KLEINGÄRTNER – VEREIN DAUERKOLONIE „QUARTIER NAPOLEON“ E.V.

KGV Quartier Napoleon e.V. ● Postfach 511125 ● 13371 Berlin

- Per E-Mail -

An die Mitglieder des BVV Berlin-Mitte

An die Mitglieder der Fraktionen Berlin Mitte
Bündnis 90/Die Grünen
CDU
SPD
Die Linke
FDP

Bezirksstadtrat Herr Christopher Schriner

Nachrichtlich an:
Bezirksverband Wedding der Kleingärtner e.V. im Bezirk Mitte
Kleingartenkolonie Plötzensee-Wedding e.V.
Dauerkolonie Rehberge e.V.
Kleingartenverein Steinwinkel e.V.

Berlin, 29. Juni 2024

Fahrradstraße im Charles-Corcelle-Ring

Diverse Anlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Kleingarten-Verein Dauerkolonie „Quartier Napoleon“ e.V. befindet sich zum größten Teil am Charles-Corcelle-Ring (CCR). Wir haben insgesamt 191 Parzellen. Davon nutzen circa 50 bis 60 Parzellen die Zufahrt über die Allée du Stade. Wir haben die aktuelle Entwurfsplanung des Bezirksamtes Berlin-Mitte für eine Fahrradstraße im Charles-Corcelle-Ring zur Kenntnis genommen.

Laut der Projektbeschreibung Stand Mai 2024 (**Anlage 1**), soll im Zuge der Umsetzung eine Einbahnstraße von Nordosten nach Südwesten eingerichtet werden, um eine entsprechende Verkehrsberuhigung zu erreichen und den Parkplatzsuchverkehr vom Festplatz zu minimieren. Weiterhin heißt es unter
„Hinweise, Fragen und Antworten“ - „Werden die aktuellen Parkplätze erhalten?

Vereinshaus: Grillenweg 69
Telefon: (030) 412 39 09

E-Mail: quartier_napoleon@web.de
Internet: quartier-napoleon.de

Sprechzeiten: 01.04. – 30.09.
Samstags: 12.00 – 13.00 Uhr

Postanschrift:
Charles-Corcelle-Ring 69
13405 Berlin

Bankverbindung:
Postbank Berlin
IBAN: DE17 1001 0010 0282 4171 04
BIC: PBNKDEFF

Eingetragen
Amtsgericht Charlottenburg
Vereinsregister Nr.: 4185

Vorstand:
Zoran Skorić
Alexandra Quetting-Kaltenbach

Aufgrund der Vorgaben und der notwendigen Breite können Parkplätze in den Parkbuchten erhalten bleiben, die Parkplätze entlang der Strecke am Fahrbahnrand jedoch nicht. Zusätzlich werden für die Nutzenden der Kleingärten Lieferbereiche zum kurzzeitigen Ausladen und Transport an Eingängen eingerichtet."

Der Großteil unserer Kleingärtner ist von dem Wegfall der Parkmöglichkeiten entlang der geplanten Fahrradstraße betroffen. Um den Garten regelmäßig zu bewirtschaften sind wir auf Parkmöglichkeiten auf dem CCR angewiesen. Nur Lieferzonen zum Be- und Entladen einzurichten ist für uns nicht nachvollziehbar und unverständlich. Im Anwohnerbereich des CCR ist die Fahrbahnbreite identisch und dort fallen die Parkmöglichkeiten anscheinend nicht weg, da die Einbahnstraße am Wendehammer endet. Der Wegfall von Parkmöglichkeiten betrifft nicht nur unsere Kleingartenanlage (191 Parzellen), es betrifft unter anderem die Dauerkolonie Rehberge e.V. (476 Parzellen), den Steinwinkel e.V. (23 Parzellen) und die Kleingartenkolonie Plötzensee e.V. (197 Parzellen).

Aus der Projektbeschreibung Stand Juni 2024 (**Anlage 2)**:
„Anlieger der Kleingartenkolonie Rehberge haben die Möglichkeit auf Parkräume in Straßen östlich der Kolonie auszuweichen."
Das bedeutet weniger Parkraum für die dortigen Anwohner.

„Die Kleingartenkolonie Napoleon weist neben der Möglichkeit des Parkens der neu geschaffenen Parkplätze im Wendehammer eine kleine Anzahl an Parkplätzen auf eigenem Grund auf. Abschnittsweise kann in der Allée du Stade geparkt werden. Für die Kleingarten-kolonie Plötzensee ändert sich aufgrund der Lage im Bezug zum Charles-Corcelle-Ring durch die geplante Maßnahme nichts."
Die Kleingartenkolonien Napoleon und Plötzensee, mussten 2018 südlich vom Stade Napoleon (Spielstätte der Berlin-Adler), die bis dahin genutzte Parkplatzfläche wegen einem geplanten Neubau für die Sportplatzanlage räumen. Bis dato wurde mit dem Neubau auf der geräumten Parkplatzfläche nicht begonnen.
In der Vergangenheit wurden uns Kleingärtnern von Plötzensee und Napoleon immer mehr Parkmöglichkeiten im Bereich Allée du Stade ersatzlos weggenommen. So wurde die Parkplatzfläche vor dem Stade Napoleon vom Sportamt Mitte als Parkplatz für Stadionbesucher ausgewiesen und entsprechend gesperrt. Man bekommt dadurch das Gefühl, dass wir weniger förderungs- und beachtungswürdig sind.
Der nördliche Teil der Kolonie Plötzensee hat sowohl einen Bezug zum CCR als auch zur Allée du Stade, denn am direkten Zufahrtsbereich der Kolonie Plötzensee, am Nordufer, gibt es auch nur begrenzten Parkraum.

Uns als Kleingärtner und als Bürger dieser Stadt ist das Versprechen der Politik bezüglich des Ausbaus des Radverkehrsnetzes bekannt und bewusst, aber muss dieses Versprechen zum Nachteil anderer Verkehrsteilnehmer kompromisslos umgesetzt werden?

Der Wegfall von Parkmöglichkeiten entlang der Strecke, bedeutet für die Anwohner des CCR und in den Anliegerstraßen gleichzeitig weniger Parkraum für sie, da Parkplatzsuchende der Kleingarten Anlage dorthin ausweichen müssen.

Unsere älteren Kleingärtner und die Mobilitätseingeschränkten fühlen sich von dem Wegfall der Parkmöglichkeiten diskriminiert. Diesen Betroffenen bleibt nur noch die Kündigung bzw. Aufgabe Ihrer Gärten übrig, sofern es keine alternative Lösung gibt. Wir haben auf unserem Gelände 34 Parkplätze (30 am Marderweg, 4 am Vereinshaus/Wendehammer).

Die berufstätigen Kleingärtner unter uns kommen meist in der Woche nach Feierabend kurz in den Garten um zu gießen und kleine Arbeiten innerhalb des Gartens zu erledigen. Die Vorstellung nun nach einem Arbeitstag 1 bis 2 km vom Garten entfernt einen Parkplatz zu suchen, 15 bis 30 Minuten zur Parzelle zu laufen um 20 bis 30 Minuten die Pflanzen zu gießen und dann wieder zurück zum Auto zu laufen, klingt wenig nach kurzfristiger Erledigung und erscheint nicht erholsam.
Nach unserer Auffassung ist der Trassenkorridor 8 (TK 8) / Fernradweg Berlin-Kopenhagen (Seite 48 – 53 aus Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Endbericht – Potenzialanalyse) eine bessere und kürzere Alternative um nach Spandau zu kommen (12,5 km). Laut dem Bericht gehörte der TK 8 zu den TOP 12 von 30 Strecken. Eine gute Anbindung zum Flughafen Tegel wird laut dem Bericht als gegeben beschrieben. Was für diese Strecke ebenfalls spricht, sie unterquert die A111 und den Kurt-Schumacher-Damm. Damit wird diese Strecke nach unserer Auffassung vom Radverkehr mehr genutzt und von den Nutzern favorisiert.

Eine von uns initiierte Radverkehrszählung (**Anlage 3)** am Dienstag, den 25.06.2024 (8.00 bis 16.00 Uhr) bestätigt unsere Vermutung.

Der geplante Weg RSV 2 „Mitte-Tegel-Spandau“ ist im Vergleich zum TK 8 eine längere Strecke um nach Spandau (14,4 km) zu kommen. Diese geplante Strecke führt über die Aristide-Briand-Brücke und überquert den Kurt-Schumacher-Damm bzw. die A111 und es müssen folglich zwei Lichtsignalanlagen passiert werden. Da der CCR als Nebenstraße gilt, sind die Lichtsignalanlagen entsprechend geregelt. Das wissen die erfahrenen Radfahrer nur zu gut. Deswegen sind wir der Meinung, dass die Mehrheit der Radfahrer den CCR nicht nutzen wird, sondern vorrangig den vorhanden TK 8 / Fernradweg Berlin-Kopenhagen nutzen wird um nach Spandau zu kommen bzw. von Spandau nach Mitte.
Wenn man sich den Ergebnisbericht der Machbarkeitsuntersuchung zur RSV 2 „Mitte-Tegel-Spandau“ genauer anschaut, können wir als Betroffene nicht verstehen, warum diese Variante der Streckenführung vom Bezirk Mitte favorisiert wird. In dem Bericht werden außerdem zahlreiche offene Infrastrukturvorhaben im Trassenkorridor (Urban Tech Republic, Insel Gartenfeld, Rhenaniastraße) beschrieben. Zudem steht noch das Einvernehmen mit allen Planungsbeteiligten aus (Seite 10). Als Beispiel: Im Bereich 1 Hackenfelde – Jungfernheide ist in der Rhenaniastraße die Einrichtung einer Radverkehrsanlage nach RSV-Standard im bestehenden Straßenraum nicht möglich. Es ist dazu eine Straßenerweiterung in südlicher Richtung erforderlich, um einen Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite vorsehen zu können (Seite 14). Da der Bereich 1 nachweislich an den Fernradweg Berlin-Kopenhagen angebunden wird (Seite 12), ist demnach eine Anbindung der dort befindlichen Quartiere gegeben und TK 8 ist als **Alternativstrecke durchaus geeignet**. Im Bereich 2 Jungfernheide – Beusselstraße sind zunächst Provisorien geplant, ebenso im Bereich der Urban Tech Republic (UTR) im Bereich des Campusplatzes. Auch in der Cité Pasteur können die zukünftigen geplanten Straßenführungen nicht zeitnah umgesetzt werden, was auch dort zu weiteren Provisorien führt (Seiten 16,17). Die im Bereich 2 befindliche Alternativroute Fernradweg Berlin-Kopenhagen wird als umwegige

Führung und als massiver Ausbau notwendiger Routenführung verworfen (Seite 18). Als Netzergänzung und wichtiges Netzelement wird diese Strecke dennoch erachtet und eine Sanierung wird empfohlen (Seite 25). Abschließend nochmals erwähnt, dass der **Flughafen Tegel** im Bericht des TK 8 als **gute und attraktive Anbindung** eingeschätzt wird.

Der geplante Beginn der Einbahnstraße im Nordosten des CCR, hinter der öffentlichen Parkbucht an der Julius-Leber-Kaserne, lässt vermuten, dass das Bezirksamt Berlin-Mitte hier den TK 24 (Seite 86 – 91 aus Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Endbericht – Potenzialanalyse) umsetzen und somit auch den geplanten RSV 10 „Reinickendorf-Route" dadurch anbinden möchte. Das wiederum bedeutet, dass der RSV 10 nicht zwingend vom RSV 2 „Mitte-Tegel-Spandau" abhängig ist. Hier sei nochmals erwähnt, dass die geplante Strecke RSV 2 über die Aristide-Briand-Brücke führt und den Kurt-Schumacher-Damm bzw. die A111 überquert und folglich zwei Lichtsignalanlagen passiert werden müssen.

Da wir den Radverkehr als nicht vorherrschende Verkehrsart auf dem Charles-Corcelle-Ring derzeit erachten und auch nicht in der Zukunft erwarten, ist die geplante Fahrradstraße in dem geplanten Umfang eine Verschwendung von Steuergeldern. Das geplante Budget sollte lieber in den vorhandenen und vom Radverkehr bevorzugten Fernradweg Berlin-Kopenhagen zur Sanierung und zum Ausbau des TK 8 investiert werden. Ein sinnvolles Beispiel wäre die Fortführung des Verbundpflasters ab Pirolweg/Waldweg bis zur Brücke Schwarzer Graben Dohnagestell (Kolonie Steinwinkel) (**Anlage 4**). Dadurch würde man die ohnehin viel genutzte gute Anbindung an Dohnagestell/Seestraße/Sylter Straße zugunsten des Radverkehrs aufwerten.

Einbahnstraße Ja, Fahrradstraße Nein
Wenn man eine Einbahnstraße von Nordosten nach Südwesten einrichtet und für Anlieger freigeben würde, könnte man auch das nur einseitige Parken zulassen Dann wäre eine erhebliche Verkehrsberuhigung, ebenfalls für den Radverkehr, sichergestellt. Im Südwesten könnte man dem Radverkehr das Befahren der Einbahnstraße in entgegengesetzter Fahrtrichtung durch Straßenverkehrsschilder erlauben. Das Einrichten einer Einbahnstraße hätte unter anderem den Vorteil, dass der Ausweichverkehr vom Kurt-Schumacher-Damm bzw. bei temporärer Sperrung des Tunnels Flughafen Tegel (A111) unterbunden wird. Der Ausweichverkehr ist nicht unerheblich. Auch das Zuparken der Ausweichbuchten von Festplatzbesuchern wird durch die Einbahnstraße minimiert. Ferner sollte der CCR auch aus der südwestlichen Einfahrt (Aristide-Briand-Brücke) nur für Anlieger freigegeben werden.

Stufenweise Umsetzung
Sollte das Radverkehrsaufkommen im CCR derartig steigen, dass mehr Platz benötigt wird, dann wäre eine Beschilderung als Fahrradstraße und der damit einhergehende Wegfall von Parkplätzen immer noch möglich.

Bezüglich der geplanten Fahrradstraße im CCR ergeben sich folgende Fragen bei uns, für die wir eine Antwort erbitten:

1. Mit welchem Radverkehrsaufkommen wird hier je Fahrtrichtung pro Tag / pro Stunde ausgegangen?
2. Hat eine Radverkehrszählung auf dem CCR vom Bezirk Mitte stattgefunden und wenn Ja, mit welchem Ergebnis?
3. Hat ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden, wenn Ja, wann?
4. Wurden zu diesem Planfeststellungsverfahren die Anwohner und Kleingärtner des CCR geladen?
5. Wo beginnt bzw. endet die Fahrradstraße?
6. Entfallen die Parkplätze auch für die Anwohner des CCR, zwischen Wendehammer (Ende Einbahnstraße) und Aristide-Briand-Brücke?
7. *„Für Kleingartenbesitzer bleiben 63 Parkplätze erhalten Zudem werden im Wendehammer 8 weitere Parkplätze geschaffen."* **(Anlage 2)** Wo und im welchen Bereich bleiben 63 Parkplätze erhalten?
8. Sind die 8 Parkplätze am Wendehammer ausschließlich für Kleingartenbesitzer?
9. Dürfen Schwerbehinderte mit blauem EU-Parkausweis innerhalb der Parkverbotszone parken?
10. Ist eine Beschilderung als Fahrradstraße mit einseitigem Parken, nur für Anlieger freigegeben, wie auf Seite 89 unter Abschnitt Nr. 2401 der Handlungsempfehlung Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Endbericht – Potenzialanalyse möglich (Ausnahme Regelung)?
11. Ist eine Kompromiss Lösung für den CCR möglich (z.B. Einbahnstraße Ja, Fahrradstraße Nein)?
12. Ist eine stufenweise Umsetzung der Fahrradstraße möglich?

Wir möchten Sie mit diesem Schreiben auf die bei der Umsetzung der geplanten Fahrradstraße auftretenden fundamentalen Einschränkungen für die Anlieger, hier insbesondere der Kleingärtner der angrenzenden Kleingartenkolonien, aufmerksam machen und um Ihre Unterstützung hinsichtlich unserer Anliegen bzw. Vorschläge bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Zoran Skorić

1. Vorsitzender
KGV DK „Quartier Napoleon" e.V.