken gestattet. Die unmittelbare Nähe zu dem motorisierten Verkehr in der Verbindung mit einer erlaubten Geschwindigkeit von 60 Km/h, sowie der Gefahr des Doorings (plötzliches Öffnen von Autotüren), ist für ungeschützte Verkehrsteilnehmer gefährlich und stellt für anreisende Schüler und Berufspendler in die Stadt einen untragbaren Zustand dar.

### Unsere Forderungen:

- Parkverbot auf dem Gehweg!
- Wir fordern einen breiten Radweg auf der Straße mit Abpollerung zum motorisierten Straßenverkehr.
- Die Ampelschaltung sollte so angepasst werden, dass das Queren für Fußgänger innerhalb einer Ampelphase möglich ist.

### Begründung:

- Die Sicherheit des Schulweges hat gegenüber der individuellen Reisegeschwindigkeit des Einzelnen Priorität.
- Es ist ausreichend Fläche vorhanden, um die Schutzziele zu erreichen.
- Die Maßnahmen führen zu einer Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.

**Bitte unterstützt die ADFC-Stadtteilgruppen Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf und die Initiative Fahrradfreundliches Lichtenberg, bringt Freunde und Bekannte mit!**

**Wann:** 10.04.2019, 17:00 Uhr

**Start:** Kreuzung Pablo-Picasso-Str./Gehrenseestr.

**Ziel:** Alt-Biesdorf/Lötschbergstr.

