

P USch Fahrradwege - Projektbeschreibung

An das Projekt „TUB by bike“, welches wir in Zusammenarbeit mit der Stabstelle SDU der Technischen Universität Berlin im Rahmen einer Radwegdokumentation und -analyse erarbeiten, stellen sich im Vorfeld der eigentlichen „Bestandsaufnahme“ einführende Fragen, an denen wir unser Vorgehen orientieren:

- Nach welchen Kriterien richten sich zu beachtende Anforderungen, zum einen für die formale Umsetzung der eben erwähnten Analyse sowie auch für sich daraus ableitende Verbesserungsvorschläge?
- Auf welchen Umfang beschränkt sich der Inhalt des Projekts?

Den Hintergrund unserer Arbeit stellt hier zunächst ein Verweis auf die aktuelle Situation für Fahrradfahrer in Berlin dar. Anhand der Relation der Verkehrsmittelverfügung in Zusammenhang mit den derzeit verschiedenen ausgewiesenen Nutzungswegen (aktuell nur etwa 3% für Radwege verglichen mit 58% für den KFZ-Verkehr), lässt sich erkennen, dass sich der Straßenbau des letzten Jahrhunderts vorwiegend auf die Automobilität konzentrierte. Die allgemeine Benachteiligung von Radfahrern (und Fußgängern) ist daher ebenfalls auf den Radwegen auf dem und rund um den Campus Charlottenburg erkennbar und führt auch hier zu einer sinkenden Nutzungsattraktivität allein durch Wahrnehmungseffekte (Platz, Ausweisung, relative Frequentierung, Lärm, Luftbelastung, Gefahrenpotenzial bei der Nutzung).

Unter Berücksichtigung des 2016 erfolgten „Volksentscheid Fahrrad“, des § 41 (mit Anlagen) der StVO, bereits bestehender Umsetzungspläne des Senats in Verbindung mit stattfindenden öffentlichen Diskussionen („FahrRat“) sowie dem Anspruch einer nachhaltigkeitsbezogenen Vorbildfunktion der TUB (siehe „Leitlinien für Umwelt- und Arbeitsschutz“, „Umweltbericht 2016“) resultiert der Fokus unseres Wirkens auf den Aspekten der Sicherheit und Nutzungsattraktivität sowie derer Optimierung. Zusätzlich entscheiden wir uns in Bezug auf die §§ 1, 6, 7, 11 des Gesetzes zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (Stand 12.02.17) dafür, bei der Neukonzipierung der Problemstellen, wenn erforderlich, zum Nachteil des Automobilverkehrs zu agieren, da auch im Gesetzestext explizit das Ziel einer Ausweisung der Radwege zu 30% innerhalb von 8 Jahren genannt wird.

Im Zuge dessen einigen wir uns auf die Erstellung von „Problemkarten“, anhand welcher die Dokumentation besonders relevanter Mängel erfolgt:

- Wo befinden sich spezifische Defizite, die Ideen und Lösungsansätze fordern (z.B. schlechte Sicht/ Radwegkonzipierung, Fahrbahnzustand)?
- Welche Mittel stehen uns dabei, auch in Absprache mit dem Leiter des Projekts, Herrn Hüllenkrämer, zur Verfügung?

In Ergänzung an die Problemdokumentation soll eine Karte mit entsprechend modifizierten Inhalten entstehen.

Aufgrund der zeitlichen Vorgabe für die Projektbearbeitung grenzen wir unsere Überlegungen auf das Gebiet, mit den von uns am wichtigsten eingestuften Verkehrsrouten ein. Zu diesen zählen der stark frequentierte Ernst-Reuter-Platz und die Straße des 17.Juni (mit antizipiertem Zwei-Richtungs-Radweg), die Hardenberg-, Müller-Breslau-, Fasanen- und Marchstraße sowie das Einsteinufer, also die „Hauptverkehrsadern“ des Campus Charlottenburg.