

## Aktueller Sachstand zur Planung der Fahrradstraße am Edelhofdamm in Frohnau

*Hintergrundpapier Stand 21. Juli 2023, ergänzt 13. August 2023 und 11. September 2023*

Anfang Juni 2023 starteten die Bauarbeiten für eine Fahrradstraße am Edelhofdamm. Da zunächst nur bruchstückhafte Informationen seitens des Bauunternehmens an Anrainer erfolgten und offizielle Informationen des Bezirksamtes zu den eigentlichen Planungen erst im Nachgang veröffentlicht wurden, gab es Verunsicherungen von Anwohnern und Geschäftsleuten. Vor diesem Hintergrund hat der Bürgerverein alle verfügbaren Informationen zusammengetragen und versucht, den Planungsstand aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu beleuchten. Bereits am 10. Juni hatten Anwohner eigenständig eine kleine Versammlung am Edelhofdamm organisiert. Da kein Vertreter des Bezirksamtes anwesend sein konnte, stellte Joachim Deutschmann, Sprecher der AG Mobilität des Bürgervereins, zumindest den uns bis dahin bekannten Sachstand vor.

### Vorgeschichte:

Erste konkrete Hinweise zu Überlegungen für eine Fahrradstraße erfolgten nach Kenntnis des Bürgervereins laut Protokollen im Reinickendorfer „FahrRat“ vom April 2022 und dem „Mobilitätsrat“ vom Mai 2022. Im Radverkehrsnetz des Berliner Mobilitätsgesetzes war der Edelhofdamm bereits als Teil des „Ergänzungsnetzes“ dargestellt. Anlässlich der öffentlichen virtuellen Bürgerinformationsveranstaltung des Bezirksamtes zu Straßenbaumaßnahmen in Frohnau vom 29. August 2022 wurde der damalige Planungsstand dargestellt. Schon im Juli 2022 bat der Bürgerverein auf Anregung von Anwohnern in einem Schreiben ausdrücklich um weitere Bürgerbeteiligung, um alle Anliegen aller direkt und indirekt Betroffenen einbeziehen zu können.

Am 21. Januar 2023 gab es einen öffentlichen Informationsspaziergang des Bezirksamtes zum Edelhofdamm mit der damals für Verkehr zuständigen Bezirksstadträtin Korinna Stephan zur Vorstellung der weiterentwickelten Planungen. An dieser Veranstaltung nahmen viele Anwohner, der Bürgerverein, der Grundbesitzer-Verein und weitere Organisationen teil, auch der Bürgermeister von Glienicke war anwesend. Nach gegenseitiger Absprache soll die Fahrradverbindung in noch genauer zu bestimmender Form über die Leipziger Straße fortgeführt werden. Im interkommunalen Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft von Mai 2022 ist die Verbindung enthalten. Im Unterschied zur Schildower Straße in Hermsdorf besteht hier Konsens zwischen Bezirk und Nachbargemeinde, da keine Sperrung für Kfz in einer Breite über viele Kilometer vorgesehen ist und damit eine Barrierewirkung zwischen den Nachbarn drohen würde. Beide Seiten sehen die Führung der Fahrradroute außerhalb des Hauptstraßennetzes als Möglichkeit, eine attraktive Alternative für Pendler aus Glienicke und Anwohner des östlichen Frohnau in Richtung Ortsteilzentrum und S-Bahnhof zu schaffen und auch die Verbindungen für Schülerverkehre zu verbessern. Die Führung einer hochwertigen Fahrradverbindung über den Fürstendamm schied aus:

Angesichts der wichtigen Verbindungsfunktion war keine Fahrradstraße möglich. Fahrradwege auf dem Bürgersteig oder auf dem Grundstreifen sowie Fahrrad- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn waren auf Basis der geltenden Regelungen nicht machbar.

Der Bürgerverein regte im Nachgang an, die Auswirkungen einer möglichen Fahrradstraße auf die Erschließung für die Anwohner insbesondere der angrenzenden Straßen und die Verlagerungseffekte für den Durchgangsverkehr genauer zu untersuchen und bat um weitere Nachbesserungen zu Einzelfragen der Erschließung und Niederschlagsentwässerung.

### Aktuelle Umsetzung

Die aktuelle Umsetzungsplanung (Stand Mai 2023) entspricht nach Analyse der vorliegenden Planunterlagen und Rückmeldungen des Bezirksamtes weitgehend dem Stand Januar 2023.

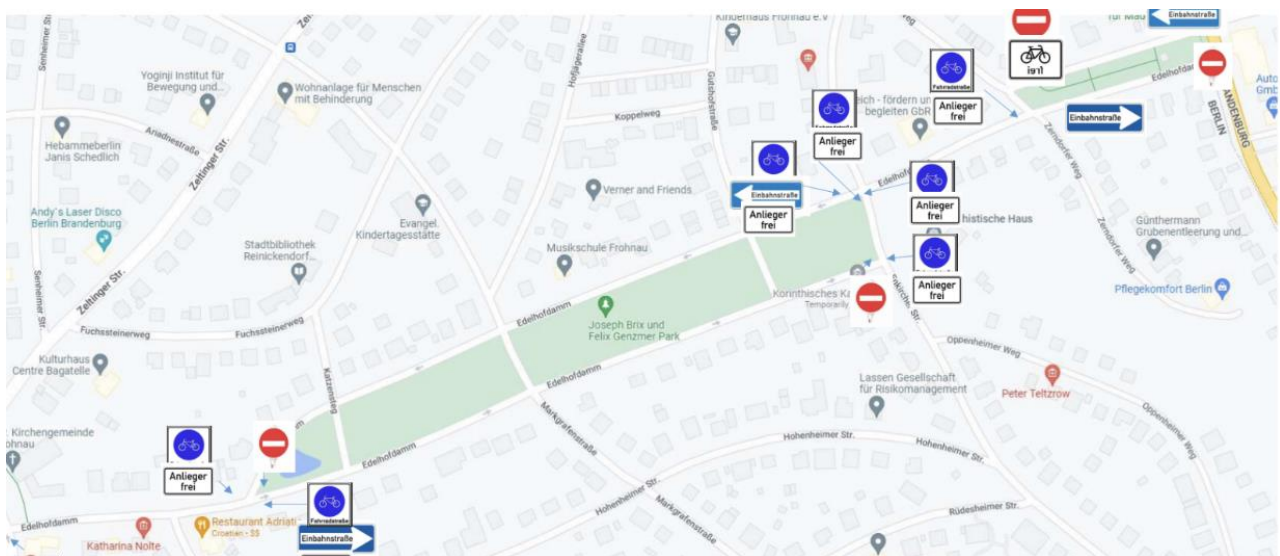


Abb.: Schematische Übersicht, Stand Januar 2023 (Quelle: Bezirksamt Reinickendorf)

Die seit April für Verkehr zuständige Stadträtin Schrod-Thiel weist in ihrer Antwort an uns darauf hin, dass ihr seitens der zuständigen Mitarbeiter im Straßen- und Grünflächenamt zugesagt wurde, dass die Bauarbeiten mit so wenig Beeinträchtigungen wie möglich für die Anwohnenden ausgeführt werden. Dazu gehört, dass die temporären Halteverbote nur dort angeordnet werden, wo sie unbedingt notwendig sind. Die derzeitige Planung geht von einer Fertigstellung im Oktober oder November 2023 aus, was auch nötig ist, um die vom Bundesverkehrsministerium für übergeordnete Radverbindungen (Programm „Stadt und Land“) bereitgestellten Mittel gemäß dem Förderbescheid fristgemäß zu verausgaben. In der ersten Bauphase bis August wurden die Abschnitte Edelhofdamm (Süd) zwischen Dinkelsbühler Steig und Markgrafenstraße und Edelhofdamm (Nord) zwischen Zerndorfer Weg und B96 saniert, nun folgen Edelhofdamm (Süd) zwischen Markgrafenstraße und Enkircher Straße und Edelhofdamm (Süd) zwischen Zerndorfer Weg und B96.

## Westlicher Teil (Zeltinger Platz bis Enkircher Straße)

Im westlichen Bereich hatte es 2022 im Bezirksamt zunächst Überlegungen zur kompletten Führung des Radverkehrs auf der bereits früher sanierten Nordbahn des Edelhofdamms und zur Konzentration des Kfz-Verkehrs auf der noch unsanierten Südbahn gegeben. Das hatte der Bürgerverein auf Anregung von Anwohnern und nach Diskussion in der AG Mobilität als dysfunktional kritisiert, da auf der Nordbahn der Querschnitt für Zweirichtungs-Radverkehr plus Anliegerverkehr nicht geeignet war (bzw. die komplette Beseitigung der gerade erst errichteten Parkbuchten erfordert hätte). Im neuen Planungsstand von Anfang 2023, nachdem die Möglichkeit zur Sanierung der Südbahn über des genannte Bundesprogramm eröffnet war, wurde dieses Vorhaben erfreulicherweise aufgegeben.



Abb.: Baumaßnahmen (Quelle: Bürgerverein)

Nun ist eine Fahrradstraße im Richtungsverkehr auf beiden Seiten der Grünfläche (Brix-Genzmer-Park) vorgesehen. Das jetzige Einbahnstraßensystem für Auto und Rad wird damit beibehalten. Nach der Baumaßnahme dürfen durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ alle Anwohner und deren Gäste, Handwerker, Lieferanten, Dienstleister, Versorger und Besucher von Einrichtungen wie dem Buddhistischen Haus sowie Nutzer des Restaurants und anderer Gewerbebetriebe die Fahrradstraße weiterhin befahren und Fahrzeuge abstellen.



Abb.: Detailzeichnung zwischen Katzensteg und Markgrafen. Erkennbar sind die erweiterten Baumscheiben sowie die noch fehlenden Zuflüsse zum Mittelstreifen (Quelle: Bezirksamt)



Zudem werden die Baumscheiben auf der Südfahrbahn des westlichen Edelhofdamms vergrößert, wodurch vor einigen Bäumen nicht mehr geparkt werden kann. Zusätzlich zur Verbesserung des Baumschutzes will das Bezirksamts durch spezielle Zuflüsse zu den Baumscheiben einen Teil des entstehenden Regenwassers vor Ort zur Versickerung bringen. Nach Abschluss der Bauarbeiten bleiben alle sonstigen Parkplätze auf beiden Fahrbahnseiten zwischen Zeltinger Platz und Zerndorfer Weg erhalten. Abstellmöglichkeiten für Pendler, die kein Ziel in der Straße haben, gäbe es aber nicht mehr. Die Parkplätze wären dann – wenn keine abweichende Beschilderung angeordnet wird – u.E. alleinig den Anliegern (Bewohnern, Gästen, Kunden der gewerblichen Einrichtungen) vorbehalten. Die zahlreichen Schrägparkplätze zwischen Zeltinger Platz und der Höhe der Dinkelsbühler Straße werden baulich nicht verändert.

### Niederschlagsentwässerung

Entsprechend der Ausführungsplanung sollte im westlichen Teil des Edelhofdamms (zwischen Enkircher und Edelteich) auf der Südbahn ein Fahrstreifen in einer Breite von 3,50 m in Asphalt hergestellt werden. Die restliche Fahrbahn sollte gepflastert bleiben.

Leider waren in der Ausführungsplanung keinerlei Zuflüsse von der „Südbahn“ auf den Mittelstreifen vorgesehen, um die am Edelhofdamm bei Starkregen häufig auftretenden Überschwemmungen zu reduzieren. Die neuen Zuflüsse zu den erweiterten Baumscheiben sind zwar nach Bewertung des Bürgervereins zu begrüßen, aber bei Starkregen sind sie als zusätzliche Wasseraufnahmemöglichkeit nicht ausreichend. In einem Brief an die Stadträtin vom 12. Juni wurde durch die AG Wasser des Bürgervereins (Sprecher Prof. Lühr) erneut vorgeschlagen, noch während der laufenden Baumaßnahmen Bereiche mit abgesenkten Bordsteinen und Mulden zum Mittelstreifen zu ergänzen. Dies war umso mehr notwendig, da sich herausstellte, dass unter dem alten Pflaster eine massive Betondecke vorhanden war. Die Planung wurde nach Aussagen der Bauleitung deshalb kurzfristig geändert: Da ohnehin keine nennenswerte Versickerung möglich ist, wird eine durchgängige Asphaltsschicht aufgetragen. (Allerdings ist in den Ausschreibungsunterlagen ersichtlich, dass die Untergrundbeschaffenheit im Vorfeld durch Probenentnahmen weitgehend bekannt gewesen sein musste.) Die Anregung der AG Wasser zur Verbesserung der Ableitung des Regenwassers in den Mittelstreifen wurde nach Angaben des Straßenbauamtes erfreulicherweise aufgegriffen. Sehr bedauerlich ist aber, dass entgegen den Ursprungsplanungen nun im gesamten Abschnitt von Westen kommend bis zur Enkircher Straße eine vollständige Pflasterung erfolgt. Zwischenzeitlich wäre genug Gelegenheit gewesen eine Neupflasterung der Seitenstreifen einzuplanen.



*Abb.: Betondecke unter dem Pflaster. Mittlerweile ist das Pflaster bis über die Höhe Markgrafenstraße vollständig entfernt (Quelle: Bürgerverein)*

Der Bürgerverein hat im August 2023 weitere Vorschläge zur Optimierung der Entwässerung im 2. Bauabschnitt unterbreitet und darum gebeten, nochmals zu prüfen, ob der Erhalt des Pflasters bzw. eine Neupflasterung der Seitenstreifen aus Versickerungs- und aus Denkmalpflegegründen möglich ist. Im östlichen Teil des Edelhofdamms (auf der Südseite) ist die Neuanlage von Seitenstreifen mit Pflaster vorgesehen.

### Östlicher Abschnitt

Von der Enkircher Straße wird die Fahrradstraße (Anlieger frei) bis zur Höhe Zerndorfer Weg fortgeführt. Ab da wird keine Fahrradstraße ausgewiesen. Die nördliche Fahrbahn des Edelhofdamms zwischen Zerndorfer Weg und Oranienburger Chaussee soll stattdessen für den Fahrradverkehr in beiden Richtungen zugelassen werden. Dies bedeutet, dass die Fahrradfahrenden von Westen kommend hier in Gegenrichtung zum Kfz-Verkehr fahren sollten. Nach Angaben des Bezirksamtes würden zudem alle Parkplätze auf der Nordbahn zwischen Zerndorfer Weg und B 96 entfallen, da die Straße keine ausreichende Breite für den Begegnungsfall PKW/Fahrrad aufweist. Am Ende der geöffneten Einbahnstraße wäre dann ein direkter Überweg über die B96 in Richtung der angedachten Glienicker Fahrradstraße möglich.

Der Verzicht auf eine Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ ist u.E. in diesem Abschnitt sinnvoll, da ansonsten die Sackgasse des östlichen Zerndorfer Weges für Kfz-Verkehr nicht erschließbar wäre. Die Verschwenkung der Route für Radfahrende in Richtung Osten zur geöffneten Einbahnstraße auf der Nordbahn hatte der Bürgerverein aber schon im Nachgang zum Stadtpaziergang im Januar als wenig praktikabel für Radfahrer kritisiert. Gemäß StVO bestünde ohnehin keine Benutzungspflicht für die Fahrradstraße. Da gleichzeitig auch alle Parkplätze für Anwohnende auf der Nordbahn wegfallen, setzen wir uns weiterhin für Nachbesserungen ein.

Wir regen eine gerade Durchführung der Radroute ab Höhe Zerndorfer Weg für nach Osten fahrende Fahrradfahrer auf der Südbahn des Edelhofdamms bis zur B96 an. Der komplette Straßenabschnitt auf beiden Fahrbahnen wäre dann insgesamt als Fahrradstraße auszuweisen: Aber mit der Ermöglichung von Kfz-Verkehr, um den Anwohnern des Zerndorfer

Weges und aus dem Bereich Enkircher Straße Zugang zur B 96 zu ermöglichen. Da es das Zusatzschild „Kfz frei“ in Berlin nicht gibt, müssten „Pkw frei“ und „Krafträder frei“ ergänzt werden. Die Bedingungen des Förderbescheides des Bundesverkehrsministeriums sollten damit erfüllt sein. Der Übergang für Radfahrer über die B96 nach Osten wäre dann durch eine zweite (zusammengeschaltete) Ampel möglich oder eine Detaillösung für eine Wegeführung am Rande der Grünfläche zu finden. Beides berührt allerdings schon Glienicker Gebiet. Sämtliche Parkplätze auf der Nordbahn könnten erhalten bleiben.

### Frage der Querung der Fahrradstraße

Offen bleibt die Frage der Regelung für die querenden Straßen und die Kfz-Erschließung für die Bewohner der umliegenden Bereiche, die nicht unter die „Anliegerregelung“ auf dem Edelhofdamm fallen. Hier kann es in einigen Bereichen zu erheblichen Umwegfahrten für Pkws kommen. Dies kann bei Anliegerstraßen bzw. Fahrradstraßen zwar nie ganz vermieden werden; die Beeinträchtigungen sollten aber auf ein Minimum reduziert werden. Im westlichen Bereich sind weniger Probleme erkennbar, da die Fahrradstraße über die Markgrafenstraße offensichtlich querbar ist. Deutlich problematischer ist der Bereich um die Enkircher Straße, da hier in der aktuellen Planung keine Querungsmöglichkeit der Fahrradstraße für „Nicht-Anlieger“ besteht. Ein großer Bereich im Südosten wäre damit abgehängt, auch bedingt durch die Barriere der Glienicker Hügelkette. Nach Nordwesten wäre die Remstaler Straße schon ab Zerndorfer Weg Sackgasse (für Kfz-Nutzer, die nicht Anlieger sind.)

Der Bürgerverein schlägt hier vor, die Planung zu überprüfen und eine Querungsmöglichkeit vorzusehen. Die Fahrradstraße könnte im Zuge der Enkircher Straße (vor dem Buddhistischen Haus) sowie nach Richtung Osten als „Fahrradstraße – Anlieger frei plus Pkw frei, Krafträder frei“ ausgeschildert werden, wodurch eine Querungsmöglichkeit in Nord-Süd-Richtung entstünde und ein Anschluss nach Osten über die (ebenfalls u.E. als Anlieger frei plus Pkw frei und Krafträder frei auszuschildernde) Fahrradstraße gegeben wäre. Der gesamte Bereich westlich davon könnte bei dieser Modifikation ab der Kreuzung mit der Enkircher Straße der bisherigen Planung entsprechend „Anlieger frei“ bis Zeltinger Platz (oder alternativ auch nur bis Dinkelsbühler Straße) bleiben. Im Resultat wären reine Durchgangsverkehre mit Kfz zwischen Glienicke und Plätzen weiterhin im Hauptteil des Edelhofdamms unterbunden, aber eine deutlich bessere Erschließung für umliegende Anwohner mit Kfz erreicht. Konflikte mit dem Zuwendungsbescheid für die Fördermittel des Bundesverkehrsministeriums dürften nicht entstehen. Weitere Anpassungen wären möglich.

### Ausblick

In den schönen, aber engen und aktuell leider vielfach maroden Straßenräumen Frohnas, die einstmals weder für massenhaften Autoverkehr noch für schnellen Radverkehr konzipiert wurden, müssen immer wieder Kompromisse gefunden werden. Dies ist aber nötig in einem Vorort, der zumindest potenziell ideale Voraussetzungen fürs Fahrradfahren bietet, der aber gleichzeitig eine erhebliche Abhängigkeit von Kfz aufweist.

Im Resultat sind wohl weder auf der einen Seite große Beeinträchtigung für den Kfz-Verkehr zu erwarten noch ist auf der anderen Seite zunächst eine Fahrradstraße mit extrem dichter

Nutzung wahrscheinlich. Eine Fahrradstraße in absoluter Idealtypik mit möglichst weitgehender Verbannung des Kfz-Verkehrs wäre nicht realistisch und hier auch nicht erforderlich, Verbesserungen der Nutzbarkeit und Sicherheit einer Radverbindung nach Glienicke hingegen schon. Auf der anderen Seite wird es auch bei großzügiger Regelung immer einige betroffene Autofahrer und Anwohner geben. Es wird sich zeigen, ob eine pragmatische Lösung gefunden werden kann. Die oben dargestellten Vorschläge zur Modifikation der Planung könnten beiden Verkehrsmitteln zugutekommen.

Beeinträchtigungen für den Verkehr in Richtung Plätze sowie spürbar wachsende Belastungen von Zeltinger und Fürstendamm sind nach überschlägiger Analyse der vorliegenden Daten eher nicht zu erwarten. Aber hier liegen durchaus unterschiedliche Einschätzungen innerhalb Frohnaus vor. Das gilt es zu evaluieren, ebenso wie die Wirkung auf Anwohner in der weiteren Umgebung der Fahrradstraße und die Nutzbarkeit für Fahrradfahrer selbst. Wo nötig, muss nachgebessert werden. Alle schon umgesetzten oder geplanten baulichen Veränderungen sind nach bisheriger Einschätzung für Frohnau dauerhaft sinnvolle Investitionen, die auch die Baumaßnahmen der letzten Jahre auf der Nordbahn des Edelhofdamms einbeziehen. Aus verkehrsplanerischen Gesichtspunkten ggf. nötige Nachbesserungen erfordern nur die Anpassung von Beschilderungen.

Im früheren „Normalfall“ des Edelhofdamms (ohne die Sperrung des Fürstendamms) gab es nur relativ wenig Durchgangsverkehr mit Kfz durch den Edelhofdamm, der nicht zum übergeordneten Straßennetz (auch nicht als örtliche Straßenverbindung oder Ergänzungsstraße) gehört. Die Hauptverkehre liefen und laufen durch Zeltinger und Fürstendamm. Einerseits stellt sich dann die Frage, ob eine Beschränkung auf „Anlieger frei“ überhaupt notwendig ist. Andererseits soll eine möglichst attraktive und sichere Radverbindung geschaffen werden und durch die nun erfolgende Oberflächensanierung bei „Kfz frei“ könnte wieder mehr Durchgangsverkehr angelockt werden. Gemäß Verwaltungsvorschrift der StVO soll Kfz-Verkehr auch nur ausnahmsweise in der Fahrradstraße zugelassen werden – gleichzeitig müssen vor Anordnung einer Fahrradstraße die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen (...) ausreichend berücksichtigt werden.“ Das gilt es abzuwägen – im Detail gar nicht einfach. In jedem Fall ergibt sich – neben der Oberflächenverbesserung für alle Anlieger, der Erweiterung der Baumscheiben und einigen Maßnahmen zur besseren Niederschlagsentwässerung - die Chance, dieses Instrument zur Radverkehrsförderung in einem Vorort wie Frohnau und zur Anbindung des Umlandes zu nutzen und die Praktikabilität zu evaluieren. Eigentliche Fahrradstreifen auf Fahrbahnen sind nach aktuellen Normen angesichts der gegebenen Querschnitte an kaum einer Stelle in Frohnau sachgerecht möglich oder nur bei massivem Rückbau von Parkplätzen umsetzbar. Am Edelhofdamm schiedenen Alternativen für Fahrradfahrer z.B. mittels einer reinen Oberflächenverbesserung oder die Anlage von Schutzstreifen wegen fehlender Bezirksmittel für die Straßensanierung bzw. durch den zu engen Straßenraum von vornherein aus. Fahrradstraßen außerhalb der inneren Stadt gibt es auch schon in Berlin: Seit 2000 in Biesdorf und seit 2016 in Steglitz-Zehlendorf. Beide haben jedoch keine Verbindungsfunktion zwischen einem ÖPNV-Knoten und dem Umland. In anderen Städten ist dagegen ein hoher Anteil der dortigen Fahrradstraßen (mehrere Dutzend der insgesamt 90 Fahrradstraßen in München bzw. 80 in Essen) in locker bebauten Siedlungsgebieten und am städtischen Rand gelegen. Die Anlage einer Fahrradstraße erfordert

auch eine „hohe“ oder „zu erwartende hohe“ Nutzung durch Fahrräder (aber nicht mehr wie früher eine „vorherrschende“ Nutzung). Wichtig für eine erfolgreiche Entwicklung in Frohnau ist, dass die Weiterführung der hochwertigen Fahrradverbindung durch Glienicke gemäß den Absprachen zeitnah erfolgt. Zurzeit ist noch nicht entschieden, ob dies durch eine Fahrradstraße, Fahrradstreifen oder andere Maßnahmen erfolgen soll. Bei einer Verbesserung der Verbindung müssten an den Plätzen auch vermehrt sichere und gestalterisch eingepasste Fahrradstellplätze entstehen, damit ein mögliches Anwachsen der Fahrradpendlerströme auch bewältigt werden kann. Hierzu gibt es Überlegungen, aber leider noch keine konkreten Lösungen.

Die neue Senatsverkehrsverwaltung betont ausdrücklich, dass neue hochwertige Fahrradverbindungen gerade an den Stadträndern zur Erschließung von ÖPNV-Knoten in den Blick genommen werden müssen. Das Bezirksamt hat klargestellt, dass die Umsetzung der Fahrradstraße fortgesetzt wird und keine Probleme durch den Prüfvorbehalt der Senatsverwaltung bestehen. Der Edelhofdamm ist weder Teil des übergeordneten noch des örtlichen Verbindungsnetzes.

Zu bilanzieren ist, dass sich die Informationspolitik zu Straßenbaumaßnahmen unter den letzten Bezirksstadträtinnen in Reinickendorf zwar sukzessive zum Positiven entwickelt hat. Es besteht aber weiterhin Verbesserungsbedarf. Gerade die Informationsbereitstellung hinsichtlich der Abwägung von einmal gegebenen Anregungen von Bürgern und Vereinen in den finalen Planungen und die Bereitstellung rechtzeitiger konkreter Hinweise zum Beginn von Baumaßnahmen sind „ausbaufähig“. Hier wären manche Verunsicherungen vermeidbar gewesen.

Straßensanierungsmaßnahmen und straßenrechtliche Anordnungen unterliegen nicht den strenger geregelten Beteiligungsrechten wie in der Bebauungsplanung oder bei der Planfeststellung neuer Verkehrsstrassen. Umbaumaßnahmen und Beschilderungen nehmen auch durch die wachsenden und differenzierten Möglichkeiten von straßenverkehrsrechtlichen Ausweisungen zu, was in die Lebensrealität der Menschen hineinwirkt. Hier muss die Einbeziehung sowohl in die Planung als auch die Information über Baumaßnahmen weiter verbessert werden. Allerdings ohne hier bei jeder straßenverkehrsrechtlichen Anordnung ein jahrelanges aufwändiges Verfahren zu schaffen. Die Bürger wollen aber informiert und mitgenommen werden.

Die Frohnauer Vereine – Bürgerverein, Grundbesitzer-Verein und IFG – können Beteiligungsverfahren und die Informationsübermittlung gemeinsam unterstützen. Hierzu gab es in den letzten Jahren bereits gute Ansätze in Reinickendorf. Und es scheint, dass nun sogar eine weitere Intensivierung seitens des Bezirksamts möglich ist.

*(Überarbeitete und ergänzte Fassung des in der Gartenstadt des Grundbesitzer-Vereins im August 2023 veröffentlichten Textes.)*

**Ergänzung durch AG Mobilität des Bürgervereins am Montag, 21. August 2023 und weitere Kontakte mit Anwohnern bis Anfang September**



Neben den schon genannten Anregungen:

- Zur Reduzierung von Umwegen für Kfz-Nutzer umliegender Straßen (die nicht als Anlieger gelten): Öffnung der Verbindung Remstaler - Enkircher Straße durch Beschilderung als „Fahrradstraße – „Anlieger frei, Pkw – frei, Krafräder frei“).
- Bessere Führung der Radfahrer in Richtung B96: Statt Umleitung auf eine geöffnete Einbahnstraße auf der Nordseite => Schaffung einer beidseitigen Fahrradstraße zwischen B96 und Zerndorfer Weg und darüber hinaus bis zur Enkircher Straße, aber mit „Anlieger frei, Pkw – frei, Krafräder frei und ggf. Lkw-frei“-Ausschilderung. Vorteil neben der besseren Führung für Radfahrende wäre der Erhalt von Parkplätzen auf der Nordseite und eine günstigere Erschließung für Anwohnende mit Kfz in den umliegenden Straßen.
- Anregung zur Verbesserung der Niederschlagsentwässerung durch mehr Zuflüsse zum Brix-Genzmer-Park im 2. Bauabschnitt (Hier scheint es Vorarbeiten zu geben.)

Wurden folgende Punkte besonders betont:

- Sehr deutlich wird von Anwohnenden nochmals auf die Neuanlage von Pflasterbereichen an den Seitenstreifen, wie in der Ursprungsplanung vorgesehen, gedrungen, um Versickerung zu ermöglichen und den Ensemblecharakter in diesem sehr sensiblen Bereich zu erhalten.
- Bedauerlich ist, dass kürzlich Piktogramme aufgemalt wurden, ohne den Anwohnern mitzuteilen, dass die Ausschilderung mit den rechtsverbindlichen Verkehrszeichen (Fahrradstraße mit „Anlieger frei“) erst noch erfolgt. Die Informationspolitik ist unbedingt zu verbessern.
- Kritik findet aus gestalterischer Sicht das Aufbringen extrem großer Symbole im Ensemble der Gartenstadt. Die Kennzeichnung greift alle Empfehlungen des Senats für die Kennzeichnung von Fahrradstraßen auf. Es erscheint aber in Frohnau als übertrieben und nicht erforderlich, in kurzer Folge an kleinen Einmündungen so große Piktogramme aufzubringen.
- Weiterhin problematisiert wird die durch die gegebene Straßenstruktur bedingte unzureichende Erschließung, insbesondere im Bereich Gutshofstraße. Zukünftig notwendige Umwegfahrten mit Kfz würden über extrem marode Straßen führen. Diese Problematik sollte nochmals genauer geprüft werden.

In der Diskussion wurde auch zum wiederholten Male deutlich, dass es in den relativ engen Straßen in Frohnau keine Ideallösungen gibt, sondern Kompromisse zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen und Verkehrsträgern gefunden werden müssen. Der Bürgerverein möchte weiter seinen Teil dazu beitragen, dass diese Kompromisse in fairem und sachlichem Austausch zwischen möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern gefunden werden. Wichtig ist in jedem Fall über die bisherigen Ansätze hinaus eine deutliche Intensivierung der Bürgerbeteiligung bei solchen Projekten.