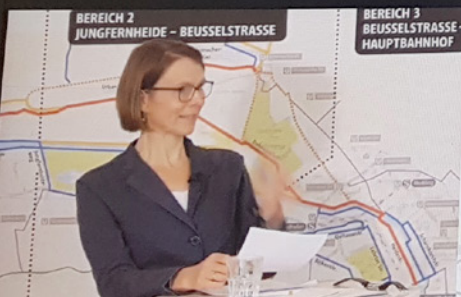
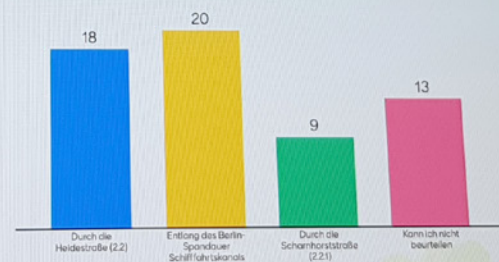


Abstimmen und beteiligen
auf www.menti.com mit dem
Zugangscode: **69 71 48**

Gehen Sie auf www.menti.com und benutzen Sie den Code 69 71 48

Welche Führung können Sie sich zwischen Fennbrücke und
Invalidenstraße eher vorstellen?



Lea Gröbger/InfraVelo

Berlin: mobiler

Radschnellverbindung Mitte – Tegel – Spandau

Informations- und Dialogveranstaltung 18.06.2020

Dokumentation

Inhalt

Veranstaltungsdaten	1
Überblick über den Ablauf	1
Vorbemerkung	1
Begrüßung und Einstieg	2
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	4
Austausch zu den Bereichen der Radschnellverbindung „Mitte – Tegel – Spandau“	8
Vortrag und Austausch zum Bereich 1 „Hakenfelde-Jungfernheide“	9
Vortrag und Austausch zum Bereich 2 „Jungfernheide-Beusselstraße“	11
Vortrag und Austausch zum Bereich 3 „Beusselstraße – Hauptbahnhof“	13
Abschluss	16
ANHANG: Fragen und Hinweise der Beteiligten in Mentimeter	19
Fragen und Hinweise zum einführenden Vortrag und bereichsübergreifend	19
Fragen und Hinweise zum Bereich Bereich 1 „Hakenfelde-Jungfernheide“	22
Fragen und Hinweise zum Bereich 2 „Jungfernheide-Beusselstraße“	25
Fragen und Hinweise zum Bereich 3 „Beusselstraße-Hauptbahnhof“	27
Fragen und Hinweise zum Abschluss / Feedback	29
Impressum	31

Veranstaltungsdaten

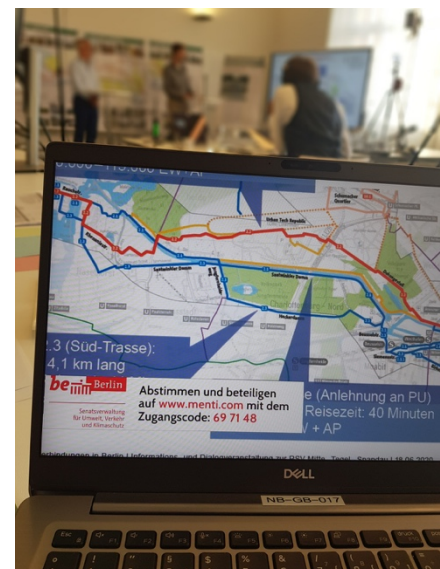
Donnerstag, 18. Juni 2020
18:00 Uhr bis 20:00 Uhr
GB infraVelo GmbH, Ullsteinhaus

Überblick über den Ablauf

1. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
Johann Wetzker, GB infraVelo GmbH
2. Radschnellverbindung „Mitte – Tegel – Spandau“ Vorgehen und Planungsstand
Vorstellung und Austausch mit dem Planungsteam
Torsten Perner, Ramboll,
3. Matthias Ferber, EIBS
 - Einführung mit Ausgangssituation, Merkmalen von Radschnellverbindungen, Bewertungskriterien für die Machbarkeitsuntersuchung
 - Routenalternativen im Trassenkorridor in drei Bereichen
4. Schlussrunde und Ausblick: Was nehmen wir mit?
Johann Wetzker, GB infraVelo GmbH

Vorbemerkung

Die Veranstaltung findet aufgrund der Corona-Krise nicht wie gewohnt vor Ort, sondern zum ersten Mal digital in einem Livestream auf YouTube statt. Im Rahmen des Livestreams und der Fachpräsentation gibt es die Möglichkeit zur Beteiligung mit der einfachen Online-Anwendung Mentimeter.



Gesprächsrunde im Ullsteinhaus (links) als Livestream mit Umfragen in Mentimeter (rechts)

Begrüßung und Einstieg

Moderatorin Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die Zuschauer*innen des Livestreams zur digitalen Informations- und Dialogveranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung „Mitte – Tegel – Spandau“. Die Beteiligten sind eingeladen, sich darüber zu informieren, welche alternativen Wegeführungen für diese Radschnellverbindung untersucht und wie diese bewertet wurden. Der Trassenkorridor führt durch mehrere Bezirke der Stadt: Reinickendorf, Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Mitte.

Die Zuschauer*innen können während der Live-Veranstaltung über die Anwendung Mentimeter (www.menti.com) im Internet Fragen stellen und Hinweise geben. Frau Böcker erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Möglichkeit zur Beteiligung an den Umfragen. Die Teilnehmer*innen können zu den Vorträgen Fragen stellen und Hinweise geben. Außerdem sind Umfragen vorbereitet, um Antworten auf spezielle Fragen des Planungsteams zu einzelnen Bereichen der Radschnellverbindung zu bekommen.

Während der Veranstaltung können aufgrund der Vielzahl nicht alle eingehenden Fragen und Hinweise aufgegriffen werden. Sie sind vollständig sortiert nach Bereichen und Themen in dieser Dokumentation im Anhang aufgeführt. Das Planungsteam wird Antworten und Kommentare zu den Hinweisen der Bürger*innen prüfen. Sie werden im Anschluss daran auf der Website veröffentlicht. Die Dokumentation wird ebenso wie die Präsentation des Planungsbüros auf der Internetseite der Senatsverwaltung sowie auf der Website von infraVelo (www.infravelo.de) zum Download bereitgestellt.

Aufgrund der geltenden Kontaktbeschränkungen kann nur ein kleiner Kreis von Mitwirkenden bei der Veranstaltung in den Räumen von infraVelo im Ullsteinhaus dabei sein. Frau Böcker stellt die weiteren Projektbeteiligten vor:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträgerin der Radschnellverbindungen.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Johann Wetzker nimmt als Projektleiter zu Beginn und am Ende an der Veranstaltung teil. Thomas Stock koordiniert im Hintergrund den Veranstaltungsablauf.
- Die Machbarkeitsuntersuchungen werden von einem Team aus den Ingenieurbüros ETC Gauff Mobility, Ramboll und EIBS erarbeitet. An der Veranstaltung wirken Torsten Perner (Ramboll) und Matthias Ferber (EIBS) mit.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker (Gesamtmoderation), Karina Meißner (Moderationsassistenz) und Sina Rohlwing (Assistenz Beteiligungstool).

Herr Wetzker begrüßt in Vertretung von infraVelo die Teilnehmer*innen und ermutigt sie, die Möglichkeiten zur Beteiligung bei der Veranstaltung zu nutzen, Tipps und Hinweise für die Planer*innen abzugeben.

Die ersten Abfragen in Mentimeter vermitteln einen Überblick über den Kreis der Teilnehmer*innen, die den Livestream sehen und sich an den Umfragen beteiligen. Frau Meißner stellt die Ergebnisse der Umfragen vor.

▪ **Umfrage: Wo wohnen Sie? (108 Beteiligte)**

Die Mehrzahl der Beteiligten in Mentimeter (58) wohnt in einem Bezirk des Trassenkorridors. 42 wohnen in einem anderen Bezirk in Berlin. Vereinzelt wohnen die Teilnehmenden außerhalb von Berlin weiter entfernt vom Trassenkorridor (5) bzw. in der Nähe des Trassenkorridors (3).

- **Umfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag häufig unterwegs? (100 Beteiligte)** (Angaben auf einer Skala von 0 [sehr selten] bis 4 [sehr häufig]. Angezeigt wird der Durchschnitt aller Angaben als Punkt sowie die Verteilung der Angaben als Fläche.)

Das Fahrrad erreicht mit 3,1 den höchsten Durchschnittswert, d.h. es wird von den meisten Beteiligten als häufiges Verkehrsmittel angegeben. Die Verteilung zeigt, dass eine große Gruppe der Beteiligten

in Mentimeter „sehr häufig mit dem Fahrrad unterwegs“ angegeben hat, während sich die Angaben einer kleineren Gruppe der Beteiligten auf der Skala in einer großen Bandbreite verteilen.

Genau das umgekehrte Bild entsteht beim Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr): Auf der Skala von 0 bis 4 erreicht der Kfz-Verkehr im Durchschnitt 0,8, d.h. nur wenige der Beteiligten sind häufig mit dem Kfz unterwegs.

Zu Fuß bzw. zu Fuß mit Hilfsmittel erreicht mit 2,6 Punkten den zweithöchsten Durchschnittswert, bei einer insgesamt breiten Verteilung der einzelnen Angaben.

Der öffentliche Verkehr erreicht mit 2 Punkten einen mittleren Durchschnittswert. Auch hier sind die einzelnen Angaben sehr verschieden.

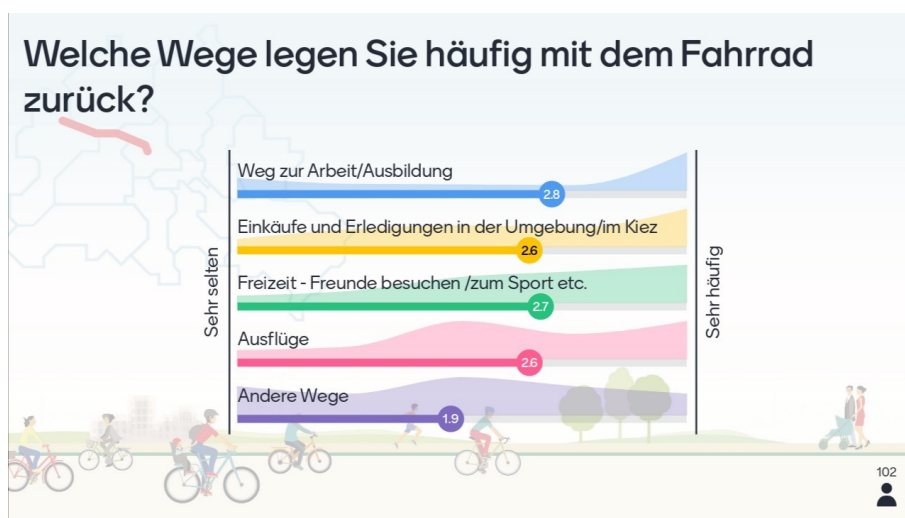


Ergebnis der Abfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie häufig im Alltag unterwegs?

Herr Perner vom Fachplanungsteam erläutert, dieses Bild würde nicht dem Berliner Durchschnitt entsprechen, sei aber in manchen Aspekten auch nicht sehr weit davon entfernt: Die Berliner*innen sind sehr viel zu Fuß unterwegs.

- **Umfrage: Welche Wege legen Sie häufig mit dem Fahrrad zurück? (102 Beteiligte)**
(Angaben auf einer Skala von 0 [sehr selten] bis 4 [sehr häufig]. Angezeigt wird der Durchschnitt aller Angaben als Punkt sowie die Verteilung der Angaben als Fläche.)

Hier kommt es zu einem „Kopf-an-Kopf-Rennen“. Der „Weg zur Arbeit“ erreicht mit 2,8 knapp den höchsten Durchschnittswert. Das Fahrrad ist bei vielen Beteiligten in Mentimeter schon ein Alltagsverkehrsmittel. Knapp folgen die Wege in der „Freizeit, Freunde besuchen, Wege zum Sport“ (2,7), dann „Einkäufen und Erledigungen in der Umgebung/im Kiez“ (2,6) und „Ausflügen“ (2,6) sowie mit größerem Abstand „Andere Wege“ (1,9). Die Verteilung



Ergebnis der Abfrage: Welche Wege legen Sie häufig mit dem Fahrrad zurück?

der Angaben ist bei den verschiedenen Wegen unterschiedlich. Beim „Weg zur Arbeit“ und „Einkäufen und Erledigungen in der Umgebung/im Kiez“ zeigt sich, dass jeweils eine größere Gruppe sehr häufig angegeben hat. Bei den anderen Wegen liegt eine größere Verteilung der Angaben in einer größeren Gruppe der Beteiligten vor, d.h. die Nutzungshäufigkeiten der Beteiligten sind sehr verschieden.

Das Bild bestätigt die Einschätzung von Herrn Perner: Das Fahrrad werde in Deutschland teils nur als Alltagsfahrrad und teils nur Sportfahrrad genutzt, während in den Niederlanden und Dänemark das Fahrrad häufig für alle Zwecke genutzt wird. Genau da setzen die Radschnellverbindungen an, die den Alltagsradverkehr stärken sollen.

▪ **Umfrage: Haben Sie bereits an Veranstaltungen zu den Radschnellverbindungen in Berlin teilgenommen?** (99 Beteiligte)

Die Mehrzahl der Beteiligten in Mentimeter (61) nimmt erstmals an einer Informations- und Dialogveranstaltung teil. 20 der Beteiligten haben bereits mehrfach, 18 haben zumindest einmal an einer Veranstaltung teilgenommen.

- Eine weitere Abfrage vermittelt etwas Atmosphäre der Beteiligten: „Wo befinden Sie sich gerade?“ Die meisten Beteiligten geben „Konzentriert am Schreibtisch“ (51) und „Aufmerksam auf dem Sofa (31) an.

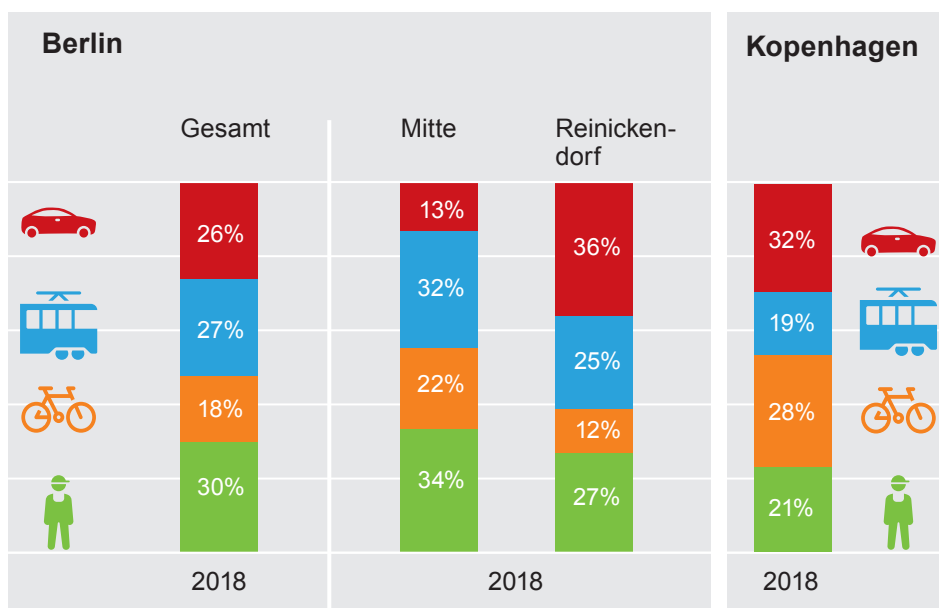
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Herr Perner informiert zunächst über die Ziele und Ausgangslage für die Berliner Radschnellverbindungen, die Potenziale im Trassenkorridor und die Kriterien für die Bewertung von alternativen Routen.

In Berlin sind immer mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs. Da die Infrastruktur dafür noch nicht ausgelegt ist, kommt es zunehmend zu Konflikten in den Straßenräumen. Beim ADFC-Fahrradklimatest 2018 hat die Stadt Berlin nur den 12. Platz von 14 Großstädten über 500.000 Einwohner*innen belegt. Folgende Mängel werden aufgezeigt:

- Breite der Radwege
- Konflikte mit Kfz / Mischverkehr
- Oberfläche
- Ampelschaltungen
- Fahrraddiebstahl
- Falschparker-Kontrolle

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich

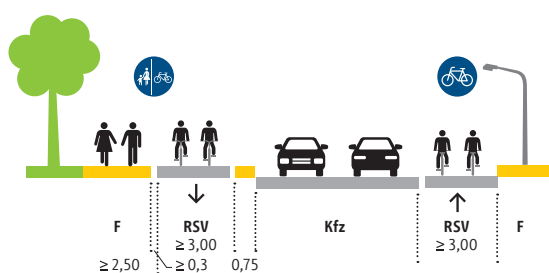


Das Planungsteam bezieht bei den Untersuchungen langjährige Erfahrungen mit der Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen aus Kopenhagen mit ein. Herr Perner legt die Ausgangslage im Radverkehr in Berlin anhand aktueller Daten zur Verkehrsmittelwahl aus dem Jahr 2018 im Vergleich zu Kopenhagen dar. Es zeigt sich, dass auf den Fußverkehr mit 30% der höchste Anteil an allen Wegen entfällt, deutlich höher als in Kopenhagen (21%). Im Vergleich zu Kopenhagen ist in Berlin der Anteil des Autoverkehrs an den täglichen Wegen mit 26% vergleichsweise gering.

In den Außenbezirken wie Reinickendorf sieht die Verteilung anders aus als im Stadtzentrum. Hier sind die Wege länger, daher besteht auch ein höherer Anspruch an den Komfort der Radverkehrswege, erläutert Herr Perner. Diesen Komfort bieten Radschnellverbindungen als effiziente Infrastrukturen, mindestens 3 m Breite je Richtung (4 m bei Zweirichtungsverkehr) und einer Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Ampeln. So werden Reisezeiten verkürzt. Herr Perner zitiert aus einer Umfrage des Berliner Tagesspiegels, dass sich viele Berliner*innen wünschen, dass weniger Platz für den Autoverkehr (Fahrspuren und Parken) zur Verfügung gestellt werden sollte. Aufgrund der geplanten städtebaulichen Entwicklungen im Bereich des heutigen Flughafens Tegel werden im Bereich des Trassenkorridors für die Radschnellverbindung Mitte –Tegel – Spandau in Zukunft wachsende Potenziale für den Radverkehr erwartet.

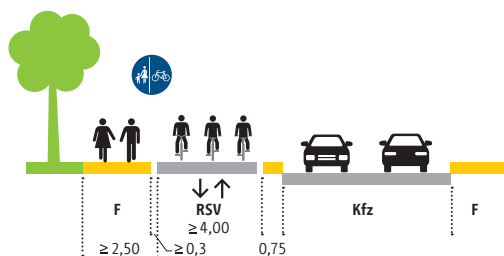
Herr Perner erläutert die Merkmale und Standards von Radschnellverbindungen anhand verschiedener Querschnitte. Das Planungsteam empfiehlt grundsätzlich, wo es möglich ist, eine getrennte Führung des Fahrradverkehrs auf Radschnellverbindungen von anderen Verkehrsarten anzubieten, damit die Radfahrer*innen aller Altersgruppen hier sicher unterwegs sein können.

1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



aus Potenzialanalyse
(SenUVK)

**Hauptverkehrsstraße
gemäß Mobilitätsgesetz
als geschützter Rad-
streifen**



Hauptverkehrsstraße

Standards für Radschnellverbindungen am Beispiel von Hauptverkehrsstraßen

In den Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung „Mitte –Tegel – Spandau“ geht es darum, die am besten geeignete Wegeföhrung zu finden. Dafür werden z.B. die Potenziale verschiedener Wegeföhrungen analysiert. Ziel ist es, die Radschnellverbindung so zu föhren, dass möglichst viele Menschen – Bewohner*innen und Beschäftigte – das Angebot nutzen können, dass also möglichst große Radverkehrspotenziale erschlossen werden können. Hier, außerhalb des Zentrums ist ein größerer Anteil der

alltäglichen Wege zwischen 5 km und 10 km lang. Radschnellverbindungen können bei diesen Wegelängen eine Alternative zum Pkw darstellen. Das Planungsteam hat alternative Routen befahren und bewertet. Hauptkriterien für die Bewertung der Routen sind:

- Verkehrsanlagen für Radfahrende
- Reisequalität für Radfahrende
- Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel
- Umweltverträglichkeit
- Raumordnung – Städtebau
- Erschließung – Verknüpfung

Auf der heutigen Veranstaltung werden erste Einschätzungen des Planungsteams zu möglichen Routen vorgestellt und deren Vor- und Nachteile mit den Teilnehmenden diskutiert. Die genaue Ausgestaltung der Radverkehrsführung wird erst nach Beschluss der endgültigen Routenführung nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung festgelegt.

Austausch zur Einführung mit Beteiligung: Welche Fragen haben Sie zum Vortrag von Herrn Perner?

Während und nach dem einführenden Vortrag haben die Beteiligten die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben.

51 Fragen und Kommentare gehen zum Vortrag ein, die vollständig und sortiert im Anhang aufgeführt sind. Einige Aspekte werden im Gespräch aufgegriffen und erläutert.

Welche Fragen haben Sie zum Vortrag der Fachplanung?

- Wird die Route so optimiert dass man relativ störungsfrei durchfahren kann? Sprich keine Nebenstraßen mit vielen Kreuzungen sondern dedizierte Trassen? Falls nein, wieso und wo soll dann der Vorteil gegen Status Quo liegen?
- Wie werden die Kriterien gewichtet? wie werden die RSV übergeordnet abgestimmt, sodass die Summe eine gute Lösung wird.
- Wenn Fahrradstrassen auf der Strecke liegen, dann mind. mit Modalfiltern, besser noch ohne Kfz parken am Strassenrand.
- Wie schaut die Anbindung an den Rest von Nord-Spandau aus? Im Moment ist die Radinfrastruktur in der gesamten Gegend sehr schlecht ausgebaut.
- Kann man den Live-Stream später sich noch einmal irgendwo anschauen?
- Wird dieses und andere Projekte jetzt, 'in Corona Zeiten', verschleunert kommen bzw. echte Priorität erfahren?!
- Wieviele Parkplätze und Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge fallen jeweils den geplanten Verbindungen zum Opfer?
- Der motorisierte Individualverkehr ist eine wichtige Komponente des Gesamtverkehrs in Berlin und von vielen Bürgern gewünscht. Ein Ausspielen der Verkehrsarten gegeneinander ist nicht hilfreich.
- Wann beginnen die Bauarbeiten und wann werden diese voraussichtlich fertiggestellt sein?

51

Auszug aus Mentimeter mit Fragen und Hinweisen der Beteiligten

▪ **Frage: Wie werden die Kriterien, die Sie gerade vorgestellt haben, gewichtet?**

Antwort Perner: Aus der Potenzialuntersuchung sind insgesamt zehn Trassenkorridore hervorgegangen. Das Planungsteam von ETC Gauff Mobility, EIBS und Ramboll wurde mit der Untersuchung von insgesamt sechs Trassenkorridoren beauftragt und hat ein eigenes Bewertungsverfahren entwickelt. Die genannten Kriterien sind gleichwertig gewichtet.

▪ **Frage: Wann wird gebaut?**

Antwort Perner: Wir sind jetzt in der Phase der Machbarkeitsuntersuchungen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz muss entscheiden, welche Routen umgesetzt werden sollen. Daran schließen vertiefende Planungen und das Planfeststellungsverfahren an.

▪ **Frage: Geht es bei den Radschnellverbindungen mehrheitlich um die Schaffung von neuen Wegen oder um die Umwidmung und den Umbau alter Wege?**

Antwort Perner: Grundsätzlich wird versucht, vorhandene Straßenräume zu nutzen, wobei auch dem Autoverkehr Platz weggenommen werden muss. Eingriffe in die Natur und Umwelt werden möglichst vermieden, können jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

▪ **Frage: Wann macht eine Fahrradstraße Sinn? Wird der Kfz-Durchgangsverkehr hier weiter reduziert?**

Antwort Perner: Auf einer Fahrradstraße haben Fahrradfahrer*innen Vorrang. Zu berücksichtigen ist natürlich auch der ruhende Verkehr. Dort, wo es nötig ist, kann mit sogenannten Modalfiltern die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr unterbunden werden, um für den Radverkehr gute und schnelle Wege zu schaffen.

▪ **Frage: Radschnellwege führen in Grünanlagen zu einer höheren Versiegelung. Wie passt das mit der Umweltverträglichkeit zusammen?**

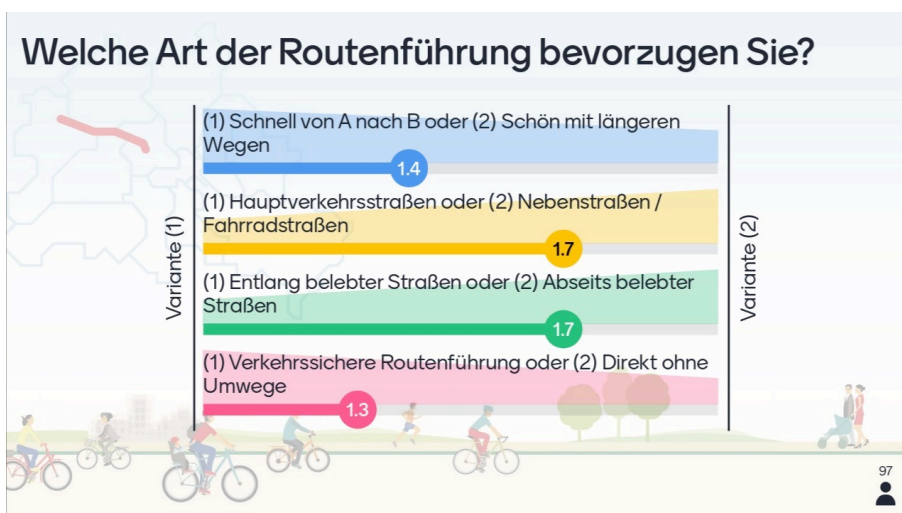
Antwort Perner: Entscheidend ist die Bilanz: Wenn wir in der Grünanlage etwas wegnehmen, um eine Abkürzung zu schaffen, dann aber an einer anderen Stelle zwei Spuren wegnehmen und neue Bäume pflanzen, haben wir insgesamt eine positive Bilanz.

▪ **Anmerkung: Das Fahrrad ist ein Schönwetterverkehrsmittel!**

Antwort Perner: Es ist vorgesehen, auf den Radschnellverbindungen nicht nur Beleuchtung zu haben, sondern auch einen Winterdienst. Sie sollen immer benutzbar sein, sodass auch im Winter gefahren werden kann. So ist es heute schon in Kopenhagen und Amsterdam, dort gibt es fast keine saisonalen Effekte, weil die Fahrradwege immer benutzbar sind. Das wird sich auch in Berlin so entwickeln.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die eingegangenen Fragen und Hinweise zum einführenden Vortrag auf eine große Bandbreite an Anliegen und Interessenlagen hinweisen (s. Anhang). Es wird ein großes Interesse deutlich, dass Radschnellverbindungen ein sicheres und störungsfreies schnelles Vorankommen ermöglichen. Es wird aber auch auf andere Belange, wie z.B. den Umwelt- und Naturschutz hingewiesen. Vielfach wird der Wunsch nach einer schnellen Umsetzung, ggf. auch von Teilabschnitten geäußert.

Es folgt eine abschließende Umfrage zu den Radverkehrspräferenzen.



Ergebnis der Abfrage: Welche Art der Routenführung bevorzugen Sie?

Abschließende Umfrage zu Radverkehrspräferenzen: Welche Art der Routenführung bevorzugen Sie? (97 Beteiligte)

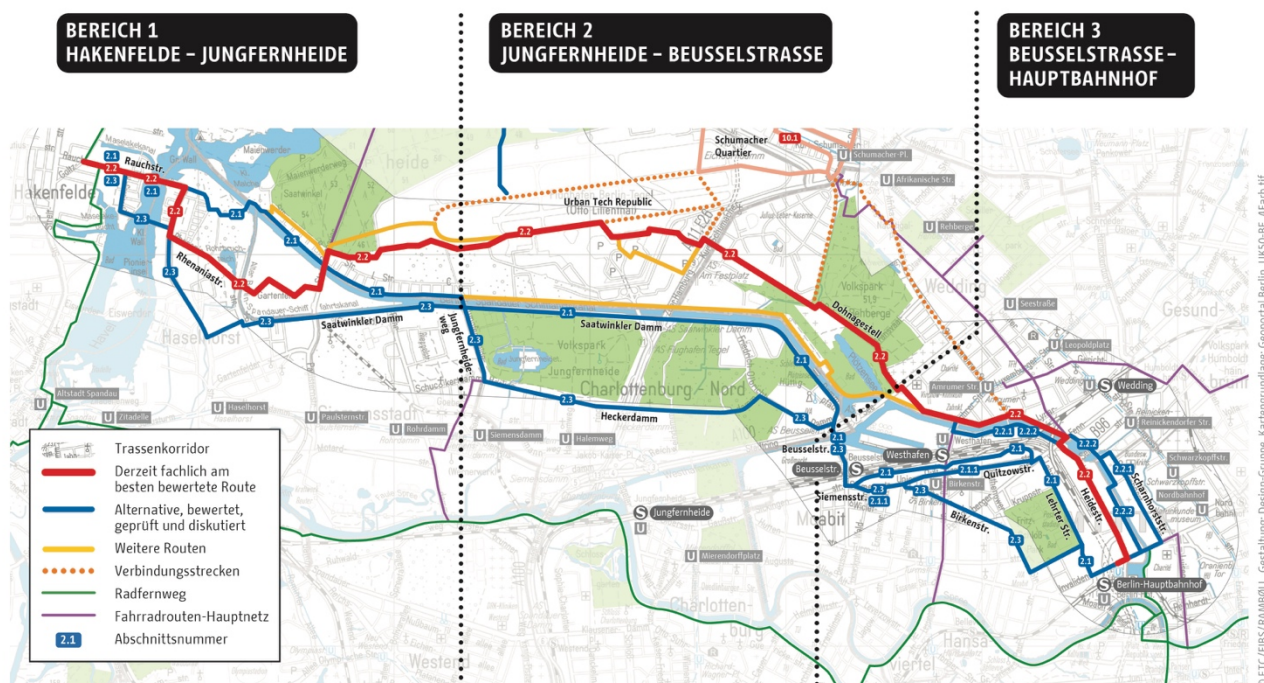
(Angaben zu vier „Alternativen“ jeweils als 1 und 2 auf einer Skala. Angezeigt wird der Durchschnitt aller Angaben als Punkt sowie die Verteilung der Angaben als Fläche.)

- „Schnell von A nach B“ wird im Durchschnitt leicht gegenüber „Schön mit längeren Wegen“ bevorzugt, bei einer insgesamt breiten Verteilung der Angaben.
- „Nebenstraßen/Fahrradstraßen“ werden gegenüber „Hauptverkehrsstraßen“ im Durchschnitt leicht bevorzugt, bei einer insgesamt breiten Verteilung der Angaben.
- „Abseits belebter Straßen“ wird im Durchschnitt gegenüber „entlang belebter Straßen“ leicht bevorzugt, bei einer insgesamt breiten Verteilung der Angaben.
- Deutlicher wird im Durchschnitt eine „Verkehrssichere Routenführung“ gegenüber „Direkt ohne Umwege“ bevorzugt, auch hier bei einer insgesamt breiten Verteilung der Angaben.

Herr Ferber vom Fachplanungsteam berichtet, dass in Kopenhagen, viele Radfahrer*innen lieber an Hauptverkehrsstraßen mit einfacher Streckenführung möglichst direkt zum Ziel kommen. In Berlin seien die Präferenzen offenbar etwas anders. Möglicherweise werden grünere Verbindungen und daher Nebenstraßen statt Hauptverkehrsstraßen bevorzugt.

Austausch zu den Bereichen der Radschnellverbindung „Mitte – Tegel – Spandau“

RSV Mitte – Tegel – Spandau



Karte 1: Bereiche im Trassenkorridor

Herr Ferber vom Fachplanungsteam erläutert die Besonderheiten des Trassenkorridors, der in drei Bereiche unterteilt ist. Der Trassenkorridor hat eine Breite von 2 km. Die in der Abbildung in gelb dargestellten Routen wurden untersucht, aber aus verschiedensten Gründen nicht in die engere Auswahl und Prüfung

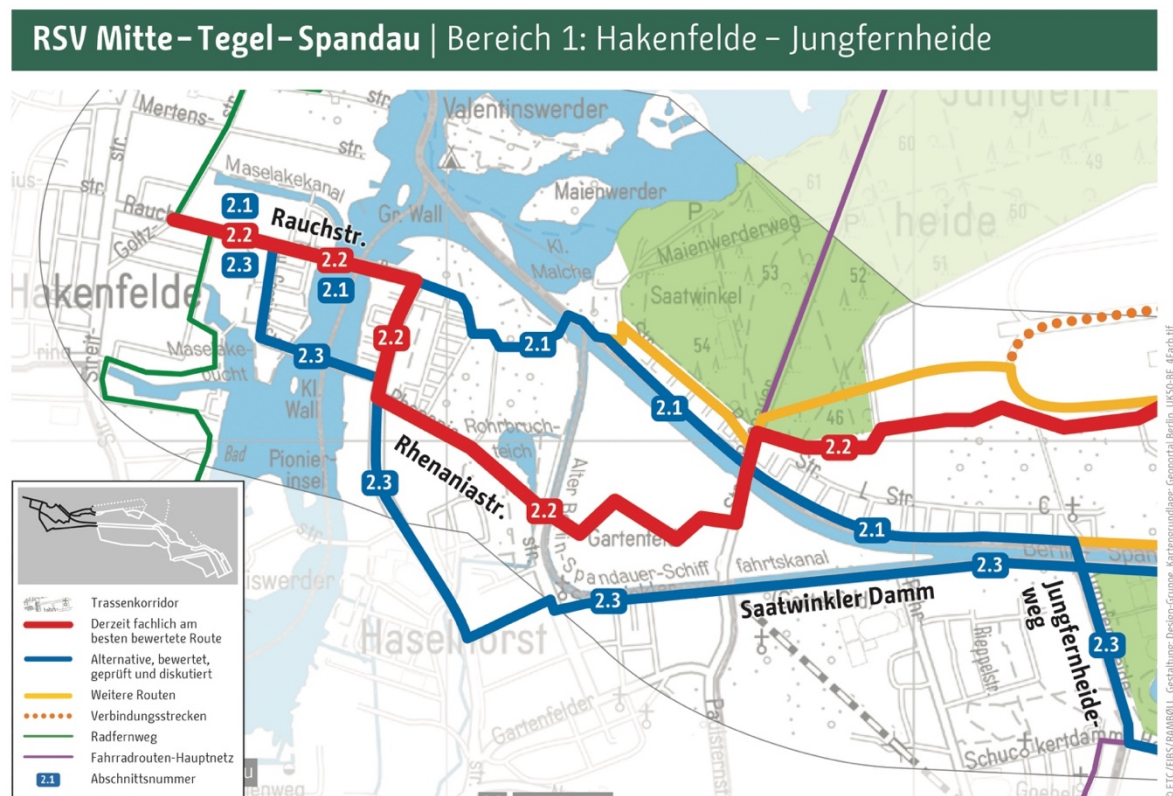
einbezogen. Dies trifft in weiten Teilen auf den Radfernweg „Berlin – Kopenhagen“ zu, der vom Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Grünanlagen begrenzt wird. Gepunktet sind einige Verbindungsrouten zur Radschnellverbindung 10 dargestellt, die ebenfalls untersucht wurden, für welche die abschließenden Bewertungsergebnisse jedoch noch nicht vorliegen.

- Die blaue Route RSV 2.1 ist anfangs mit der Route 2.2 identisch. Sie folgt kurz dem Radfernweg „Berlin – Kopenhagen“, dann bis zur Autobahn dem Saatwinkler Damm und wird weiter in Richtung Hauptbahnhof geführt. Sie weist die kürzeste Strecke und Reisezeit auf, aber ein sehr geringes Erschließungspotenzial auf.
- Die in rot dargestellte Route der RSV 2.2 „Gartenfeld – Urban Tech Republic (UTR)“ wird vom Planungsteam aus fachlicher Sicht am besten bewertet. Dies wird begründet mit den Potenzialen aufgrund der geplanten baulichen Entwicklungen im Bereich der Wasserstadt in Spandau, der Insel Gartenfeld und der künftigen Urban Tech Republic auf dem Gelände des heutigen Flughafens Tegels sowie des Schumacher-Quartiers. In Zukunft leben viele Einwohner*innen an dieser Strecke.
- Die ebenfalls in blau dargestellte Route RSV 2.3 „Daumstraße – Saatwinkler Damm“ verläuft im Süden des Trassenkorridors und erschließt die größten Potenziale, weist aber die längste Strecke und Reisezeit auf.

Die Bewertungsergebnisse werden für die einzelnen Bereiche anhand von Listen vorgestellt. Die Hinweise der Teilnehmer*innen fließen in die weitere fachliche Bewertung der Varianten ein. Fragen an die Verwaltung, die nicht unmittelbar geklärt werden können, werden im Anschluss an die Veranstaltung beantwortet. Alle Fragen und Hinweise sind im Anhang schriftlich dokumentiert.

Vortrag und Austausch zum Bereich 1 „Hakenfelde-Jungfernhede“

Was ist Ihnen wichtig? Wo sehen Sie gute Ansätze oder Konflikte im Bereich 1 „Hakenfelde-Jungfernhede“?



Karte 2: Bereich 1 im Trassenkorridor

Während und nach dem Vortrag haben die Beteiligten die Möglichkeit, Fragen und Hinweise zu geben. Abschließend gibt es weitere Umfragen.

53 Fragen und Hinweise gehen zum Vortrag ein, die sortiert im Anhang aufgeführt sind. Einige Hinweise bestätigen die Bewertung des Planungsteams, es gibt aber auch kritische Bemerkungen und Hinweise bezüglich der alternativen Routen. Einige Aspekte werden im Gespräch erläutert.

- **Anmerkung: Keine Eingriffe in Grünanlagen und keine Zerstörung von bisher von Fußgänger*innen genutzten Flächen, z.B. am Kanal. Fahrradfahrende dürfen nicht Fußgänger*innen verdrängen, sondern müssen Autos verdrängen.**

Antwort Ferber: Das bestätigt unsere Einschätzung. Wir sehen dort nicht den Platz, eine Radschnellverbindung zu realisieren. Das Planungsteam empfiehlt, den Radfernweg Berlin – Kopenhagen zu erhalten und zu verbessern, aber nicht zu einer Radschnellverbindung auszubauen.

- **Frage: Warum werden bisher nur Radschnellverbindungen in Ost-West-Richtung und nicht in Nord-Süd-Richtung betrachtet?**

Antwort Perner: In Richtung Norden (Heiligensee) wird die Radschnellverbindung 10 geplant. Das Planungsteam betrachtet die beiden Radschnellverbindungen 2 und 10 im Norden als System und untersucht auch Verbindungen zwischen beiden Routen.

- **Frage: Warum der Schlenker über die Rhenaniastraße?**

Antwort Ferber: Wir haben die Restriktion mit den Rohrbruchwiesen und Kleingärten und beachten das Vermeidungsgebot. Wenn wir eine Möglichkeit sehen, geschützte Anlagen zu umgehen, machen wir das auch. Da ist die Rhenaniastraße die nächste Option.

- **Frage: Wurden die neu zu bauenden Straßen im Bereich der Garteninsel bei der Planung berücksichtigt?**

Antwort Ferber: Ja, daraus ergibt sich die Führung im Zickzack. Wir versuchen bei den laufenden Planungen für das Neubaugebiet eine breitere Wegeführung mit einzubringen.

- **Anmerkung: Enttäuschend, dass eine kleine neue Brücke als Problem gesehen wird, aber Millionen für eine nutzlose Autobahn verprasst werden.**

Antwort Ferber: Die Brücke ist hier nicht das Problem, aber die Zuführung durch die Rohrbruchwiesen. Es konnte keine gute Trasse gefunden werden, um sich parallel zum Fernradweg Berlin – Kopenhagen zubewegen.

- **Frage: Wird die Bauzeit bei der Bewertung berücksichtigt?**

Antwort Perner: Nein, es handelt sich bei einer Radschnellverbindung um ein Premiumprodukt, in jedem Fall mit einer längeren Bauzeit. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung folgt in einem späteren Schritt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Umfrage: Welcher Weg über die Havel ist aus Ihrer Sicht besser geeignet? (81 Beteiligte)

- Das Meinungsbild lässt vermuten, dass ein Großteil der Beteiligten in Mentimeter die beiden Querungssituationen der Havel nicht im Detail kennt (51 Stimmen bei „kann ich nicht beurteilen“).
- Unter den Ortskundigen sprechen sich die meisten für die Wasserstadtbrücke als Verbindung über die Havel aus (22 Stimmen) und unterstützen damit die fachliche Einschätzung des Planungsteams.
- Nur acht Abstimmende bevorzugen die Spandauer-See-Brücke.

Umfrage: Soll die Rhenaniastraße für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt werden (und frei für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)? (81 Beteiligte)

- Unter den Beteiligten in Mentimeter zeichnet sich eine eindeutige Tendenz ab: Ein Großteil unterschützt die Sperrung der Rhenaniastraße für den Kfz-Durchgangsverkehr (59 Stimmen).
- Nur drei Abstimmende sprechen sich dagegen aus.
- Unter den Teilnehmenden sind aber auch einige, die die Vor-Ort-Situation nicht beurteilen können (19 Stimmen).

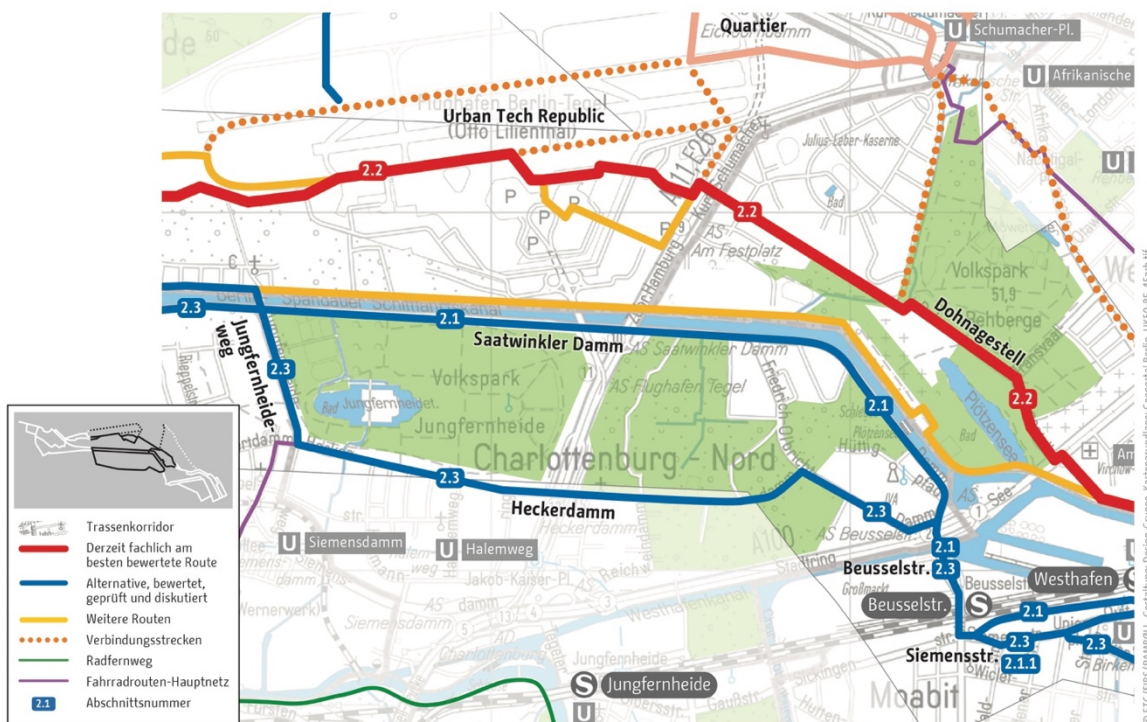
Das Meinungsbild bestätigt die fachplanerische Einschätzung. Die Rhenaniastraße weist in Teilen Engstellen auf. Im Süden der Rhenaniastraße könnte im Zuge der Gebietsentwicklungen noch ein breiterer Querschnitt berücksichtigt werden. Im Bereich der Kleingärten ist das aber nicht möglich, so dass die Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs die Sicherheit im Fahrradverkehr verbessern könnte.

Umfrage: Welche Routenführung bevorzugen Sie im Bereich 1 „Hakenfelde-Jungfernheide“? (82 Beteiligte)

- Die Mehrheit der Beteiligten in Mentimeter (46 Stimmen) folgt der fachplanerischen Bewertung und spricht sich für Route 2.2. („Gartenfeld-Urban Tech Republic“) aus.
- 13 Teilnehmende favorisieren die Route 2.1 („Berlin-Kopenhagen“) und 10 Abstimmende die Route 2.3 („Daumstraße-Saatwinkler Damm“).
- Einige Beteiligte geben an, unschlüssig bezüglich der Routenführung zu sein (8 Stimmen) oder die Situation nicht beurteilen zu können (5 Stimmen).

Vortrag und Austausch zum Bereich 2 „Jungfernheide-Beusselstraße“

RSV Mitte – Tegel – Spandau | Bereich 2: Jungfernheide – Beusselstraße



Karte 3: Bereich 2 im Trassenkorridor

Herr Ferber vom Fachplanungsteam stellt den Bereich 2 vor. Während und nach dem Vortrag haben die Beteiligten die Möglichkeit, Fragen und Hinweise zu geben. Abschließend folgen weitere Umfragen zum Bereich 2.

Austausch: Was ist Ihnen wichtig? Wo sehen Sie gute Ansätze oder Konflikte im Bereich 2 „Jungfernhöhe-Beusselstraße“?

Insgesamt gehen 42 Fragen und Hinweise zum Vortrag ein (s. Anhang). Einige Aspekte werden im Gespräch erläutert.

▪ **Frage: Wird die Anbindung S-Bahnverbindung Hakenfelde berücksichtigt?**

Antwort Ferber: Die Verknüpfung mit dem ÖPNV ist ein sehr wichtiges Kriterium, weshalb bereits Abstimmungen mit der Deutschen Bahn (DB) und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) geführt wurden. Sobald die Planungen vorliegen, werden diese einbezogen.

▪ **Frage: Der vollkommene Neubau eines ganzen Viertels kann den Bau des Radschnellwegs sehr aufhalten, weil v.a. Tegel noch gar nicht zu ist. Muss das Viertel fertig sein, bevor der Weg gebaut werden darf? Wie wird damit umgegangen?**

Antwort Perner: Stadtplanung und Verkehrsplanung müssen zusammen geplant und umgesetzt werden, damit die Bewohner*innen von vornherein von dem Angebot profitieren. Das Fahrrad wird hier künftig das schnellste Verkehrsmittel zum Hauptbahnhof sein.

▪ **Frage: Wie wird mit den Transitradlern umgegangen?**

Antwort Ferber: Wir wollen mehr Menschen auf die Strecke bringen, das geht auf dem vorhandenen Fernradweg Berlin – Kopenhagen nicht. Der Ausbau der Route 2.2. entlastet den Fernradweg.

Antwort Perner: Die Radschnellverbindungen sollen einen Wurzelschutz bekommen, damit sie nicht nach wenigen Jahren schon überholungsbedürftig sind.

▪ **Hinweis: Auf beiden Seiten des Saatwinkler Damms parken in vielen Bereichen viele Autos.**

Antwort Ferber: Der ruhende Verkehr könnte hier durchaus entfallen, da er zu einem großen Teil durch Beschäftigte des Flughafens Tegel entsteht. Hier gibt es zukünftig einiges an Platz, der für Fahrradfahrende genutzt werden kann. In Grünanlagen – es gibt eine Baumreihe – soll hier nicht eingegriffen werden.

▪ **Frage: Wird auch die Tram berücksichtigt?**

Antwort Perner: Es sind in mehreren Fällen Straßenbahnplanungen betroffen, die auch berücksichtigt werden. Radverkehr und Straßenbahn sollen konfliktfrei nebeneinander funktionieren können.

Umfrage: Für wie wichtig halten Sie die Erschließung der Zukunftsstandorte Gartenfeld und Urban Tech Republic durch die Radschnellverbindung? (83 Beteiligte)

- Die Beteiligten in Mentimeter sind sich einig und sprechen sich mit klarer Mehrheit (70 Stimmen) für die Erschließung der beiden Zukunftsstandorte durch die Radschnellverbindung aus.
- Nur sechs Abstimmende halten diese Verknüpfungen für unwichtig.
- Weitere vier Teilnehmende sind unentschlossen, was die Erschließung anbetrifft, während drei Beteiligte dies nicht beurteilen können

Das Planungsteam sieht in der Planung von Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Neubaugebieten große Chancen für den Radverkehr im Vergleich zu Planungen im Bestand.

Umfrage: Werden Sie den Fernradweg Berlin-Kopenhagen (ohne Beleuchtung und Winterdienst) auch zukünftig als Alternative zur Radschnellverbindung nutzen? (82 Beteiligte)

- Die überwiegende Mehrheit der Beteiligten in Mentimeter (insgesamt 58) würde den Fernradweg zukünftig weiterhin nutzen, jedoch mit unterschiedlichen Häufigkeiten:
 - 27 Teilnehmende würden die Alternative zur Radschnellverbindung ab und zu,
 - 15 Teilnehmende an erster Stelle und
 - 15 Beteiligte eher selten in Anspruch nehmen.
- Unentschlossen zeigen sich 14 Teilnehmende.

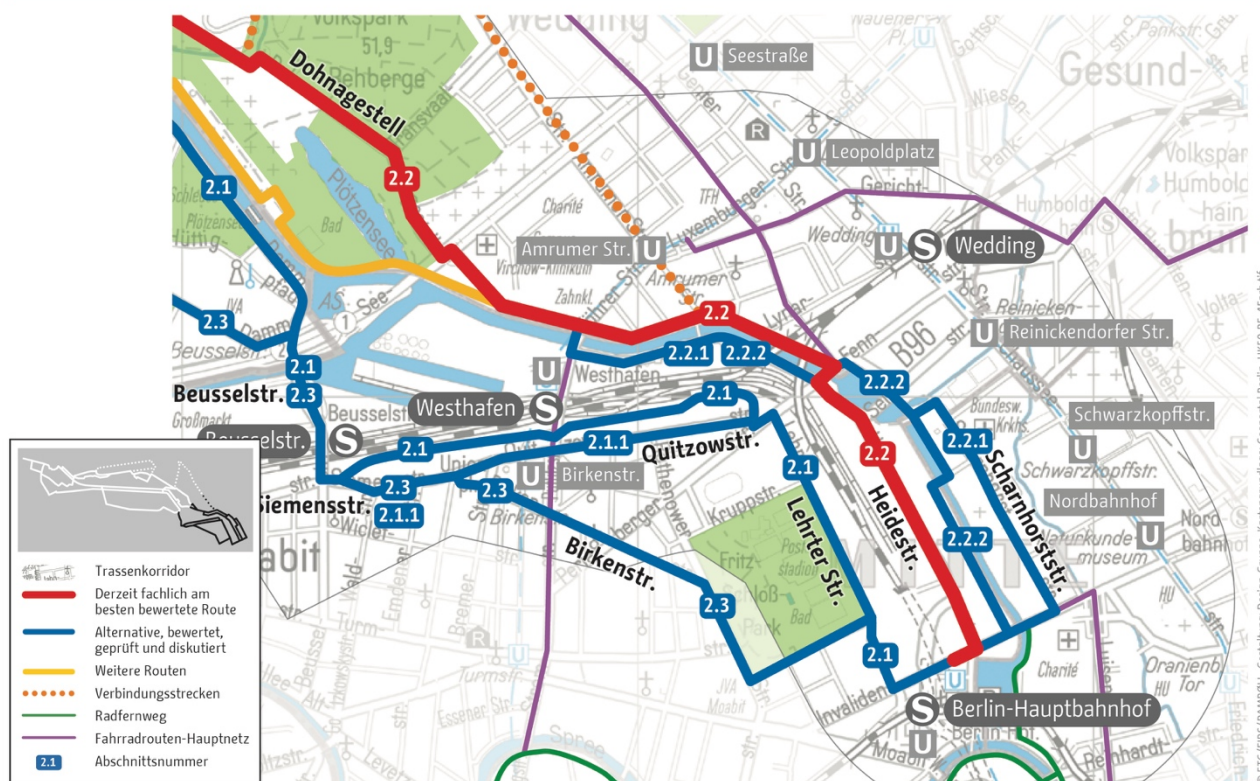
- Für zehn Abstimmende stellt der Fernradweg keine Alternative dar.

Umfrage: Welche Route bevorzugen Sie im Bereich 2 „Jungfernheide-Beusselstraße“? (85 Beteiligte)

- Es liegt ein eindeutiges Abstimmungsergebnis vor: Die Beteiligten in Mentimeter schließen sich mit überwiegender Mehrheit (56 Stimmen) der Empfehlung der Fachplaner*innen an und bestätigen Route 2.2 („Urban Tech Republic-Dohnagestell“) als Vorzugsroute.
- Deutlich geringeren Zuspruch erhalten Route 2.1 (Saatwinkler Damm“) mit 11 Stimmen und Route 2.3 („Heckerdamm“) mit 7 Stimmen.
- Neun Teilnehmende können keine Einschätzung zur Routenführung im Bereich 2 abgeben. Zwei Abstimmende zeigen sich unentschlossen.

Vortrag und Austausch zum Bereich 3 „Beusselstraße – Hauptbahnhof“

RSV Mitte – Tegel – Spandau | Bereich 3: Beusselstraße – Hauptbahnhof



Karte 4: Bereich 3 im Trassenkorridor

Herr Ferber stellt den Bereich 3 vor. In diesem Bereich gibt es neben den drei betrachteten Hauptrouten weitere Alternativrouten. In der verdichten städtischen Situation sind mehr Raumkonflikte mit anderen Verkehrsarten zu bewältigen.

Während und nach dem Vortrag haben die Beteiligten die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben. Abschließend gibt es weitere Umfragen zum Bereich 3.

Was ist Ihnen wichtig? Wo sehen Sie gute Ansätze oder Konflikte im Bereich 3 „Beusselstraße – Hauptbahnhof“?

28 Fragen und Hinweise gehen zum Vortrag ein, die sortiert im Anhang aufgeführt sind. Überwiegend wird die fachliche Bewertung unterstützt. Es kommen viele Hinweise zur Führung der Radschnellverbindung 2.2 in diesem Bereich, auch Fragen und Anregungen bzgl. von Konflikten mit dem Naturschutz. Einige Aspekte werden im Gespräch erläutert.

- **Frage: Wie soll der Straßen-Querschnitt in der Heidestraße gestaltet werden (momentan Autobahncharakter)?**

Antwort Ferber: Hier muss noch eine Lösung gefunden werden, bei der auch das Potenzial für die Straßenbahn mitbedacht werden muss. Die Strecke ist nicht einfach.

- **Frage: Ist eine Routenführung zwischen Europacity und Bahntrasse möglich, parallel zur Einfahrt zum Hauptbahnhof?**

Antwort Ferber: Die Anregung nimmt das Planungsteam mit. Es ist aber sicher auch nicht einfach auf der DB-Fläche zu planen. Hier werden aktuell auch Grünanlagen geplant.

- **Frage: Beusselstraße und Westhafen ist auch sehr stark durch LKW-Verkehr geprägt. Dadurch wird es stärkere Konflikte geben. Wie ist denn perspektivisch die Möglichkeit darauf zu reagieren?**

Antwort Ferber: Die Beusselstraße ist relativ breit, es sind aber auch Grünbereiche vorhanden. Auch wenn diese Strecke nicht als Radschnellverbindung ausgebaut wird, müsste hier etwas für den Radverkehr getan werden.

- **Frage: Werden die Ampelschaltungen beim Stadtring und Heidestraße sehr weit verändert?**

Antwort Ferber: Das Planungsteam bevorzugt mit der fachlichen Empfehlung die Querung über die Sylter Straße, an der es bereits jetzt deutlich bessere Freigabezeiten für den Radverkehr gibt.

Anmerkung: Am Anfang wurde gesagt, dass bevorzugt vorhandene Wege und Straßen genutzt werden sollen. Trotzdem wird die Variante 2.2 hier bevorzugt, die die größten Neuversiegelungen aufweist. Ist das so?

Antwort Ferber: Das ist nur der Fall im Dohnagestell. Hier untersuchen wir noch eine Alternative, die aber insgesamt nicht die Route 2.2 in Frage stellt. Darüber hinaus werden im Abschnitt 3 z.B. nur vorhandene Straßen genutzt.

- **Frage: Schade, dass Moabit nicht angeschlossen wird. Warum sind hier Einwohnerzahlen nicht wichtig?**

Antwort Perner: Es wird hier der Korridor betrachtet. Dort liegt das größere Potenzial in der Route 2.2. Es gibt aber darüber hinaus Maßnahmen, die an anderer Stelle für den Radverkehr wichtig sind. Die sind aber hier in den Machbarkeitsuntersuchungen nicht betrachtet worden.

- **Anmerkung: Bitte bessere Verbindungen in die Richtung Bereich Nordbahnhof berücksichtigen!**

Antwort Perner: Das war nicht Teil der Aufgabenstellung für diese Radschnellverbindung. Die Aufgabe war A und B auf dem schnellsten Weg zu verbinden, aber natürlich muss weitergedacht werden, mit dem Haupttroutennetz, das dort anschließt.

Umfrage: Wie sicher empfinden Sie die neuen Radfahrstreifen in der Heidestraße? (64 Beteiligte)
(Angaben auf einer Skala von 0 [sehr unsicher] bis 4 [sehr sicher]. Angezeigt wird der Durchschnitt aller Angaben als Punkt sowie die Verteilung der Angaben als Fläche.)

- Die Beteiligten in Mentimeter stufen den neuen Radfahrstreifen in der Heidestraße im Durchschnitt eher als unsicher (1.3) ein. Dabei verteilt sich die Mehrzahl der Stimmen entlang des Spektrums „sehr unsicher“, „unsicher“ und „teils-teils“.
- Nur wenige Abstimmende empfinden den Radfahrstreifen als „sicher“ oder „sehr sicher“.



Ergebnis der Abfrage: Wie sicher empfinden Sie die neuen Radfahrstreifen in der Heidestraße?

Herr Perner merkt an, dass der Querschnitt in der Heidestraße nicht ausreichend ist. Das Umfrageergebnis bestätigt seinen Eindruck.

Umfrage: Zwischen Fennbrücke und Invalidenstraße wurden unterschiedliche Führungen untersucht. Welche Führung können Sie sich zwischen Fennbrücke und Invalidenstraße eher vorstellen? (74 Beteiligte)

Die Beteiligten in Mentimeter sind geteilter Meinung, was die zukünftige Routenführung zwischen Fennbrücke und Invalidenstraße anbetrifft.

- Es zeichnet sich die Tendenz ab, dass die Abstimmenden eher eine Führung entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals (Route 2.2.2) befürworten (26 Stimmen), gefolgt von der Heidestraße (Route 2.2) mit 20 Stimmen.
- Weit aus weniger Zuspruch findet eine Wegführung durch die Scharnhorststraße (Route 2.2.1) mit 10 Stimmen.
- Etwa ein Viertel der Beteiligten in Mentimeter gibt an, die Vor-Ort-Situation nicht einschätzen können (18 Stimmen).

Umfrage: Welche Routenführung bevorzugen Sie im Bereich 3 „Beusselstraße-Hauptbahnhof“? (72 Beteiligte)

- Die überwiegende Mehrheit der Beteiligten in Mentimeter (47 Stimmen) schließt der von den Fachplaner*innen empfohlen Routenführung 2.2 („Nordufer – Heidestraße“) an.
- Route 2.3 („Birkenstraße“) wird von acht Abstimmenden, Route 2.1 („Ellen-Epstein-Straße – Leichter Straße“) von sieben Abstimmenden bevorzugt.
- Drei Teilnehmende sind unentschlossen, was die Routenführung angeht. Sieben Abstimmende geben an, die Vor-Ort-Situation in Bereich 3 nicht beurteilen zu können.

Abschluss

Zur Schlussrunde im Plenum begrüßt Frau Böcker noch einmal Herrn Wetzker von infraVelo in der Runde. Herr Wetzker bedankt sich im Namen von infraVelo bei den Beteiligten für die rege Teilnahme. Zwischenzeitlich hatten bis zu 130 Personen den Livestream auf YouTube verfolgt.

Frau Böcker lädt zur abschließenden Umfrage über die drei alternativen Routen ein: Kristallisiert sich eine favorisierte Variante heraus? Werden die Empfehlungen der Planer unterstützt?

Umfrage: Welche Routenführung bevorzugen Sie insgesamt für die Radschnellverbindung „Mitte – Tegel – Spandau“? (70 Beteiligte)

- Mehr als zwei Drittel der Beteiligten in Mentimeter folgt der Empfehlung der Fachplaner*innen und befürwortet Route 2.2 (Nord-Trasse via Urban Tech Republic / 50 Stimmen).
- Die Routen 2.1 (Mitteltrasse / 9 Stimmen) und 2.3 (Süd-Trasse / 7 Stimmen) erhalten nur geringen Zuspruch.
- Jeweils zwei Abstimmende zeigen sich gegenüber der Routenführung im gesamten Trassenkorridor unentschlossen bzw. können dies nicht beurteilen.

Herr Wetzker zeigt sich durchaus überrascht von dem klaren Votum. Es habe viele, z. T. auch kontroverse Abstimmungen im Vorfeld auch mit den Bezirken bezüglich der Routenalternativen gegeben. Er sieht die Planungen angesichts des Ergebnisses auf einem sehr guten Weg.

Das Planungsteam hat vielfältige Hinweise bekommen und freut sich über die Bestätigung. Die Knackpunkte um den Hauptbahnhof herum müssen noch genauer betrachtet werden.

Frau Böcker bedankt sich schon einmal beim Planungsteam für die inhaltlichen Ausführungen und lädt die Beteiligten ein, Anregungen zur Namensfindung für die neue Radschnellverbindung zu geben.

Namensabfrage: Wie soll die neue Radschnellverbindung 2 Mitte – Tegel – Spandau heißen? (50 Vorschläge)



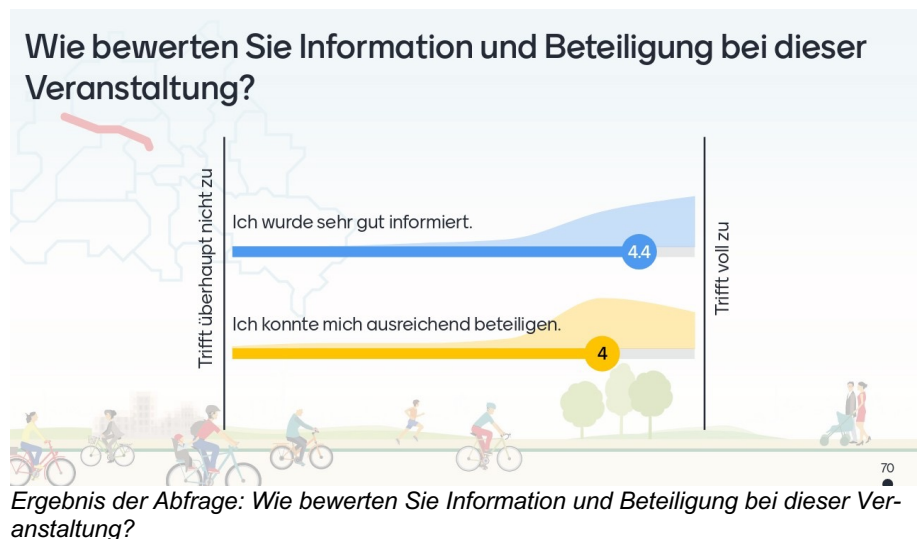
Ergebnis der Abfrage: Wie soll die neue Radschnellverbindung heißen?

Es gehen zahlreiche Vorschläge ein. Mehrfach wird in den Vorschlägen ein Bezug zur geplanten urban-tech-republic hergestellt, aber auch der Hauptbahnhof wird häufig genannt. Auch die Lage im Stadtgebiet wird, wie z.B. im Vorschlag Nordwestroute, mehrfach aufgegriffen. Frau Böcker bedankt sich für die vielfältigen Hinweise. Bei allen Veranstaltungen wurden Namensvorschläge für die Radschnellverbindungen eingesammelt und es stellt sich die Frage, wie daraus zum Abschluss ein gutes Gesamtpaket mit Wiedererkennungswert geschnürt werden wird.

Die Beteiligten haben abschließend die Möglichkeit, ein Feedback zur Veranstaltung zu *geben*.

- **Umfrage: Wie bewerten Sie Information und Beteiligung bei dieser Veranstaltung?**
(Angaben zu zwei Aussagen auf einer Skala von 0 [Trifft überhaupt nicht zu] bis 5 [trifft voll zu]. Angezeigt wird der Durchschnitt aller Angaben als Punkt sowie die Verteilung der Angaben als Fläche.)

Die deutliche Mehrzahl der Beteiligten in Mentimeter fühlt sich sehr gut informiert. Die deutliche Mehrzahl der Beteiligten in Mentimeter konnte sich ausreichend beteiligen.

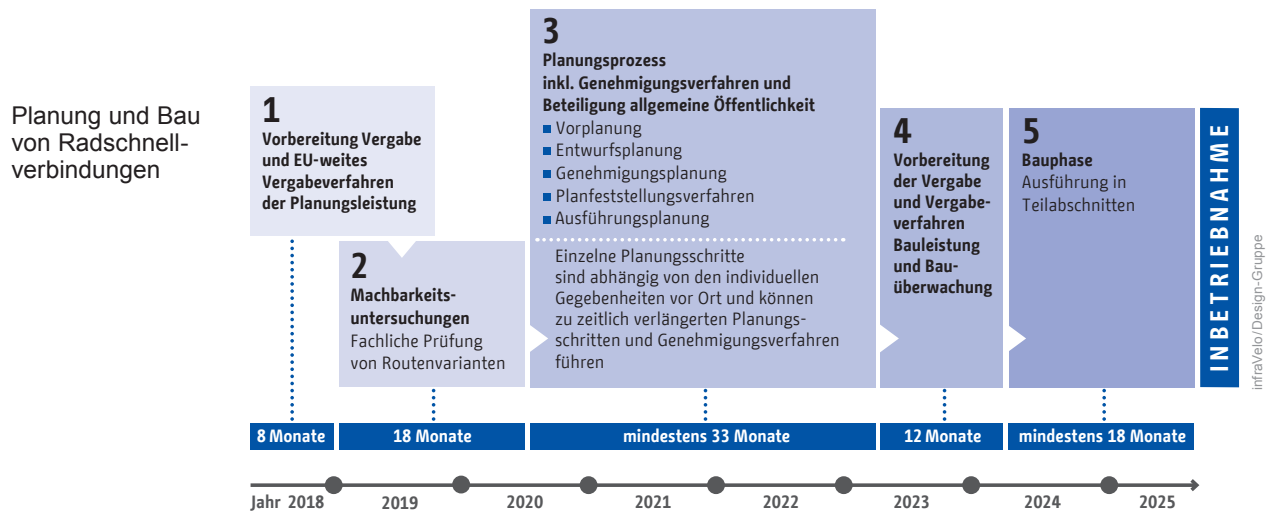


Frau Böcker bedankt sich für diese Rückmeldung und für die rege Beteiligung während der Veranstaltung. Es gibt abschließend noch die Möglichkeit, ein schriftliches Feedback zu geben oder auch weitere Fragen und Hinweise abzugeben. Diese werden ebenfalls im Anhang der Dokumentation aufgeführt.

Abschließend stellt Herr Wetzker das weitere Vorgehen bei der Planung dieser Radschnellverbindung vor. Die Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung Mitte – Tegel – Spandau soll im Herbst 2020 abgeschlossen werden. Daran schließt die tiefere Planung mit der Entscheidung über die Routenführung an. Im Anschluss beginnt das Planfeststellungsverfahren. Dabei handelt es sich um ein formelles Genehmigungsverfahren. Ein solches Verfahren ist bei Radschnellverbindungen noch neu und es müssen noch sehr viele Akteur*innen und Aspekte berücksichtigt werden. Im Anschluss erfolgt die Bauphase. Derzeit ist frühestens im Jahr 2024 mit einem Baubeginn zu rechnen.

Herr Wetzker erläutert die Zuständigkeiten: Die Bezirke sind überwiegend die Straßenbaulastträger. Die Frage der Unterhaltung der Radschnellverbindungen wird derzeit von der Senatsverwaltung geprüft. Für die Bauzeit wird infraVelo die Straßenbaulast von den Bezirken übertragen bekommen, die später wieder übergeben wird.

6. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte



Verfahrensschritte im Planungsprozess

Herr Wetzker lädt zur nächsten digitalen Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung 10 „Reinickendorf-Route“ am kommenden Dienstag, 23. Juni 2020 im selben Format ein.

Präsentation und Dokumentation der heutigen Veranstaltung werden online zur Verfügung gestellt.

- www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radschnellverbindungen
- www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/

Anregungen und Fragen werden dokumentiert und fließen in die Vorbereitung der nächsten Planungsschritte ein. Kontakt zu infraVelo ist: radschnellverbindung@infravelo.de

Frau Böcker bedankt sich bei allen Teilnehmenden und freut sich auf die nächste Veranstaltung

ANHANG: Fragen und Hinweise der Beteiligten in Mentimeter

Fragen und Hinweise zum einführenden Vortrag und bereichsübergreifend

Ziele RSV

- Es ist nicht das Ziel den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Verfolgt Berlin die gleiche Strategie?
- In den Niederlanden wurden Radschnellwege gebaut, um den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr attraktiver zu gestalten.

Analyse / Bewertung

- Wie werden die Kriterien gewichtet? wie werden die RSV übergeordnet abgestimmt, sodass die Summe eine gute Lösung wird?
- Welche Gewichtung erhalten naturschutzfachliche Belange bei den Trassenprüfungen und ab wann fließen diese Planung mit ein?
- Wurden bei der Bewertung der Routen die gesundheitlichen Auswirkungen, Sterblichkeitsrate, Umweltkosten, Reisezeit, Infrastruktur und Fahrzeugbetriebskosten gleichmäßig gewichtet?
- Gibt es K.-o.-Kriterien in den Bewertungskriterien?
- Wie wird eine hohe Aufenthaltsqualität auf den Radschnellwegen erzeugt (damit das keine "toten Wege" werden)?
- Der "Erholungsfaktor" sollte für einen RSV mit 20-30 km/h hoch gewichtet sein. Schließlich geht es um die Gesundheit der Radfahrenden!
- Die Verlustzeiten müssen unbedingt verbessert werden, sonst ist der RSV nicht attraktiv!
- Wird bei der Gesamtbewertung auch die Bauzeit berücksichtigt?

Führung

- Wird die Route so optimiert, dass man relativ störungsfrei durchfahren kann? Sprich keine Nebenstraßen mit vielen Kreuzungen sondern dedizierte Trassen? Falls nein, wieso und wo soll dann der Vorteil gegen Status Quo liegen?
- Wenn Fahrradstraßen auf der Strecke liegen, dann mind. mit Modalfiltern, besser noch ohne Kfz-Parken am Straßenrand.
- Gibt es strategische Vorgaben für RSV in Kombination mit dem Radfernwegen? Wenn ja, welche?
- Durch welche Maßnahmen werden bei den Radschnellverbindungen tote Winkel Unfälle an Kreuzungen verhindert?
- Gibt es eine grüne Welle auf der Radschnellverbindung?
- Geht es bei den RSV mehrheitlich um die Schaffung von neuen Wegen oder um die Umwidmung und den Umbau alter Wege?
- Soll an Ampeln Radverkehr auch gegenüber Fußverkehr stärker bevorrechtigt werden als heute? 2. Gibt es an kritischen Stellen Zebrastreifen und eingebaute Radbremsen, zum Beispiel Schwellen, Schwenks, schmalere Spuren?
- Wird bei Fahrradstraßen Wert daraufgelegt, den Durchgangsverkehr Kfz. zu reduzieren, sonst macht eine Fahrradstraße wenig Sinn?
- Wird der Unterbau gegen Wurzeln wie bei anderen Auto-Fahrbahnen genauso gemacht oder deutlich dünner wie bisher bei Radwegen?

- Wird sichergestellt, dass es in Fahrradstraßen nicht zu Konflikten mit durchfahrenden Autos kommt, z.B. dass tatsächlich nur Anlieger einfahren?
- Wie kann vermieden werden, dass die Fahrradschnellwege nicht Fußwege und Wohngebiete zerschneiden, wie bislang durch den KFZ-Verkehr? Shared-Space-Flächen dienen letztlich allen.
- Fahrspuren oder meinen Sie Fahrstreifen?
- Gerechtes ist: auch in der Fläche, wo der Bedarf ist ... und nicht für jeden Verkehrsträger gleich, das ist sinnlos und stört sogar den Verkehrsfluss, wie man in Berlin jetzt schon sehen kann.
- Fahrradstraßen funktionieren einfach nicht, zumindest nicht in der bisherigen Berliner Praxis. Selbst frisch neu gebaute Fahrradstraßen sind überwiegend Auto- und Parkplatzstraßen. Bitte setzen Sie sich für bessere Umsetzung ein. Danke!!!

Fahrradinfrastruktur

- Wird es entlang der Schnellwege Parkplätze für Automobile mit Ladestationen und Radparkhäuser geben, um z.B. Pendler aus Brandenburg am Stadtrand aufs Rad umzusteigen?

Instandhaltung / Pflege

- Wie wird bei Schäden durch Wurzeln umgegangen?

Kfz-Verkehr

- Wie viele Parkplätze und Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge fallen jeweils den geplanten Verbindungen zum Opfer?
- Der motorisierte Individualverkehr ist eine wichtige Komponente des Gesamtverkehrs in Berlin und von vielen Bürgern gewünscht. Ein Ausspielen der Verkehrsarten gegeneinander ist nicht hilfreich.

Umwelt- und Naturschutz

- Werden Kleingartenkolonien geopfert oder Teile davon?
- Wo müsste für erwogene Trassen Grün geplant und Boden versiegelt werden? 2. Wo würden schmale Erholungswege zu breiteren Schnelltrassen mit Asphalt, Dauerbeleuchtung etc.? 3. Wo müssten Uferwege verbreitert und dazu Böschungen steiler werden?
- Radschnellwege führen zu einer höheren Versiegelung, wenn sie durch Grünanlagen verlaufen. Wie passt der Widerspruch höhere Entsiegelung vs. Versiegelung durch Radschnellwege zusammen?
- In welchem Korridor (xy m Breite) werden Untersuchungen zu naturschutzfachlichen Belangen zur Vorzugstrasse durchgeführt?
- Radschnellwege werden von denen genutzt, die schnell von A nach B kommen wollen. Wieso müssen dafür Bereiche durch Wald und Natur genutzt werden.
- Bahnflächen weisen oftmals streng geschützte Arten auf und sollten nicht genutzt werden.
- Wieso Beleuchtung im Wald? Fahrräder haben doch Licht? Kann man sich die Lichtverschmutzung nicht sparen?
- Der Faktor Licht im Naturraum ist sehr kritisch zu sehen, besonders, wenn streng geschützte Arten, wie Fledermäuse, Vögel und Amphibien betroffen sind.
- Die Konflikte mit dem Naturschutz müssen im PFV detailliert aufgeschlüsselt und deren Ausgleich dargestellt werden.

Zeitschiene / Umsetzung / Zuständigkeiten

- Wird dieses und andere Projekte jetzt, 'in Corona Zeiten', verschleunert kommen bzw. echte Priorität erfahren?!
- Wann beginnen die Bauarbeiten und wann werden diese voraussichtlich fertiggestellt sein?
- Wann geht's ans Bauen?
- Wie lange dauert es in Kopenhagen von Planung bis Fertigstellung? Und in Berlin?
- Ich muss noch zehn Jahre zur Arbeit fahren, genau diese Strecke. Werde ich noch was vom RSV haben?
- Werden Routen bzw. eine schnelle Umsetzung daran scheitern, wenn 'riesige' Umbauarbeiten ewig geplant, aufwändigst ausgeschrieben werden müssen nur um immer die 4m statt 3 Meter zu gewährleisten?
- Es dauert doch recht lange, bis mit dem Bau der RSV begonnen wird. Erstellen Sie auch ein Konzept für „Teilertüchtigungen“, so dass Teile der RSV schon früher genutzt werden können?
- Es dauert doch recht lange, bis mit dem Bau der RSV begonnen wird. Erstellen Sie auch ein Konzept für „Teilertüchtigungen“, so dass Teile der RSV schon früher genutzt werden können?
- Ist die Finanzierung aller Maßnahmen gesichert?
- Nicht zu viel planen - umsetzen, auch wenn nicht alles "perfekt" ist! Schaut in die Niederlande, dort gibt es für alles Lösungen (auch wenn dort nicht alles in der Realität perfekt ist).
- Wie ist die Zusammenarbeit zwischen Senat und Bezirken; gibt es Zuständigkeits-Konflikte?
- Was passiert, wenn die Bezirke schlicht und einfach nicht mitmachen und sich dem Ausbau verweigern, siehe Invalidenstraße?
- Wer beschließt am Ende den Bau? In Reinickendorf gibt es große Gegenwehr vom Bezirksamt gegen jeglichen Ausbau der Infrastruktur für Fahrräder.
- Wie ist die Zuständigkeitsbereiche-Aufteilung zwischen Senat und Bezirk?

Andere RSV-Trassenkorridore

- Warum werden bisher nur Radschnellverbindungen in Ost-West-Richtung und nicht in Nord-Süd-Richtung betrachtet?
- Ist das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, dass die RSV 8 durch die Nonnendammallee verläuft?
- Sollte nicht das Ergebnis zum RSV8 schon vorliegen?
- Wann steht die Route zum RSV8 fest?
- Donaustraße für Autos zu sperren wäre gut.

Namensvorschlag

- urban txl ODER urban textl
- Ich würde mir für den Namen der Route ein sehr schlechtes Wortspiel wünschen :) Am besten mit Spandaubashing!

Verschiedenes

- Berlin ist viel zu groß, ein Vergleich mit Kopenhagen ist nicht sinnvoll.

- Ein Fahrrad ist schon physikalisch ein sehr unsicheres Verkehrsmittel. Warum wird dies empfohlen? Mehr Radverkehr, mehr schwere Verletzungen.
- Während Corona gab es keine Erhöhung des Radverkehrs.
- Moderne Mobilität findet *nicht* mit einem Fahrrad statt. Niemand steigt von einem Auto auf ein Fahrrad um. Umsteigen findet nur auf die bequemere Verkehrsart statt. Fuß--> Fahrrad → Auto
- Wird es für die Schnellverbindungen eine Nutzungsgebühr geben?
- Ein Fahrrad ist ein Schönwetterverkehrsmittel.

Zu verorten

- Wie wird die Kreuzung am Autobahnende stattfinden, nur Ampel oder Brücke?
- Mit dem Umbau der Rudolf-Wisselbrücke würden noch mehr aufs Fahrrad umsteigen, wenn die RSV schneller käme.

Fragen und Hinweise zum Bereich Bereich 1 „Hakenfelde-Jungfernheide“

Noch zuzuordnen

- Brückenauffahrt ist zugewachsen und wird nicht gepflegt.
- Die Autos stören auf dem Weg bei den Lauben, müssen die vor dem Gartentor parken?

Route 2.1

- Route 2.1 ist im Vergleich zu 2.2 deutlich schneller und bequemer passierbar. Wie soll passierenden Fahrradfahrern 2.2 schmackhaft gemacht werden?
- Warum wird ein neuer Radschnellweg entwickelt, wenn der Berlin-Kopenhagen-Radweg bereits ausgebaut in ausreichender Breite existiert?
- Der wunderschöne Radfernweg Berlin - Kopenhagen darf nicht dem RSV 2 geopfert werden. Es muss beide Optionen geben!
- Die Route 2.1 wechselt genau an der Engstelle Mäckeritzbrücke die Seite des Kanalufers. Welchen Sinn macht dieser Seitenwechsel an dieser Stelle, wenn eine Wegführung über das Neubaugebiet Gartenfeld bei einem späteren „Seitenwechsel“ mögl. wäre?
- Die Route 2.1 am Saatwinkler Damm (nördlich vom Hohenzollernkanal) bietet derzeit ein wunderbares Erholungspotential. Mit einem Ausbau wäre das dann leider Geschichte.
- Ist Ihnen bewusst, dass die gesamten Kleingartenanlagen und Bäume rund um die Strecke 2.1 weitere Konflikte in Bezug auf neuer Versiegelung bringt?
- Die Rohrbruchwiesen und Kleingärten in dem Bereich werden sowieso durch die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße zerschnitten (Verbindung Wasserstadtbrücke - Gartenfelder Straße).
- Die Bewertung zur Führung der 2.1 kann bestätigt werden.
- Wichtig: -ruhige und klare Streckenführung, Ansonsten Strecke 2.1 als Nebenstrecke weiter stärken und verbessern
- Sollte die Rauchstraße nicht bis Gartenfeld verlängert werden?
- Auch naturschutzfachlich ist der Ausbau des Radverkehrs insgesamt positiv zu bewerten. Das sollte auch in Einzelabwägungen für einzelne Abschnitte mit einfließen. Zugunsten kurzer attraktiver Strecke von der Rauchbrücke zur Tegeler Brücke.

Route 2.2.

- Die Route 2.2 weist die größten / meisten Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Bereiche auf.

- Die gesamte Route 2.2 weist die meisten Eingriffe und Neuversiegelungen auf, obwohl vorhandene Wege und Straßen genutzt werden sollen. Wo sollen diese ausgeglichen werden. Allein Bäume pflanzen, reicht nicht.
- Rohrbruchwiesen dürfen nicht durch Radschnellweg zerstört werden.
- Warum den Schlenker über die Rhenaniastraße?
- Als Pendler Haselhorst - Beusselstraße ist die Route 2.2 zu weit in den Norden mit deutlich mehr Reisezeit und Kilometer - zur Urban Tech [Republic] könnte auch eine Stichverbindung gehen.
- Urban Tech Republic NICHT anzuschließen wäre ein großer Fehler. Dort liegt die Zukunft.
- Variante 2.2 ist aus meiner Sicht deutlich besser als 2.1. Der Uferweg am Schifffahrtskanal (2.1) ist jetzt schon sehr eng für den Fernradweg und Fußgänger*innen. Anbindung von Insel Gartenfeld und Urban Tech Republic auch sehr gut!
- Die Frage, ob die Anbindung der beiden Neubaugebiete über den Radschnellweg wichtig ist, lässt eigentlich keine freie Antwort zu. Natürlich müssen diese beiden Gebiete gut für den Radverkehr angeschlossen werden. Aber muss das über genau diesen Weg sein?
- Wenn Variante 2.2 Neubaugebiete anschließt, verzögert dies nicht die Planung und Umsetzung erheblich durch die Planungs- und Bauarbeiten für diese Gebiete?
- Wurde die vorgesehene Straßenanbindung der Insel Gartenfelde mit Anschluss an die Daumstraße an der nördlichen Kurve in der Planung berücksichtigt? (Übergeordnetes Straßennetz 2025)
- Zuwegung aus der Insel Gartenfeld muss natürlich gegeben sein, aber bitte direkter Weg, landschaftlich schön am Wasser.
- Wird bei der Planung berücksichtigt, dass eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße gebaut werden soll, die die Wasserstadtbrücke über die Insel Gartenfeld mit der Gartenfelder Straße verbinden soll?
- Der für die Route 2.2 erforderliche Brückenbau zur Insel Gartenfeld ist ein größerer Eingriff in den Rohrbruchteich und somit in den Lebensraum des Bibers. Dafür ist im PFV eine UVP durchzuführen.
- Wurden die neu zu bauenden Straßen im Bereich der Insel Gartenfelde bei der Planung berücksichtigt?
- Ist zu Insel Gartenfeld nicht eine Brücke geplant gewesen, wenn man bei der Rauchstraße geradeaus fährt?
- 2.2 benötigt eine zusätzliche Brücke zur Insel Gartenfeld.
- Wird für die bevorzugte Variante nicht auch eine neue Brücke gebraucht, zur Insel Gartenfeld?
- Führung über und Querung der Gartenfelder Straße müsste man Genaueres erfahren, finde ich aber eher kritisch.
- Ist der geplante Brückenneubau [Anm. Tegeler Brücke] in der Bernauer [Anm. zw. Gartenfelder Straße und Bernauer Straße] groß genug?
- Die Tegeler Brücke wird jetzt gerade neu gebaut, soweit ich weiß in derselben Breite wie jetzt. Wie passt dies zur Route 2.2?

Routen 2.1/2.2

- Daumstraße Ecke Rauchstraße funktioniert die Ampel nicht, Radfahrer müssen sehr sehr lange warten und müssten eigentlich gar nicht warten. Kein Wunder wenn hier bei rot gefahren wird.
- Ampel Daumstraße Ecke Rauchstraße funktioniert nicht richtig. Radfahrer müssen hier sehr sehr lange warten, ohne ersichtlichen Grund. Warum nicht direkt durchfahren? Es würde niemanden stören.
- Wurde die Straßenbahn in der Daumstraße und Rauchstraße berücksichtigt?
- Eine Kombination von 2.1 bis Bernauer Str. und danach 2.2 würde einen kürzeren Weg ergeben.
- Also von Rauchbrücke entlang Kanal bis Tegeler Brücke und von dort nach UTR TXL.

Route 2.3

- Der Saatwinkler Damm wird zukünftig noch stärker belastet sein, der Straßenquerschnitt ist aber begrenzt. Wie soll es dort mit RSV aussehen?
- Der Saatwinkler Damm in Spandau ist zu schmal für eine Radschnellverbindung. Soll im Saatwinkler Damm der Autoverkehr durch Radschnellweg in die Nebenstraßen ausweichen? Wurde der Radschnellweg mit der Entwicklung mit Siemens zusammen entwickelt?
- Gut, wenn Trasse auf bestehenden Straßen (Saatwinkler Damm) läuft, Hier sollte aber der Grünstreifen erhalten bleiben und Platz von parkenden Autos genommen werden.

Routenkombination 2.3/Bereich 1 und 2.1/Bereich 2

- Ist es möglich die Trassen 2.1 und 2.3 zu kombinieren, also durchgehend Saatwinkler Damm am Kanal entlang bis Eiswerder?

Anbindungen /Verknüpfungen

- Sind Anbindungen des Radschnellweges nach Schönwalde und Hennigsdorf vorgesehen?
- Wieso endet die geplante Verbindung ausgerechnet auf der Rauchstraße, die an dieser Stelle gar keine Radinfrastruktur mehr hat? Gibt es eine Weiterführung?
- Anbindung UTR TXL, auch wg. Verzweigungsmöglichkeit/Netzwerkung.
- Die Anbindung von der Insel Gartenfeld nach Süden nach Haselhorst ist mit Haselhorster Damm oder Gartenfelder Straße ist ungünstig.
- Warum wird die neue Siemensstadt nicht angebunden?
- Wird die neue Siemensstadt 2.0 auch an den Radschnellweg angebunden?
- gepunktete Route führt ebenfalls über Flächen, die als Ausgleichsflächen bzw. Naturschutzflächen vorgesehen sind.
- Wie schaut die Anbindung an den Rest von Nord-Spandau aus? Im Moment ist die Radinfrastruktur in der gesamten Gegend sehr schlecht ausgebaut.
- Führung des RSV in Spandau über die Goltzstraße ungünstig. RSW sollte auch hier ab der Wasserstadtbrücke Richtung Elkartweg als Uferweg realisiert werden

Analyse / Bewertung

- Ist bei der Potentialbetrachtung auch Siemensstadt berücksichtigt?
- Gute Abwägung der Routenoptionen

Führung

- Unter den Brücken hindurch ohne ist sehr gut gemacht.
- Dann aber bitte auf direktem Weg dorthin.
- Warum wird ein neuer Radschnellweg entwickelt, wenn der Berlin-Kopenhagen-Radweg bereits ausgebaut in ausreichender Breite existiert?
- Enttäuschend, dass eine kleine neue Brücke für Fahrräder als Problem gesehen wird, aber Millionen für eine nutzlose Autobahn verprasst werden :(Sagt viel über die „Verkehrswende“ aus.
- Eine Radschnellverbindung muss auch SCHNELL befahrbar sein. Ampeln und enge rechtwinklige Kurven und schlechter Belag sind zu vermeiden.

Fragen und Hinweise zum Bereich 2 „Jungernheide-Beusselstraße“

Noch zuzuordnen

- Der Kopenhagenradweg durch die Gartenanlage in Nähe Plötzensee ist heute schon problematisch und würde für Pendler in Richtung Beusselstraße weiterhin die erste Wahl bleiben
- Die Alternative zum Dohnagestell wäre ein K.-o.-Kriterium für diese Variante.
- Fahre täglich den [Berlin-]Kopenhagen[Radfernweg] vom Hbf. nach Spandau, weil hier weder Berge noch Ampeln sind, aber weitere Wege (hoch bis TXL) möchte ich nicht.

Route 2.1

- Die Parkplätze können am Saatwinkler [Damm] eh weg.
- Am Kanal entlang fährt es sich schön schnell und ohne Kreuzungen, aber die Wurzeln sind ein Problem.
- Auf beiden Seiten des Saatwinkler Damms parken in vielen Bereichen viele Autos. Hier gibt es also einiges an Platz, der für Fahrradfahrende genutzt werden kann. Grün muss hier nicht angegriffen werden.
- Keine Eingriffe in Grünanlagen und keine Zerstörung von bisher von Fußgänger*innen genutzte Flächen, z.B. am Kanal. Fahrradfahrende dürfen nicht Fußgänger*innen verdrängen sondern müssen Autos verdrängen"
- Im Abschnitt 2.1 würden entlang des Kanals aber immer noch sehr viele Kleingärten bedroht sein, da die Engstellen sonst nicht aufzulösen wären.

Route 2.2

- Problematisch ist wohl die Querung der Seestraße. Wie soll die aussehen?
- 2.2. sieht gut aus - wäre aber eine Querung der Seestr. südwestlich möglich, wo momentan der Radweg quert. Dann müsste die Tram nicht gequert werden, die ja auch Vorrangschaltungen hat?
- Querung Seestraße: Brücke bauen!
- 2.2. ist auf diesem Abschnitt jedenfalls zu bevorzugen: schließt die UTR [Urban Tech Republic] an und bietet die beste Netzwerkung/Verknüpfungsmöglichkeit.
- Die gewählte Route 2.2 widerspricht zum Teil den Planungen der UTR - wurde dies betrachtet (Anbindung Grünfuge südlich der Cité Pasteur)?
- Die Frage, ob die Anbindung der beiden Neubaugebiete über den Radschnellweg wichtig ist, lässt eigentlich keine freie Antwort zu. Natürlich müssen diese beiden Gebiete gut für den Radverkehr angeschlossen werden. Aber muss das über genau diesen Weg sein?
- Stichstrecke Dohnagestell autofrei? Parkplätze gibt es doch genug in der Transvaalstraße
- Dohaagestell muss sowieso gemacht werden. Radverkehr ist hier so gefährlich!
- Dohnagestell muss möglich sein. wirklich die kürzeste Route, attraktiv und mit den wenigsten Konflikten. Der Weg ist weitgehend ausgebaut. Ein Versickerungsproblem besteht in der Gegend nun wirklich nicht.
- Dohnagestell (Straßenabschnitt) komplett autofrei gestalten?
- Dohnagestell betr. Konflikte mit Fußverkehr: Im Volkspark gibt es ausreichend Erholungswege, um eine Trennung zu ermöglichen.
- Im Bereich Dohnagestell/Volkspark Rehberge, sollte kein Grün zerstört werden, da es intensiv von Erholungssuchenden genutzt wird.

- Auch naturschutzfachlich ist der Ausbau des Radverkehrs insgesamt positiv zu bewerten. Das sollte auch in Einzelabwägungen für einzelne Abschnitte mit einfließen. Auch zugunsten Dohnagestell.
- Können Sie Genaueres zu dem Konflikt in den Rehbergen sagen?
- Der vollkommene Neubau eines ganzen Viertels kann den Bau des Radschnellweg sehr aufhalten, weil v.a. Tegel noch gar nicht zu ist. Muss das Viertel fertig sein, bevor der Weg gebaut werden darf? Wie wird damit umgegangen?
- Es ist wichtig das Neubaugebiet mit einer leistungsfähigen Radverbindung zu erschließen!
- Warum keine Route über die Landebahn Tegel? Fahrgefühl in Tempelhof ist dort ja sehr gut.
- Kann die alte Landebahn in den RSV integriert werden?
- Wie sieht der Übergang über die Autobahn am Flughafen aus?
- Radweg Berlin-Kopenhagen ist bis auf Umweg um Stade Napoleon ohne Kreuzungen durchfahrbar. Wie wird der Umweg durch Urban Tech Republic für Transitradler schmackhaft gemacht?
- Transvaalstraße: Kfz auf einer Straßenseite; Radverkehr auf der anderen Seite → vollkommen trennen?
- Wo sollen die vielen notwendigen Entsiegelungen für die Eingriffe der Route 2.2. umgesetzt werden?
- Die westlichen Flächen des Flugfeldes sind für den Naturschutz vorgesehen. Das muss mit einbezogen und beachtet werden. Es kann nicht immer zu Lasten des Naturschutzes gehen, besonders dann, wenn im neuen Schumacher-Quartier Menschen wohnen sollen.
- Rohrbruchteich = Bibervorkommen - Route 2.2 hat negative Beeinträchtigung auf deren Vorkommen aufgrund Brückenbau zur Insel Gartenfeld
- Route 2.2 führt entlang südlich des Flugfeldes Tegel, welche als Ausgleichflächen vorgesehen sind

Route 2.3

- 2.3. macht wenig Sinn, im Hinblick auf die südlich benachbarte RSV
- Würde bei Variante 2.3 im Jungfernheideweg ein Modalfilter beinhalten?
- Bei gutem Wetter ist der BeKo [Berlin-Kopenhagen-Fernweg] jetzt schon zu eng.

Kombination von Routenvarianten

- Wenn man Platzkonflikte fürchtet, dann könnte man doch beide Varianten ausführen. Niemand käme z.B. auf die Idee den Saatwinkler Damm für den MIV zu sperren, nur weil es parallel bereits den Heckerdamm gibt.

Zusatzvarianten / Verbindungsstrecken RSV2 und RSV10

- Die Nordvariante in der UTR geht nicht an den zentralen Achsen entlang, der städtebaulich attraktivste Teil mit der alten Hochbrücke wird gemieden.
- Zusatzvariante über Afrikanische Straße ist eine sehr gute Idee! Ist zu unterstützen!
- warum ist der Anschluss an die Radschnellverbindung Nr.10 Ihnen so wichtig? Ich fahre doch nicht jeden Tag per Rad nach Kopenhagen.
- Sollte bei Zusatzvariante nicht auch geprüft werden, ob nördlich der Julius-Leber-Kaserne der Radschnellweg laufen kann?
- Die Anbindung zur RSV 10 kann auch über die Flughafenzufahrt erfolgen.

Anbindungen / Verknüpfungen

- Anbindung an die S-Bahn-Verlängerung Gartenfeld-Hakenfelde beachten
- Anbindung an eine U7/S-Bahn Station würde Kombination Rad/ÖV ermöglichen. Ist so eine Anbindung (Bike-and-ride) geplant?
- Auch wenn die Havelquerung über die Wasserstadtbrücke bevorzugt wird, sollte eine Verbindung in Richtung Spandau Neustadt/Altstadt hergestellt werden. Dazu möchte endlich eine neue Brücke über den Stichkanal des Nordhafen Spandau gebaut werden.
- Die Urban Tech lässt sich auch über einen Stich zur RSV10 anbinden. Die Anbindung nach Tegel aus Spandau ist heute schon über die Bernauer sehr gut. Hier sehe ich Optimierungspotential, wenn Planung übereinandergelegt werden.

Führung

- Wäre eine Brücke über die Schleuse Plötzensee möglich?
- Sind denn gar keine Abschnitte durch Parks geplant? Ständige Umwege über Straßen sind wirklich unattraktiv.
- Wird bedacht, dass die Tram in dem Gebiet auch fahren wird? z.B. Wasserstadtbrücke.

Fragen und Hinweise zum Bereich 3 „Beusselstraße-Hauptbahnhof“

Route 2.1

- Beusselstraße und Westhafen ist auch sehr stark durch Lkw-Verkehr geprägt. Dadurch wird es stärkere Konflikte geben.
- Über Perleberger Straße / Brücke soll eine Straßenbahn kommen, ebenso auch Straßenbahn in der Heidestraße kommen. Konflikträchtig.
- Wie kann man die Taxi-Rennstrecke Lehrter Straße entschärfen?
- Haben Sie auch das Anwohnerpotenzial durch das neue Mittenmang-Gebiet in der Lehrter Straße berücksichtigt und den Fritz-Schloß-Park, vielfältigen Sportanlagen, mit Poststadion dort?
- zum südlichen Streckenabschnitt: Was sind die Gründe pro/contra Lehrter Straße. Die Lehrter Straße ist 300m kürzer als die Heidestraße, hat 3 Ampeln weniger und ist Nebenstraße. Ferner gibt es Ideen, sie für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Route 2.2

- Wie soll der Straßen-Querschnitt in der Heidestraße gestaltet werden? (momentan Autobahn-Charakter)
- Wurde eine mögliche Straßenbahn in der Heidestraße berücksichtigt?
- Aus der sehr autogerecht geplanten Heidestraße sollten MIV-Spuren entfernt werden.
- Heidestraße hat aber auch keinen Erholungsfaktor! Das ist die B96! Mit viel Verkehr aus dem Tiergartentunnel.
- Werden die Ampelschaltung beim Stadtring und Heidestraße sehr verändert?
- Über Perleberger Straße / Brücke soll eine Straßenbahn kommen, ebenso auch Straßenbahn in der Heidestraße kommen. Konflikträchtig.
- Wo die Heidestraße in den Tunnel geführt wird, gäbe es einen echten Konfliktpunkt zwischen Fahrrad- und Kfz-Verkehr.
- Führung nördlich des Kanals gibt mehr Anschluss- bzw. Zuflussmöglichkeiten.

- Bei Route 2.2 muss unbedingt die Situation am Nordufer verbessert werden. Die jetzigen Planungen reichen dann nicht aus.
- Bereich um den Plötzensee - keine Neuversiegelung.
- Wie soll Seestraße über/unterquert werden?
- Querung Seestraße: Brücke bauen!
- Am Anfang wurde gesagt, dass bevorzugt vorhandene Wege und Straßen genutzt werden sollen. Trotzdem wird die Variante 2.2 hier bevorzugt, die die größten Neuversiegelungen aufweist.
- Die Radschnellverbindungen sollen dafür dienen, dass weniger Kfz genutzt werden soll. Doch mit dem Vorzug der Variante 2.2 wird das nicht verfolgt, sondern wieder neue Wege geschaffen.
- Mit der bevorzugten Routenführung wird es keine vorteilhafte Anbindung Richtung Beusselstraße oder südlich davon geben. Das benachteiligt alle, die nicht direkt zur Urban Tech wollen und nur Durchreisende sind. Die Stichverbindung vom Saatwinkler RSV10 ...
- Route 2.2: wie soll die Fennstraße überquert werden? Querung ist momentan eine Katastrophe.
- Anregung: Bitte keine Brücke über die Seestraße. Zu viel bergauf/bergab. Wenn, dann müsste die Seestraße tiefer gelegt werden. Eine deutlich bessere Ampelschaltung am Dohnagestell würde aber m.E. reichen.

Route 2.2.1

- Dieses ätzende Kopfsteinpflaster kurz vor der Invalidenstraße auf dem Friedhofsgelände muss sofort weg.

Route 2.2.2

- Route 2.2.2 führt über einen nachts verschlossenen Friedhof.
- Was spricht gegen Variante 2.2.2?
- Variante über Golda-Meir-Steg ist zu bevorzugen!

Routen 2.2. und 2.2.1

- Charité Campus Virchow - Verbindung zum Campus Mitte = wichtig!

Routen 2.2.1 und 2.2.2

- Bitte nicht Heidestraße! Viele wollen ja auch weiter zu Arbeitsplätzen in den Bereichen Nordbahnhof/Unter den Linden. Dann ist Scharnhorststraße oder auch am Kanal attraktiver.

Route 2.3

- Die Birkenstraße ist m.E. breit genug für einen Schnellradweg.
- Die Birkenstraße hat m.E. eine bei Weitem ausreichende Breite für einen Schnellradweg, insbesondere östlich der Stromstraße.
- Die längere Fahrzeit der Route 2.3 beträgt gerade mal 4 Minuten, hat aber die höhere Erreichbarkeit für Nutzer. Wieso wird diese nicht weiterverfolgt?

Routen 2.1 und 2.3

- Problem mit Autobahnab- und -zufahrt, die kreuzen. Bitte Brücke oder Tunnel.

Routen 2.1. und 2.2

- Derzeit wird der "Döberitzer Grünzug" parallel der Lehrter Straße vervollständigt. Lässt sich der für eine RSV nutzen?

Routenkombination 2.1 und 2.2

- wieso nicht Nordufer - Perleberger Brücke - Lehrter Straße? Lehrter Straße ist Nebenstraße und hat weniger Ampeln.
- Könnte man die Trasse durch die Lehrter Straße und dann über die Perleberger Brücke zum Nordufer weiterführen?
- Jedem steht es frei, die Route über den Schifffahrtskanal mit der Route 2.2 am Hbf. zu kombinieren.

Anbindungen / Verknüpfungen

- Es geht auch um Anschluss. Hauptbahnhof ist selten Endpunkt im Alltagsradverkehr. Insofern im Endstück die Scharnhorststraße oder am Kanal bevorzugt mit besserem Anschluss an Luisenstraße.
- Netzcharakter sollte stärker berücksichtigt werden. Kein RSV Endpunkt ohne Anschluss. Insofern sollte man den Endpunkt Hauptbahnhof nicht zu dogmatisch sehen...
- Sehe durchaus die aggregierte Tendenz, den Endpunkt eher westlich des Hauptbahnhofes zu sehen
- Sorry, aggregierte Tendenz für Endpunkt natürlich östlich des Hauptbahnhofes: Anschluss mitdenken!
- Heidestraße ist nicht wirklich schön. Wohin soll es weiter gehen? Kanzleramt/Tiergarten?
- Bitte eine bessere Querung der Invalidenstraße mitplanen. Diejenigen, die weiter Richtung Süden fahren müssen, brauchen dringend einen nahtlosen Anschluss.
- Die Anbindung von Moabit ist in der Vorzugsvariante schlecht. Der Stadtteil ist schon jetzt gefühlt vergleichsweise schlecht angebunden.
- Schade, dass Moabit nicht angeschlossen wird. Warum sind hier Einwohnerzahlen nicht wichtig?
- Verbesserung der Verbindung von Moabit zum Hauptbahnhof sollte unabhängig vom RSV durchgeführt werden.
- Moabit muss besser angebunden werden!
- Die Beusselstraße bzw. Moabit und südlicher sollte meiner Meinung nach besser eingebunden werden. Das könnte über eine Brücke Saatwinkler zum Nordufer sehr gut funktionieren.

Andere Routenvorschläge

- Ist eine Route zwischen Europacity und Bahntrasse möglich? (Parallel zur Einfahrt Hbf.)

Radverkehrsinfrastruktur

- Wie sieht es mit Fahrradparken am HBF aus?

Fragen und Hinweise zum Abschluss / Feedback

Veranstaltungsformat

- Format kann auch außerhalb Corona beibehalten werden. Erleichtert wohl auch die Auswertung.
- Sehr gutes Format.
- Tolles Format, sehr professionell, danke!
- Danke für die tolle Veranstaltung. War für mich informativer als die analoge Veranstaltung, da man die Infos zu allen drei Abschnitten bekommt. Gerne wieder genauso. Vielen Dank!
- Das Online-Format, auch mit den Feedback-Möglichkeiten, hat mir gut gefallen!

- Sehr gutes Format. Dadurch wurden diejenigen, die sonst bei Veranstaltungen durch lange überflüssige Monologe den inhaltlichen Austausch behindern, ausgebremst.
- wirkte sehr professionell, gut gemacht, schön: Sprecherwechsel
- informativ und abwechslungsreich
- Macht so weiter!!! Wenn die Anmerkungen weiter bearbeitet werden, ist das eine super Alternative
- Kompliment an das Technik-Team! Das war wirklich super umgesetzt.
- Die Veranstaltung, danke.
- Nächstes Mal bitte wieder mit Schnittchen ;-)
- Wie werden Menschen einbezogen, die keinen Internetanschluss haben?
- Gute Präsentation. Befragung der Radfahrer vor Ort wünschenswert.
- Kontakt mit Initiativen und Vereinen im Voraus und nachhinein wäre wünschenswert.
- ADFC würde sich über mehr Kontakt freuen, sonst alles prima. :)

Präsentation und Darstellung

- Die Präsentation müsste ein paar Tage früher veröffentlicht werden und das geplante Beteiligungsverfahren bei der nächsten Veranstaltung vorab erläutert werden.
- Wenn man sich vorab den Foliensatz durchgeschaut hatte, war der „Mehrwert“ der Live-Präsentation aus meiner Sicht allerdings gering...
- Der Anfang: was ist ein RSV etc.: dazu könnten Sie ein allgemeines Video machen, dass sich Interessierte im Vorhinein anschauen können. Wer sich mehr oder minder auskennt, könnte dann direkt in die Präsentation zur konkreten RSV einsteigen
- Den ersten Teil mit den Abstimmungen bitte kürzen.
- Den ersten Teil kürzen: Während der Abfragen bereits den allgemeinen Teil zur RSV starten - dann kann ein Einblick in die TN gegeben werden. Die Leute wollen wissen, wie es inhaltlich weiter geht - die Zusammensetzung ist da zweitrangig und nimmt so z...
- Mehr Fotos der aktuellen Strecke für jeden Abschnitt (Straßen, Skizze Querschnitte)
- Routenvorstellung mit Mauszeiger unterstützen, damit auch Ortsunkundige den Verlauf verfolgen können.
- Die Abstimmungszeiträume waren teils zu kurz, es wäre außerdem schön, Nachträge machen zu können (Frage abgesendet, dann noch ne Idee gehabt).
- Bitte die Benutzerantworten statisch anzeigen, wenn die beantwortet werden, hervorheben, dann mit "ok"-Haken versehen (live, meine ich). Karten vor/bei Abfragen statisch anzeigen. Interaktive Karte vorbereiten. Eigene Antworten änderbar machen.
- Die einzelnen Abschnitte bei der Besprechung noch größer einblenden. Vielleicht auch mit mehr Fotos arbeiten.
- Natürlich eine Überblicksveranstaltung: einige wichtige Details blieben aber offen, insbesondere die Querungen/Radwegführungen auf/an den Hauptstraßen (Rauchstraße, Gartenfelder Straße, Seestraße, Föhler Straße, Fenn- und Sellerstraße)
- Schön, dass noch 30 Minuten mehr Zeit war und die Fragen direkt in der Präsentation eingebaut waren. Hoffe die jetzt präsentierten Folien sind in kürze online verfügbar. Danke, hat mir gut gefallen!
- Kann man im Nachhinein noch abstimmen oder ergänzen? Sonst fand ich es sehr gut präsentiert!
- Ich dachte das jetzt noch ein paar Minuten Fragen beantwortet werden.
- Kann man den Live-Stream später sich noch einmal irgendwo anschauen?

Impressum

Veranstalter und Vorhabenträgerin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Projektsteuerung, Bauherr

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin
www.infravelo.de

Fachplanung

ETC Gauff Mobility
Martin-Hoffmann-Straße 18
12435 Berlin
www.etcconsult.de

Ramboll GmbH
Saarbrücker Straße 20/21
10405 Berlin
de.ramboll.com

EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro
Straßenwesen GmbH
Büro Berlin
Petersburger Straße 94
10247 Berlin
www.eibs.de

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Mone Böcker & Anette Quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg
www.tollerort-hamburg.de

Gestaltung Titelseite und Plakate

Gisela Sonderhüsken
DESIGN-GRUPPE
Ricklinger Straße 3B
30449 Hannover
www.design-gruppe.com

Technik und Livestream

LivestreamBerlin
Public Impact UG
Potsdamer Str. 101
10785 Berlin

www.livestreamberlin.de

Bildnachweise: GB infraVelo GmbH

Stand: Juli 2020

