



Lea Gröbger/InfraVelo

**Berlin: mobiler**

# **Radschnellverbindung Reinickendorf-Route** Informations- und Dialogveranstaltung 23.06.2020 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 „Reinickendorf“ .....	8
Vortrag und Austausch zum Bereich 1 „Nord (Heiligensee)“:.....	10
Vortrag und Austausch zum Bereich 2 „Süd (Tegel)“ .....	12
Schlussrunde .....	15
ANHANG: Fragen und Hinweise der Beteiligten in Mentimeter .....	19
Fragen und Hinweise zum einführenden Vortrag und bereichsübergreifend .....	19
Fragen und Hinweise zum Bereich 1 „Nord“ (Heiligensee) .....	22
Fragen und Hinweise zum Bereich 2 „Süd“ (Tegel).....	23
Fragen und Hinweise zum Abschluss / Feedback.....	25
Impressum .....	26

## Veranstaltungsdaten

Dienstag, 23. Juni 2020

18:00 Uhr bis 19:45 Uhr

GB infraVelo GmbH, Ullsteinhaus

## Überblick über den Ablauf

1. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung  
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT  
Staatssekretär Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
2. Radschnellverbindung „Reinickendorf-Route“ Vorgehen und Planungsstand  
Vorstellung und Austausch mit dem Planungsteam  
Torsten Perner, Ramboll
  - Einführung mit Ausgangssituation, Merkmalen von Radschnellverbindungen, Bewertungskriterien für die Machbarkeitsuntersuchung
  - Routenalternativen im Trassenkorridor in zwei Bereichen
3. 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 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 zum Einstieg mit Staatssekretär Ingmar Streese (links und 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 Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung „Reinickendorf-Route“. Die Beteiligten sind eingeladen, sich darüber zu informieren, welche alternativen Wegeführungen für diese Radschnellverbindung untersucht und wie diese bewertet wurden. Der Trassenkorridor führt durch die Bezirke Reinickendorf und Mitte.

Es ist die zweite digitale Veranstaltung im Rahmen der laufenden Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen. Die Zuschauer\*innen können während der Live-Veranstaltung im Internet über die Anwendung Mentimeter ([www.menti.com](http://www.menti.com)) Fragen stellen und Hinweise geben. Frau Böcker erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Möglichkeit zur Beteiligung an den Umfragen. Der Zugang erfolgt über einen Code. 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 aber alle in dieser Dokumentation im Anhang, sortiert nach Bereichen und Themen, 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](http://www.infravelo.de)) zum Download bereitgestellt.

Aufgrund technischer Probleme startet der Livestream verzögert. Frau Böcker bittet dafür um Entschuldigung. Nach der Veranstaltung steht der Livestream im Internet vollständig zur Verfügung.

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. Staatssekretär Ingmar Streese nimmt zu Beginn an der Veranstaltung teil.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Johann Wetzker nimmt als Projektleiter 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 wirkt Torsten Perner (Ramboll) mit.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker (Gesamtmoderation), Karina Meißner (Moderationsassistenz) und Sina Rohlwing (Assistenz Beteiligungstool).

Staatssekretär Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, begrüßt die Zuschauer\*innen zur zweiten digitalen Informations- und Dialogveranstaltung. Laut Berliner Mobilitätsgesetz sollen bis zum Jahr 2030 100 Kilometer neue Radschnellverbindungen errichtet werden. Das Fahrradfahren solle in der Alltagsmobilität gestärkt werden. Mit dieser zehnten und letzten Veranstaltung im Rahmen der laufenden Machbarkeitsuntersuchungen werde ein Jahr erfolgreiche Bürgerbeteiligung zu den Radschnellverbindungen im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen abgeschlossen. Die vorgestellte Strecke sei ein Verbindungsstück zwischen verschiedenen Stadtteilen und weise damit eine wichtige Eigenschaft einer Radschnellverbindung auf. Herr Streese betont, wie wichtig der Dialog mit den Bürger\*innen in diesem Format sei und ermuntert die Zuschauer\*innen, Ideen und Vorschläge in die folgende digitale Diskussion mit einzubringen.

Parallel können die Zuschauer\*innen an ersten Abfragen in Mentimeter teilnehmen. Sie vermitteln einen Einblick über den Kreis der Teilnehmer\*innen, die den Livestream sehen und sich an den Umfragen beteiligen. Frau Meißner vom Moderationsteam stellt die Ergebnisse der Umfragen vor. Gut die Hälfte der durchschnittlich 100 Zuschauer\*innen beteiligte sich an den Abfragen.



▪ **Umfrage: Wo wohnen Sie? (58 Beteiligte)**

Die Hälfte der Beteiligten in Mentimeter (29 Stimmen) wohnt in einem Bezirk des Trassenkorridors. 25 Teilnehmer\*innen wohnen in einem anderen Bezirk in Berlin. Vereinzelt Teilnehmer\*innen wohnen außerhalb von Berlin weiter entfernt vom Trassenkorridor (1 Stimme) bzw. in der Nähe des Trassenkorridors (3 Stimmen).

▪ **Umfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag häufig unterwegs? (53 Beteiligte)**  
(Angaben auf einer Skala von 0 [sehr selten] bis 5 [sehr häufig]. Angezeigt wird der Durchschnitt aller Angaben als Punkt sowie die Verteilung der Angaben als Fläche.)

Das Fahrrad erreicht mit 4 den höchsten Durchschnittswert, d.h. es wird von den meisten Beteiligten am häufigsten genutzt. 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. Ein entgegengesetztes Bild entsteht beim Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr): Auf der Skala von 0 bis 5 erreicht der Kfz-Verkehr im Durchschnitt den Wert 1, d.h. die überwiegende Zahl Beteiligten ist selten mit dem Kfz unterwegs. Zu Fuß (bzw. zu Fuß mit Hilfsmittel) erreicht mit 3,3 Punkten den zweithöchsten Durchschnittswert, wobei sich die einzelnen Angaben insgesamt auf der gesamten Skala verteilen. Der öffentliche Verkehr erreicht mit 2,5 Punkten einen mittleren Durchschnittswert, bei einer Verteilung über die gesamte Skala



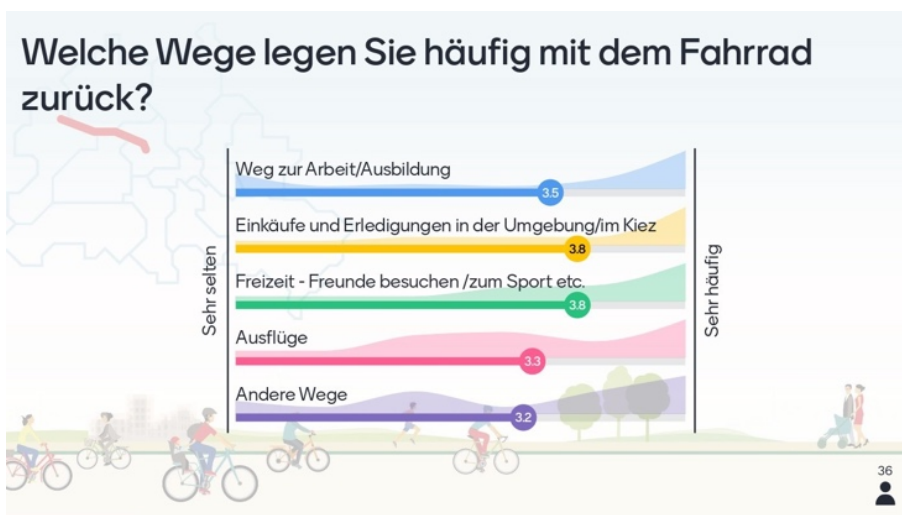
Ergebnis der Abfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag häufig unterwegs?

Herr Perner erläutert, dieses Bild würde nicht ganz dem Berliner Durchschnitt entsprechen, sei aber auch nicht sehr weit davon entfernt. So würden sich die Berliner\*innen sehr viel zu Fuß fortbewegen.

▪ **Umfrage: Welche Wege legen Sie häufig mit dem Fahrrad zurück? (36 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 liegen die Ergebnisse – wie bereits bei der letzten Veranstaltung – sehr nah beieinander: „Einkäufe und Erledigungen in der Umgebung/im Kiez“ sowie „Freizeit - Freunde besuchen/zum Sport etc.“ erreichen mit jeweils 3,8 den höchsten Durchschnittswert. Knapp dahinter folgen der Weg zur Arbeit (3,5), „Ausflüge“ (3,3) sowie „Andere Wege“ (3,2).

Die Verteilung fällt bei den einzelnen Angaben unterschiedlich aus. 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 weiteren Wegen liegt eine größere Verteilung der Angaben in einer größeren Gruppe der Beteiligten vor, d.h. die Nutzungshäufigkeiten der Beteiligten unterscheiden sich stärker.



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

- **Umfrage: Haben Sie bereits an Veranstaltungen zu den Radschnellverbindungen in Berlin teilgenommen? (40 Beteiligte)**

Etwa ein Drittel der Beteiligten in Mentimeter (15 Stimmen) hat bereits einmal an einer Veranstaltung teilgenommen, 11 bereits mehrfach. 14 Beteiligte haben bisher noch nicht an einer Veranstaltung teilgenommen.

## Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

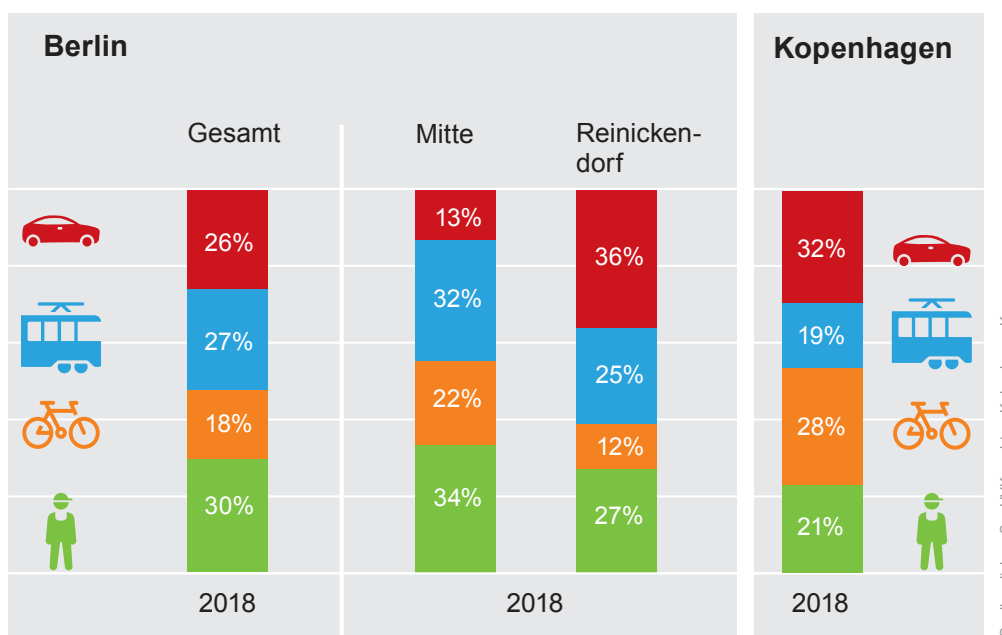
Herr Perner vom Fachplanungsteam informiert über die Ziele und Ausgangslage für die Berliner Radschnellverbindungen, die Potenziale im Trassenkorridor der Reinickendorf-Route und die Kriterien für die Bewertung von alternativen Routenführungen im Trassenkorridor.

In Berlin sind immer mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs. Da die Infrastruktur dafür noch nicht ausgelegt ist, kommt es vermehrt 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

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.

## 1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | EIBS | RAMBOLL | Radschnellverbindungen in Berlin | Informations- und Dialogveranstaltung 18.06.2020

4

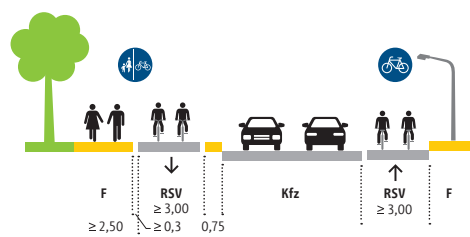
### Verkehrsmittelwahl in Berlin und in Kopenhagen im Vergleich

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. Diesen Komfort bieten Radschnellverbindungen als effiziente Infrastrukturen mit mindestens drei Meter Breite je Richtung (4 Meter bei Zweirichtungsverkehr) und einer Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Ampeln. So werden Reisezeiten verkürzt. Herr Perner zitiert aus einer Umfrage des Berliner Tagesspiegels, viele Berliner\*innen würden sich wünschen, dass weniger Platz für den Autoverkehr (Fahrspuren und Parken) zur Verfügung gestellt wird. Aufgrund der geplanten städtebaulichen Entwicklungen, zum Beispiel im Bereich des heutigen Flughafens Tegel, werden in Zukunft wachsende Potenziale für den Radverkehr erwartet.

Herr Perner erläutert die Merkmale und Standards von Radschnellverbindungen anhand von fünf verschiedenen Infrastrukturarten und dafür denkbarer Straßenquerschnitte. Das Planungsteam empfiehlt grundsätzlich, wo es möglich ist, eine getrennte Führung des Fahrradverkehrs auf Radschnellverbindungen von anderen Verkehrsarten anzubieten, damit alle Radfahrer\*innen und auch andere Verkehrsteilnehmer\*innen sicher unterwegs sein können. Eine Fahrradstraße bietet sich für eine Radschnellverbindung nur dort an, wo der Kfz-Verkehr recht gering ist und nicht genug Platz für andere Führungsformen besteht.

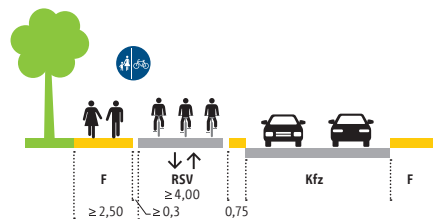
In den Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung „Reinickendorf-Route“ geht es darum, die am besten geeignete Wegführung zu finden. Dafür werden z.B. die Potenziale verschiedener Wegführungen analysiert. Ziel ist es, die Radschnellverbindung so zu führen, dass möglichst viele Menschen – Bewohner\*innen und Beschäftigte – das Angebot nutzen können, so dass also möglichst große Radverkehrspotenziale erschlossen werden können. Außerhalb des Zentrums ist ein größerer Anteil der alltäglichen Wege zwischen 5 Kilometer und 10 Kilometer lang. Radschnellverbindungen können bei diesen Wegelängen eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen.

## 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



aus Potenzialanalyse  
(SenUVK)

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



**Hauptverkehrsstraße**

Stadt EIBS RAMBOLL Radschnellverbindungen in Berlin | Informations- und Dialogveranstaltung 13.06.2019

SHP Ingenieure/gbv Ingenieure im Bauwesen/TU Berlin/Design-Gruppe

10

### Standards für Radschnellverbindungen am Beispiel von Hauptverkehrsstraßen

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 die 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.

21 Fragen und Hinweise gehen zum Vortrag ein. Es werden teilweise Verständnisfragen, teilweise Fragen zur Ausgestaltung und zur Qualität von Radschnellverbindungen gestellt. Ebenso werden Meinungen und Erwartungen zur Funktion und zur Gestaltung der Radschnellverbindungen geäußert. Darüber hinaus gibt es einige Hinweise auf weitere wichtige Verbindungen, so z.B. die Anbindung von Frohnau und eine Führung entlang der B96. Wie bereits bei den zurückliegenden Veranstaltungen zeigt sich, dass die Beteiligten an vielen Orten Handlungsbedarf sehen. Fragen zur zeitlichen Umsetzung und zur Rolle der Bezirke wird Herr Wetzker von infraVelo am Ende der Veranstaltung aufgreifen. Im Anhang sind die Fragen und Hinweise vollständig enthalten, sortiert nach Bereichen und Themen. Einzelne Aspekte werden im Gespräch erläutert.



- **Frage: Sind grundsätzlich Ausführungen der Radwege mit Asphalt geplant oder gibt es Alternativen?**

Antwort: Grundsätzlich ist Asphalt ein im Vergleich kostengünstigstes und einfaches Material mit einem sehr geringen Rollwiderstand und deshalb gerade auf langen Radverkehrsverbindungen und bei einer Führung getrennt vom Fußverkehr das Mittel der Wahl. Wenn es in Grünanlagen nicht darum geht, eine Radschnellverbindung, sondern einfach nur eine Verbesserung vorhandener Radwegeverbindungen zu erreichen, muss gegebenenfalls über andere Oberflächen nachgedacht werden.

- **Frage: Wie breit ist der Trassenkorridor?**

Antwort: Der Korridor ist gemäß Auftrag zwei Kilometer breit. In den Untersuchungen ist das aber keine starre Grenze, es wurden teilweise auch Strecken etwas außerhalb des Korridors untersucht. Die Trasse an der Nordbahn in Richtung Oranienburg, die in den Fragen erwähnt wird, wurde nicht untersucht, da es eine ganz andere Trasse ist, die in der Potenzialuntersuchung nicht unter die ersten zehn ausgewählten Trassenkorridore gekommen ist.

## Welche Fragen haben Sie zum Vortrag von Herrn Perner?

Vielleicht keine Frage an Herrn Perner direkt, aber wird es die Vortragsfolien später irgendwo nochmal zum anschauen geben?

- Warum favorisieren Sie sich diese nordwestliche Reinickendorf-Route? Sehr viele Radpendler kommen aus Frohnau, Hermsdorf sowie Glienicke, Hohen Neuendorf. Die Fahrradwege von dort nach Mitte sind schrecklich. Wege an S-Bahntrasse wäre gute Option.

Wie wahrscheinlich ist überhaupt eine RSV in Reinickendorf???

Der Bezirk setzt Verbesserungen für Radverkehr extrem schleppend um. Wie ist die Zusammenarbeit mit Bezirk und können Sie Bezirk überstimmen und von Senatsseite umsetzen?

Ist ein kompetentes und aufgeschlossenes Bezirksamt für die Umsetzung des RSV erforderlich bzw. kann ein bockiges Bezirksamt den RSV verhindern?

Anteil am Verkehr und Anteil an der Fläche des Autoverkehrs in Reinickendorf?

Wieso klappt im Berliner Norden zwischen Radschnellverbindung 10 (Reinickendorf) und 4 (Panké-Trail) so eine große Lücke?

Radschnellwege entlang von S-Bahnstrecken ziehen immer Umweltverträglichkeitsprüfungen nach sich, da dort oft streng geschützte Arten vorkommen.

Die Trassen entlang der B96 und B96a während aus Oberhavel sieht sehr interessant. Gibt es da bereits Ansätze?

21

Auszug aus Mentimeter mit Fragen und Hinweisen der Beteiligten

- **Frage: Sind die Wege beleuchtet?**

Antwort: Ja, Radschnellverbindungen sollen grundsätzlich beleuchtet sein, regelmäßig gereinigt werden sowie auch im Winter rechtzeitig für Pendler\*innen von Schnee und Eis befreit werden. In Kopenhagen und Amsterdam wird das ganze Jahr über Fahrrad gefahren, weil die Wege auch im Winter und in der Dunkelheit gut befahrbar sein sollen. Eine Radschnellverbindung ist eine Verkehrsanlage und muss entsprechend befahrbar gehalten werden.

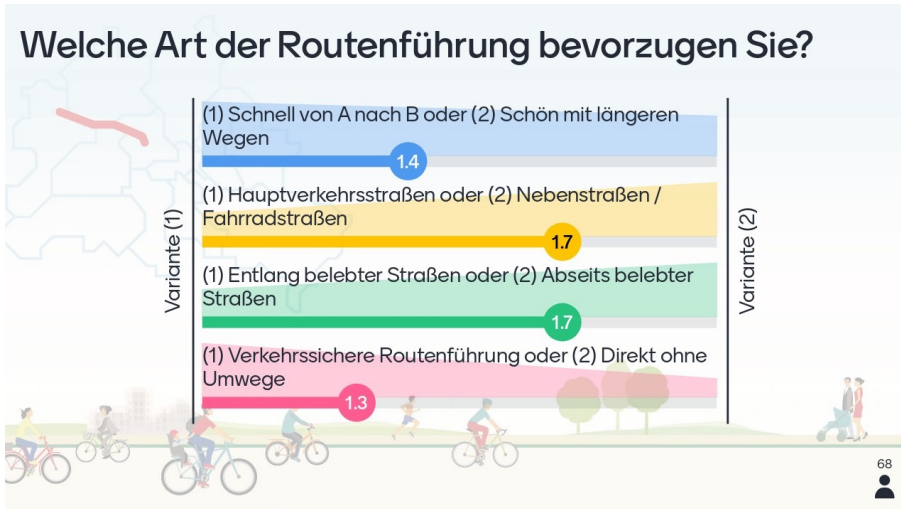
### Abschließende Umfrage zu Radverkehrspräferenzen: Welche Art der Routenführung bevorzugen Sie? (68 Beteiligte)

(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.)

Die Angaben der Beteiligten verteilen sich sehr breit bei allen Punkten.

- „Schnell von A nach B“ wird im Durchschnitt leicht gegenüber „Schön mit längeren Wegen“ bevorzugt.

- „Nebenstraßen/Fahrradstraßen“ werden gegenüber „Hauptverkehrsstraßen“ im Durchschnitt leicht bevorzugt.
- „Abseits belebter Straßen“ wird im Durchschnitt gegenüber „entlang belebter Straßen“ leicht bevorzugt.
- Deutlicher wird im Durchschnitt eine „Verkehrssichere Routenführung“ gegenüber „Direkt ohne Umwege“ bevorzugt



Ergebnis der Abfrage: Welche Art der Routenführung bevorzugen Sie?

Herr Perner vom Fachplanungsteam erläutert, welche Aspekte aus fachlicher Sicht besonders wichtig sind: Zunächst sei die Routenlänge ein wichtiges Element, um die Reisezeit möglichst kurz zu halten. Daher werden auch besonders die Hauptverkehrsstraßen in den Blick genommen, an denen allerdings im Moment die Verkehrssicherheit vielfach noch nicht gegeben sei. Er betrachte dies als einen Planungsauftrag, da diese Verbindungen in Kombination mit guter Ampelschaltung besonders für Berufspendler\*innen wichtig wären. Eine hohe Sichtbarkeit der Fahrradfahrer\*innen würde sicherlich auch weitere Kfz-Fahrer\*innen zum Umsteigen auf das Fahrrad ermutigen. Trotzdem werden in den Machbarkeitsuntersuchungen auch Nebenstraßen einbezogen.

### Austausch zu den Bereichen der Radschnellverbindung „Reinickendorf“

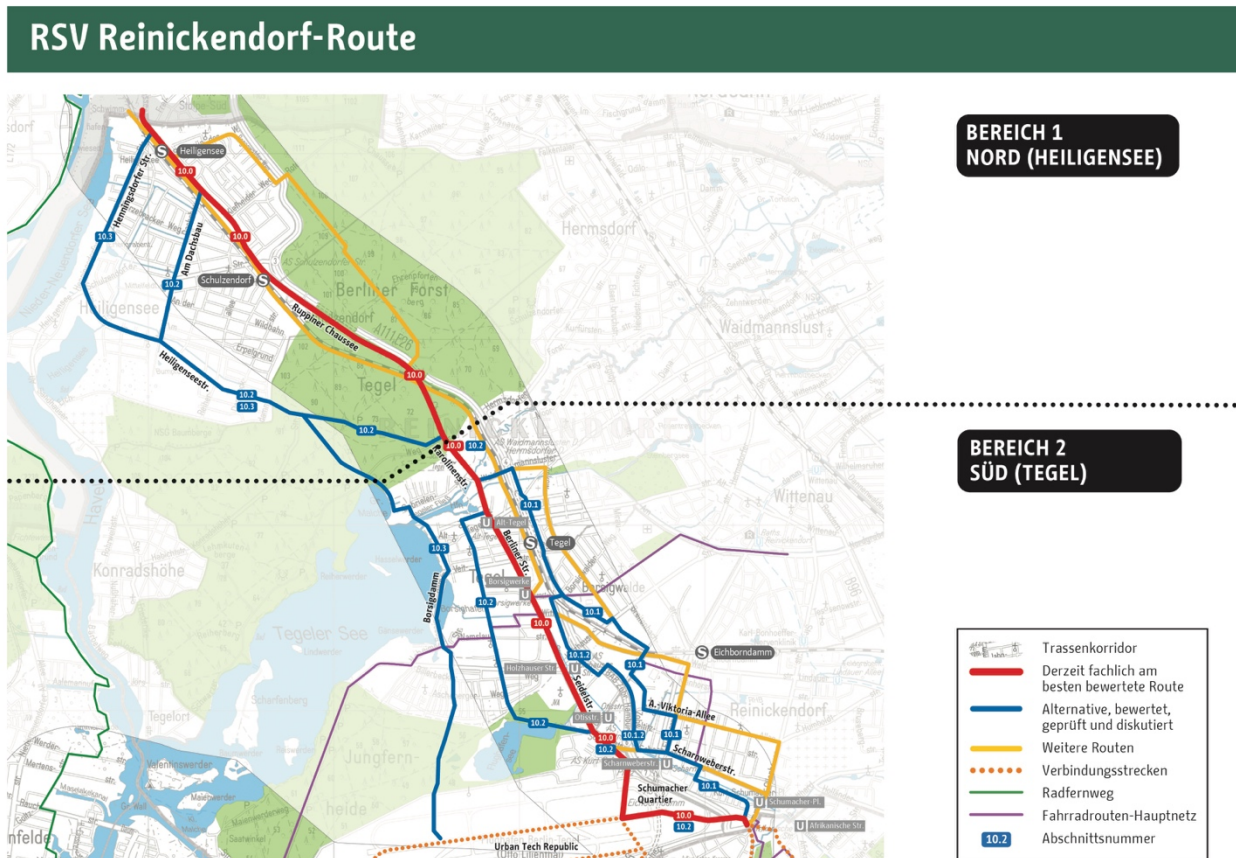
Herr Perner erläutert die Besonderheiten des Trassenkorridors, der in zwei Bereiche Nord (Heiligensee) und Süd (Tegel) unterteilt ist. Durch die Anbindung an die geplante Radschnellverbindung Mitte-Tegel-Spandau im Süden wird eine durchgehende Führung bis zum Hauptbahnhof entstehen. Der Trassenkorridor hat eine Breite von 2 Kilometern. Die in der Abbildung gelb dargestellten Routen wurden untersucht, aber aus verschiedensten Gründen, u.a. dem geplanten Ausbau von Bahnverbindungen, nicht in die engere Auswahl und Prüfung einbezogen. Gepunktet sind einige weitere Verbindungsrouten zur Radschnellverbindung 2 „Mitte – Tegel – Spandau“ dargestellt, die ebenfalls untersucht wurden.

Ein exemplarisches Foto aus der Berliner Straße (Route 10.0) zeigt die derzeitige Situation in der Straße mit umfangreichem Einzelhandel: Herr Perner betont, viele Beispiele würden zeigen, dass die Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs zu Lasten von Stellplätzen zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der wirtschaftlichen Situation von Einzelhandel und Gastronomie beitragen kann.

- Die rot dargestellte Route RSV 10.0 ist die aus fachlicher Sicht am besten bewertete Route mit einer direkten Führung entlang der Ruppiner Chaussee, Seidelstraße und Berliner Straße. Sie entspricht weitgehend dem Routenvorschlag der Potenzialanalyse und schneidet als kürzeste Strecke mit im Süden großen Erschließungspotenzialen im Vergleich am besten ab. Sie weist aktuell im Süden noch hohe Verlustzeiten durch viele Lichtsignalanlagen und hohe Raumkonflikte mit dem Pkw-Verkehr auf.

- Die blaue Route RSV 10.1 ist im nördlichen Bereich wegen erheblicher Konflikte mit dem Umwelt- und Naturschutz bereits aus der Prüfung herausgefallen und wird nur noch für den südlichen Bereich als alternative Führung durch Nebenstraße östlich der Berliner Straße in Betracht gezogen. Neben der etwas längeren Strecke weist die Route auch verschiedene Raumkonflikte auf.
- Die ebenfalls in blau dargestellte Route 10.2 verläuft über Nebenstraßen westlich der Route 10.0. Sie verläuft im Norden umwegig über die Heiligenseestraße und teilweise identisch mit der Führung der Route 10.3. Im Süden quert sie das derzeit noch geschlossene Borsig-Gelände und führt durch das geplante Schumacher Quartier.
- Die ebenfalls in blau dargestellte Route 10.3 wird weiter westlich am Tegeler See mehr durch Grünbereiche geführt und bindet das Gebiet der geplanten Urban Tech Republic auf dem Gelände des heutigen Flughafens Tegel an. Sie weist in der Summe die geringsten Erschließungspotenziale und vergleichsweise viele Konflikte mit dem Umwelt- und Naturschutz sowie mit Erholungssuchenden 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.



© ETZ/EBSY/AMMB&L, Gestaltung: Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-DE\_farb.tif

Karte 1: Bereiche im Trassenkorridor



## Vortrag und Austausch zum Bereich 1 „Nord (Heiligensee)“:

**Was ist Ihnen wichtig? Wo sehen Sie gute Ansätze oder Konflikte im Bereich 1 „Nord (Heiligensee)“?**

Herr Perner erläutert den ersten Bereich des Trassenkorridors. Während und nach dem Vortrag haben die Beteiligten die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben. Abschließend folgen weitere Abfragen zu diesem Streckenabschnitt.

29 Fragen und Hinweise gehen zum Vortrag ein. Zum Teil werden Aspekte eingebracht, die sich nicht auf den Abschnitt, sondern auf übergeordnete Themen, wie z.B. die Standards von Radschnellverbindungen beziehen. Es gibt auch viele Hinweise auf Konflikte und Potenziale sowie Meinungen über die Führungsalternativen geäußert (s. Liste im Anhang). Einige Aspekte werden im Gespräch erläutert.

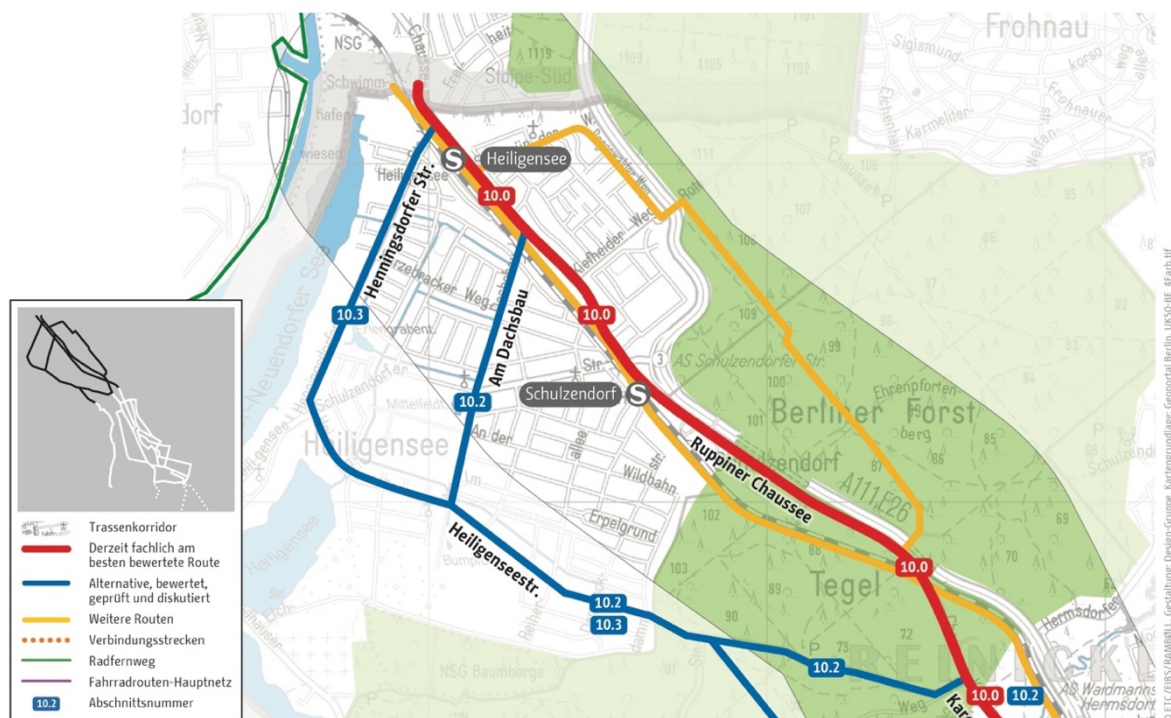
- **Anmerkung: Bauliche Abgrenzung von Radwegen. Wird das schon mitgedacht?**

Antwort: Das wird jetzt schon mitgedacht. Wo möglich sollte der Fahrradverkehr auf einer Radschnellverbindung getrennt von anderen Verkehrsarten geführt werden, damit alle Gruppen von Fahrradfahrer\*innen dort sicher fahren können. Die Umweltverbundtrasse in der Ruppiner Chaussee ist für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Nur im Norden zwischen S-Bahnhof Schulzendorf und der Umwelttrasse ist eine Fahrradstraße angedacht, weil die baulichen Eingriffe ansonsten zu groß wären und das vergleichsweise geringe Kfz-Verkehrsaufkommen diese Lösung zulässt.

- **Frage: Sind die Pendler\*innen aus dem Umland bei der Potenzialermittlung berücksichtigt worden?**

Antwort: Die Pendelverkehre sind bereits im Rahmen der Potenzialuntersuchung bei der Auswahl der Trassenkorridore berücksichtigt worden und sie werden auch im nächsten Schritt einer detaillierteren Nutzen-Kosten-Analyse im Verkehrsmodell einbezogen.

### RSV Mitte – Tegel – Spandau | Bereich 1: Nord (Heiligensee)



Karte 2: Bereich 1 im Trassenkorridor

- **Frage: Die Ausfahrten aus den Supermärkten der Ruppiner Chaussee sind teilweise unübersichtlich und haben zurzeit hohes Gefährdungspotenzial für Radfahrer\*innen. Wie kann man das gerade für schnellfahrende Radfahrer\*innen lösen?**

Antwort: Die Sichtverhältnisse müssen verbessert werden. Das geht zum einen, indem Sichtachsen freigehalten werden und zum anderen über eine breitere Führung. Vor allem in Kreuzungsbereichen sieht auch die Straßenverkehrsordnung jetzt größere Einzugsbereiche vor, in denen keine geparkten Autos mehr stehen dürfen. Eine weitere Möglichkeit ist, die bevorrechtigte Fahrradspur mit taktilen bzw. sichtbaren Elementen von der Einmündung abzugrenzen, so dass für die Autofahrer\*innen der Vorrang für den Radverkehr klar erkennbar ist.

- **Frage: Wie ist die Weiterführung Richtung Hennigsdorf gedacht? Speziell der Kreisverkehr ist ein Konfliktbereich.**

Antwort: Der Auftrag geht zunächst nur bis zur Landesgrenze. Trotzdem wurden bereits erste Gespräche mit dem Land Brandenburg geführt. Die Gemeinde Hennigsdorf ist an einer guten Anbindung an die neue Radschnellverbindung interessiert.

- **Anmerkung: Wir sind in Deutschland und nicht in Dänemark. Dort stehen ganz andere Flächen und Strukturen zur Verfügung.**

Antwort: In Berlin gibt es tatsächlich viel mehr Platz in den Straßenräumen als in Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen. Berlin hat ein großes Flächenpotenzial, daher gibt es besonders hier gute Möglichkeiten, durch eine Radschnellverbindung die Verkehrssituation deutlich zu verbessern.

- **Hinweis: Die Belange der Landschaftsschutzgebiete müssen beachtet werden. Die Untersuchungskorridore für den Artenschutz müssen entsprechend weit gewählt werden. Inwieweit erfolgt hier ein Eingriff in den Naturschutz/Artenschutz?**

Antwort: Diese Aspekte wurden berücksichtigt und haben zum Beispiel dazu geführt, dass die Route 10.3 in der Bewertung nicht vorne liegt und die Route 10.1 im nördlichen Bereich ausgeschlossen wurde, weil die Eingriffe zu groß wären.

#### **Umfrage: Welche Lösungen unterstützen Sie in der nördlichen Ruppiner Chaussee? (60 Beteiligte)**

- Die Mehrheit der Teilnehmer\*innen (23 Stimmen) unterstützt die Lösung einer Fahrradstraße (d.h. Anlieger und Busse frei) zwischen dem S-Bahnhof Schulzendorf und der Umweltrasse und folgen damit der Empfehlung des Planungsteams.
- Einen neuen Radweg parallel zur Ruppiner Chaussee in Heiligensee (Hinweis Moderation: mit möglichst geringem Eingriff in Baumbestand im Wald bzw. im Grünstreifen auf der Nordseite) unterstützen 14 Teilnehmer\*innen.
- Die Verbreiterung bestehender Radwege in Heiligensee erhält den geringsten Zuspruch (9 Stimmen).
- Weitere 14 Teilnehmer\*innen wählen die Möglichkeit „Kann ich nicht beurteilen“.

#### **Umfrage: Welche Lösungen unterstützen Sie zwischen Karolinenstraße und Am Tegelgrund? (57 Beteiligte)**

Herr Perner erklärt, dass es auf der Strecke jetzt schon gute Verhältnisse für Fahrradfahrer\*innen gebe. Trotzdem würde es Sinn machen, über weitere Einschränkungen für den Kfz-Verkehr nachzudenken, damit wirklich alle Menschen als Radfahrer\*innen die Trasse benutzen können.

- Eine technische Zugangskontrolle für Anlieger (also stärkere Einschränkung des Kfz-Verkehrs) wird von der Mehrheit der Teilnehmer\*innen unterstützt. (22 Stimmen)
- Mit etwas Abstand wird am zweithäufigsten die Lösung „Komplett für den Kfz-Verkehr sperren“ gewählt (14 Stimmen).
- Für die "Umweltrasse" wie bisher (nur Radverkehr, Busse, Kfz-Anlieger) sprechen sich 12 Teilnehmer\*innen aus.
- Neun Teilnehmer\*innen wählen die Option „Kann ich nicht beurteilen“.



### **Umfrage: Welche Lösungen unterstützen Sie in der Heiligenseestraße ergänzend zu einer Rad-schnellverbindung in der Ruppiner Chaussee? (59 Beteiligte)**

Die Heiligenseestraße stellt aus fachlicher Sicht eine wichtige Verbindung ins südliche Heiligensee und nach Konradshöhe dar. Herr Perner erläutert, dass die Heiligenseestraße sehr breit ist. Es wird hier im Kfz-Verkehr sehr schnell gefahren, daher wäre eine mit Protektionselementen geschützte Radverbindung in diesem Abschnitt wichtig. Der Busverkehr sollte aber nicht verlangsamt werden. Im Wald neben der Straße gibt es einen Weg, der allerdings selten gereinigt wird. Eine moderne Radinfrastruktur müsste jedoch an allen Tagen des Jahres genutzt werden können.

- Die Mehrheit der Beteiligten spricht sich für einen Ausbau mit einem geschützten Radstreifen als zusätzliche wichtige Verbindung aus. (34 Stimmen)
- Die Verbesserung des Radwegs neben der Straße halten 12 Teilnehmer\*innen für die beste Lösung.
- Die Option „Kann ich nicht beurteilen“ wählen 12 Teilnehmer\*innen.
- Nur eine Stimme erhält die Auswahl, dass keine weiteren Maßnahmen notwendig seien.

### **Umfrage: Welche Routenführung bevorzugen Sie im Bereich 1 „Heiligensee (Nord)“? (58 Beteiligte)**

Bei der Auswahl der bevorzugten Routenführung im Bereich 1 ist zu berücksichtigen, dass die Route 10.1 bereits ausgeschlossen ist und somit nicht zur Wahl steht (s. o.).

- Die Mehrheit der Beteiligten in Mentimeter (43 Stimmen) folgt der fachplanerischen Bewertung und spricht sich für Route 10.0 „Ruppiner Chaussee“ aus.
- Mit großem Abstand folgen die Alternativen: Route 10.2 „Heiligenseestraße“ erhält 4 Stimmen und Route 10.3 „Tegeler See“ 5 Stimmen.
- Einige Beteiligte geben an, unschlüssig bezüglich der Routenführung zu sein (3 Stimmen) oder die Situation nicht beurteilen zu können (3 Stimmen).

Herr Perner freut sich über das Votum, das sich mit dem der Fachplanung deckt. Er weist darauf, dass die Routenvariante erst nach einer Entscheidung durch die Senatsverwaltung festgelegt werden wird und die Detailplanungen starten.

## **Vortrag und Austausch zum Bereich 2 „Süd (Tegel)“**

### **Was ist Ihnen wichtig? Wo sehen Sie gute Ansätze oder Konflikte im Bereich 2 „Süd (Tegel)“?**

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

41 Kommentare gehen zum Vortrag ein, die sortiert im Anhang zu finden sind. Auch hier werden viele detaillierte Hinweise auf Konflikte und Chancen sowie Präferenzen zur Routenführung gegeben. Viele Hinweise bestätigen die Einschätzung des Planungsteams. Einige Aspekte werden im Gespräch erläutert.

- **Frage: Wie sollen die vielen Straßeneinmündungen im Ortskern Tegel sicher für den Radverkehr gestaltet werden?**

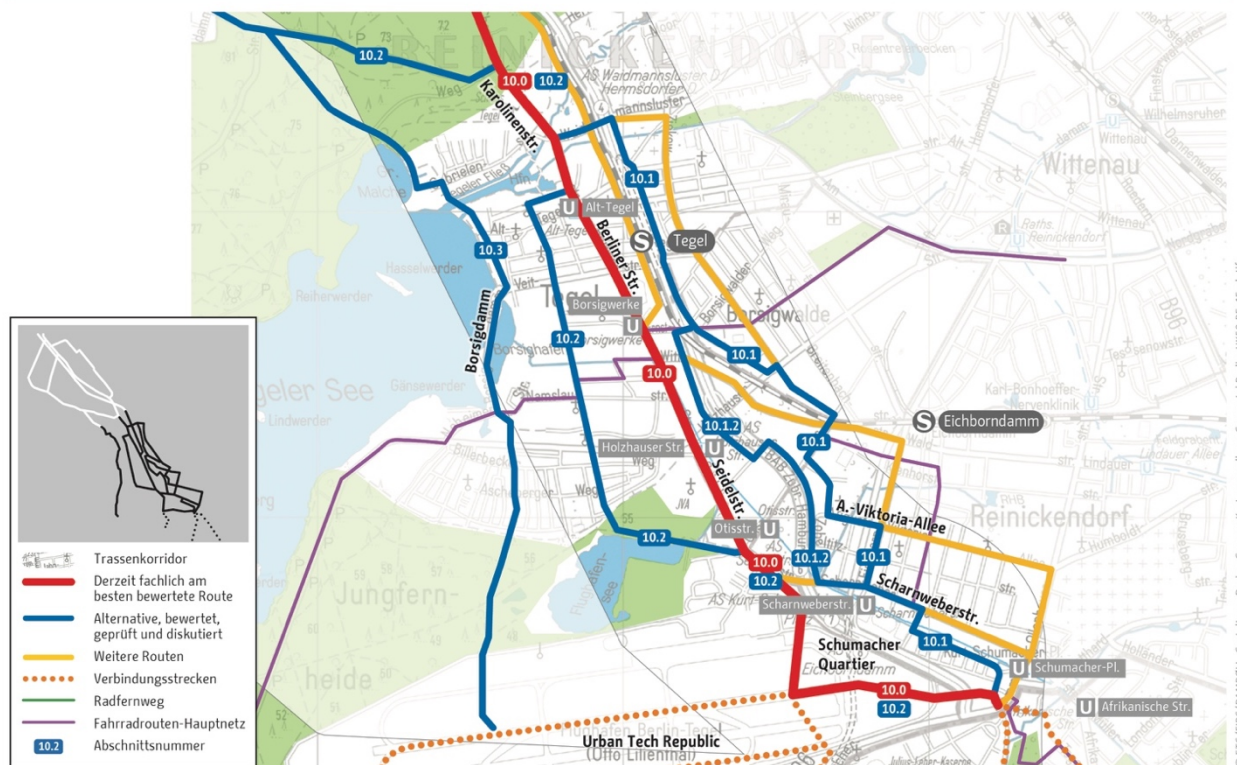
Antwort: Über die sichere Gestaltung von Kreuzungen wird derzeit berlinweit diskutiert. Grundsätzliche Lösungen daraus werden für die Radschnellverbindungen übernommen. Für kleinere Kreuzungen ohne Ampeln bietet sich die Aufpflasterung des Radwegs an, damit die Bevorrechtigung des Radverkehrs deutlicher wird. An Kreuzungen mit Ampeln können rechts abbiegende Kfz und der geradeaus-fahrende Radverkehr getrennt voneinander signalisiert werden. In beiden Fällen sind ausreichende Sichtverhältnisse zu schaffen, d.h. keine parkende Kfz im Kreuzungsbereich und davor.

- **Frage: Was bedeuten die Verlustzeitangaben?**

Antwort: In den bundesweiten Standards gibt es die Anforderung, dass Radfahrer\*innen auf einem Kilometer höchstens 30 Sekunden warten sollen. Routen mit über 30 Sekunden Stehzeit werden mit

einer roten Farbe gekennzeichnet, zwischen 20 und 30 Sekunden gelb, unter 20 Sekunden grün. Mit verschiedenen Maßnahmen wie zum Beispiel eine grüne Welle für den Radverkehr soll jeweils mindestens der gelbe Bereich erreicht werden.

## RSV Mitte – Tegel – Spandau | Bereich 2: Süd (Tegel)



Karte 3: Bereich 2 im Trassenkorridor

▪ **Frage: Wie sieht die Planung für die Berliner Straße im Detail aus?**

Antwort: Es gibt noch keine Detailplanung. In diesem Bereich sollte aufgrund des großen Radverkehrspotenzials pro Richtung eine geschützte, also eine vom Kfz-Verkehr abgetrennte Fahrspur für den Fahrradverkehr eingerichtet werden. Es gibt ein paar Engstellen, aber im Grundsatz sollten 3 Meter Breite vorgesehen werden.

▪ **Frage: Wie groß ist der Einzugsbereich rechts und links der Schnelltrassen? Das heißt, welche Anfahrt zum Schnellweg bringt noch den Geschwindigkeitsvorteil gegenüber jetzigen Wegen?**

Antwort: Diese Frage wurde ebenfalls in der Potenzialanalyse untersucht: Ab einem etwas längerem, ca. drei Kilometer langem Weg auf der Radschnellverbindung, lohnt sich deren Nutzung durch die kürzeren Reisezeiten.

**Umfrage: Welche Lösungen unterstützen Sie in der Berliner Straße und Seidelstraße? (56 Beteiligte)**  
(Fünf Lösungsvorschläge können Prioritäten – Platz 1 bis 6 – zugeordnet werden.)

Herr Perner erläutert, dass bei der Planung der Radschnellverbindungen auch die Situation anderer Verkehrsarten, zum Beispiel des Busverkehrs, berücksichtigt werden müssen. Vor allem für Bushaltestellen sind Standardlösungen zu entwickeln, damit eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs erreicht werden kann, ohne wartende Busfahrgäste zu gefährden. Gleichzeitig ist jede Situation auch individuell zu betrachten.

Die Lösungen für die Berliner Straße und Seidelstraße wurden von den Teilnehmenden bei Mentimeter wie folgt angeordnet (Priorisierung von oben nach unten; Platz 1-6):

1. Durchgängige Radverkehrsinfrastruktur schaffen
2. Kfz-Verkehr einschränken (Weniger Fahrspuren und Parkplätze, Tempo 30)
3. Berliner Straße / Alt-Tegel aufwerten / bessere Fußwege zwischen S-Bahnhof und Tegeler See
4. Busverkehr pünktlicher machen (Busspuren / Ampelschaltungen)
5. Mehr Platz für wartende Fahrgäste an Bushaltestellen
6. Kann ich nicht beurteilen

Das Planungsteam betont, dass dieser Bereich besonders dringend verbessert werden sollte.



Ergebnis der Abfrage: Welche Lösungen unterstützen Sie in der Berliner Straße und Seidelstraße?

### **Umfrage: Welche Wegeführung bevorzugen Sie für den südlichen Bereich? (54 Beteiligte)**

Eine Wegeführung durch das geplante Schumacher-Quartier eröffnet für die neuen Bewohner\*innen des Quartiers die Chance, von Anfang eine im Alltag auf das Auto verzichten zu können. Die Planung berücksichtigt weitere moderne Mobilitätsangebote. Die Scharnweberstraße ist allerdings auch für den Radverkehr eine wichtige Verbindung.

- Die Wegeführung durch das Schumacher-Quartier mit Anschluss in Richtung Dohnagestell an die RSV 2 „Mitte – Tegel – Spandau“ zum Hauptbahnhof wird von circa der Hälfte der Beteiligten in Mentimeter bevorzugt (27).
- Die Variante „Über die Scharnweberstraße und den Kurt-Schumacher-Platz“ wird von 15 Teilnehmenden begrüßt.
- 12 Beteiligte geben an, die Situation nicht beurteilen zu können.

### **Umfrage: Wie wichtig sind für Sie – ergänzend zu einer Radschnellverbindung – folgende ergänzende Maßnahmen? (57 Beteiligte)**

Unabhängig von der Empfehlung des Fachplanungsteams, die Radschnellverbindung über die Berliner Straße und Seidelstraße zu führen sind auch die westlich davon gelegenen untersuchten Routen wichtige Verbindungen im Radverkehr. Die Route 10.3 erschließt mit der Urban Tech Republic zudem ganz andere Bereiche und weist vor diesem Hintergrund auch eine besondere Bedeutung auf.

- Die direkte Verbindung entlang Tegeler See, Borsigdamm, durch den Forst Jungfernheide zur geplanten Urban Tech Republic wird von der überwiegenden Mehrheit als wichtig gewählt (35 Stimmen).
- Für die Öffnung des Bereichs Borsigwerke für den Fuß- und Radverkehr (markiert als Route 10.2) sprechen sich 12 Teilnehmende aus.

- Zehn Teilnehmende geben an, die Situation nicht beurteilen zu können.

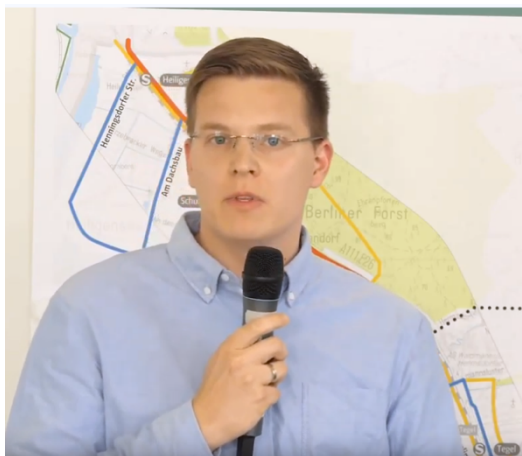
**Umfrage: Welche Routenführung bevorzugen Sie im Bereich 2 „Tegel (Süd)“? (57 Beteiligte)**

- Die Mehrheit der Beteiligten in Mentimeter (35 Stimmen) folgt der fachplanerischen Bewertung und spricht sich für Route 10.0 „Berliner Straße“ aus.
- Sieben Beteiligte favorisieren die Route 10.3 „Tegeler See“, dicht gefolgt von der Route 10.1 „Östlich der Autobahn“ mit fünf Stimmen. Nur drei Teilnehmende favorisieren die Route 10.2 „Borsiggelände“
- Einige Beteiligte geben an, unschlüssig bezüglich der Routenführung zu sein (3 Stimmen) oder die Situation nicht beurteilen zu können (4 Stimmen).

**Schlussrunde**

Zur Schlussrunde begrüßt Frau Böcker Herrn Wetzker von infraVelo in der Runde. Herr Wetzker bedankt sich im Namen von infraVelo für die rege Teilnahme. Er hebt hervor, dass viele wichtige Hinweise für die weitere Planung eingegangen seien und greift die Frage auf, ob die Radschnellverbindungen auch von Kindern benutzt werden können bzw. müssen. Zwischen 8 und 10 Jahren können Kinder entweder auf dem Gehweg oder auf dem benutzungspflichtigen Radweg fahren. Ab einem Alter von 10 Jahren müssen auch Kinder die vorhandenen Radschnellverbindungen nutzen und sollen dort wie alle anderen Radfahrer\*innen sicher fahren können. Daher müssen die Radschnellverbindungen vor allem sicher und ausreichend breit geplant werden.

Viele Fragen sind auch zur Rolle der Bezirke in den Planungen eingegangen. Herr Wetzker macht deutlich, dass die Bezirke zu den wichtigsten Projektpartnern zählen, da sich die Flächen in der Regel im Eigentum, d.h. in der Baulast, der Bezirke befinden. Er betont die Bedeutung des Austausches mit den zuständigen Bezirken in verschiedenen Formaten, die mit mehreren Fachbereichen an den Planungen beteiligt sind. Da sich die Bezirke am besten in den örtlichen Straßenräumen auskennen, wäre ohne sie eine qualifizierte Planung und Umsetzung der Radschnellverbindungen nicht möglich. Die Frage der Unterhaltung der Radschnellverbindungen befindet sich derzeit in Klärung durch die Senatsverwaltung.



Schlussrunde mit Johann Wetzker, infraVelo (links und rechts)

Obwohl sich bei den Abfragen zur den beiden Bereichen schon ein recht klares Votum herauskristallisiert hat, lädt Frau Böcker der Vollständigkeit halber zu einer abschließenden Umfrage über die drei alternativen Routen ein. Werden die Empfehlungen der Planer insgesamt unterstützt?

**Umfrage: Welche Routenführung bevorzugen Sie insgesamt für die Radschnellverbindung „Reinickendorf-Route“? (53 Beteiligte)**







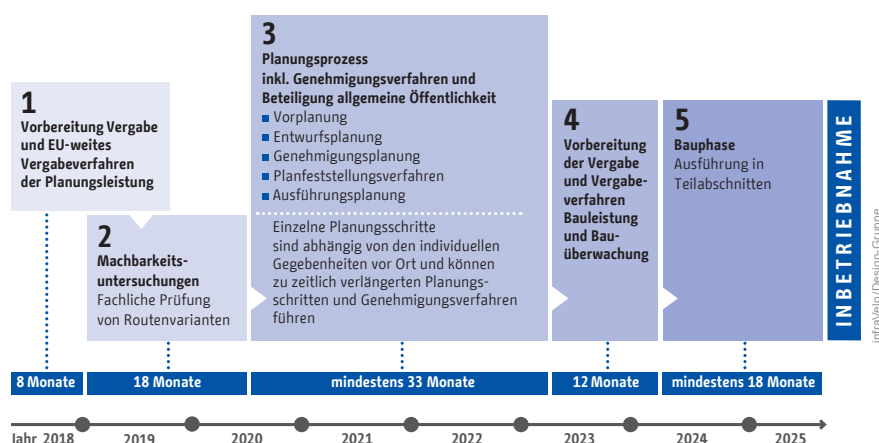


Ergebnis der Abfrage: Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen?

Die deutliche Mehrzahl der Teilnehmer\*innen in Mentimeter fühlt sich sehr gut informiert. Der Durchschnitt aller Angaben erreicht 4,4 von maximal 5. Mit 4,1 liegt der Durchschnitt auf der Skala zu der Aussage „Ich konnte mich ausreichend beteiligen.“ leicht darunter.

Frau Böcker bedankt sich für die Rückmeldung und für die rege Beteiligung während der Veranstaltung. Es gibt abschließend noch die Möglichkeit ein schriftliches Feedback zu geben weitere Fragen zu stellen und Hinweise zu geben. 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 „Reinickendorf-Route“ sollen im Herbst 2020 abgeschlossen werden. Nach tieferen Planungen sowie einer Entscheidung über die Routenführung soll das Planfeststellungsverfahren starten. Dabei handelt es sich um ein formelles Genehmigungsverfahren, bei dem die verschiedenen Betroffenheiten geprüft und abgewogen werden und die weitere Planung verbindlich festgestellt wird. Ein solches Verfahren ist bei Radschnellverbindungen noch neu und es müssen noch zahlreiche Akteure und Aspekte berücksichtigt werden. Im Anschluss erfolgt die Bauphase. Derzeit wäre frühestens im Jahr 2024 mit einem Baubeginn zu rechnen.



Herr Wetzker bedankt sich bei allen Akteur\*innen, die an den bisherigen Planungen und Veranstaltungen mitgewirkt haben.

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

- [www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radschnellverbindungen](http://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radschnellverbindungen)
- [www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/](http://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](mailto:radschnellverbindung@infravelo.de).

Frau Böcker schließt die Veranstaltung und wünscht allen Mitwirkenden und Beteiligten einen schönen Abend.

## **ANHANG: Fragen und Hinweise der Beteiligten in Mentimeter**

Die Fragen und Hinweise sind sortiert nach Bereichen und Themen vollständig wiedergegeben.

### **Fragen und Hinweise zum einführenden Vortrag und bereichsübergreifend**

#### **Analyse / Bewertung**

- Was heißt 18 Sekunden/Minute?
- Was bedeuten die Verlustzeitangaben?
- Verlustzeiten von 30 Sek./km sind ein No Go. Immer wieder bremsen und anfahren. Gleichmäßig schnell durchradeln sollte priorisiert werden.
- Welche durchschnittliche Radgeschwindigkeit haben Sie angesetzt?
- Anteil am Verkehr und Anteil an der Fläche des Autoverkehrs in Reinickendorf?
- Wie ist das Verhältnis von Anteil der Fahrten und Anteil der Fläche für den Autoverkehr?
- Wie sind die vielen Pendler aus dem Umland für das Potential berücksichtigt?
- Wie groß ist der Einzugsbereich rechts und links der Schnelltrassen? D.h. welche Anfahrt zum Schnellweg bringt noch Geschwindigkeitsvorteil gegenüber jetzigen Wegen?
- Ausflugs(rad!)verkehr mitdenken!

#### **Kfz-Verkehr / Ziele RSV**

- Sinn der Radschnellverbindungen sollte die Verringerung des Kfz-Verkehrs bzw. des Angebots für Autos sein. Wird das hier konsequent verfolgt?
- Bei der "Verbesserung" der Straße sollten der ÖPNV und das Fahrrad im Vordergrund stehen und nicht "alle" Verkehre, denn das führt dazu, dass neue Radwege nicht zu Lasten des Kfz-Verkehrs sondern zu Lasten der Nebenstraßen und der Natur gebaut werden.
- Radschnellverbindungen dürfen nicht zu mehr Versiegelungen führen, als bisher, sondern müssen dazu führen, den Autoverkehr innerhalb der Stadt zu verringern. Sonst werden nur neue Konflikte zu Lasten der menschlichen Gesundheit geschaffen.
- Weg vom Auto- mehr Lebensqualität

#### **Trassenkorridore**

##### **RSV10**

- Bitte nehmen Sie auch die B96-Trasse in den Blick! Die Straße ist breit genug für eine Radspur. Das Potenzial ist groß, die jetzige Situation aber schrecklich.
- Die Trassen entlang der B96 und B96a wären aus Oberhavel Sicht sehr interessant. Gibt es da bereits Ansätze?
- Warum favorisieren Sie sich diese nordwestliche Reinickendorf-Route? Sehr viele Radpendler kommen aus Frohnau, Hermsdorf sowie Glienicke, Hohen Neuendorf. Die Fahrradwege von dort nach Mitte sind schrecklich. Wege an S-Bahntrasse wäre gute Option.

##### **Andere**

- Wieso klafft im Berliner Norden zwischen Radschnellverbindung 10 (Reinickendorf) und 4 (Panke-Trail) so eine große Lücke?

## Radwegführung

- Eine RSV sollte möglichst kurz sein und keine Umwege haben.
- Sind grundsätzlich Ausführungen der Radwege mit Asphalt geplant oder gibt es Alternativen?
- Werden die Verbindungsstrecken baulich gleich wie die geplanten Trassen gebaut?
- Keine Kopfsteinpflasterwege mehr
- Wir sind in Deutschland und nicht in Dänemark. Dort stehen ganz andere Flächen zur Verfügung. Die Struktur ist hier auch ganz anders gewachsen. Auch Kopenhagen hat seine Radwegphilosophie nicht in fünf Jahren umgesetzt.
- Mein Rad hat 3 Spuren, Sie meinen wohl Fahrstreifen. ;)
- Mindestbreite 2,3 Meter sollte überall eingehalten werden!
- Ist Radschnellweg jeweils eine Richtung parallel zur Autofahrbahn oder ein komplett separater Weg mit 2 Fahrspuren?
- Bauliche Abgrenzung von Radwegen
- Trennung von parkenden Autos (Türöffnungen)
- Wenn der Radweg zwischen Gehweg und parkenden Autos ist, sind die Radfahrer eher geschützt.
- Ich wünsche mir eine Separierung von Rad- und Fußverkehr. Das bedeutet nicht zwangsweise Radfahrstreifen, sondern sehr gerne auch Hochbordradwege in Lage des Radfahrstreifens in "halber Höhe". Es gibt dazu auch stark angekantete Trennsteine.
- Keine privaten Parkplätze auf der Straße - Sonderstreifen für den BVG - dann ist auch genug Platz für einen breiten Fahrstreifen für die Radler
- Bleibt der Bus hinter Fahrrädern? Reisezeitverlust? Oder soll das getrennt werden wg. Überholmöglichkeit?
- Beschleunigung des Radverkehrs: Vor Kreuzungen mit LSA Induktionsschleifen installieren, die - wenn möglich - dem Rad "grün" geben.
- Es wird wichtig sein die RSV gut auszuschildern.

## Fußverkehr

- Ein 4 Meter breiter Radweg geht zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer unter anderem Fußgänger. Wo wird der Gehweg in Zukunft sein?
- Vier Meter. Kennen Sie die Örtlichkeit. Im Mobilitätsgesetz sind auch die Fußgänger mitberücksichtigt. Ich stelle zum wiederholten Mal fest, dass alles sich nur noch auf den Radverkehr konzentriert, aber die Fußgänger werden dabei vollkommen vernachlässigt.

## Fahrradinfrastruktur

- Besteht die Möglichkeit der Installation von Ladesäulen für E-Bikes?
- Werden auch neue Stellplätze entlang des Weges geschaffen?
- Ist vorgesehen, an den S-Bahnhöfen Fahrradstellplätze zu installieren, um den RSV teilweise zu befahren und die Intermodalität zu stärken?
- Sind die Wege beleuchtet?
- Wie oft werden die Radwege gereinigt?
- Wie stellen Sie sicher, dass die neuen Radverkehrsanlagen dauerhaft instandgehalten werden? Schaut man auf die meisten RVA, sind die Bezirke dazu aktuell entweder selten in der Lage oder willig.

## Umsetzung / Realisierung / Zuständigkeiten

- Bis wann wird es neue Radwege geben?
- Wie wahrscheinlich ist überhaupt eine RSV in Reinickendorf???
- Bitte sorgen Sie für einen verkürzten Planungsprozess! Mind. 6-7 Jahre Zeit von der Machbarkeitsstudie bis zur baulichen Umsetzung sind zu lang, um dem akuten Bedarf an Radverkehrsanlagen (wachsende Stadt, Klimawandel, usw.) gerecht zu werden.
- Bei der Detailplanung bitte keine neuen "Berliner" Lösungen für Radverkehrsanlagen! Niederlande und Dänemark haben seit Jahrzehnten erprobte und stetig verbesserte Radverkehrsinfrastruktur entwickelt und umgesetzt. Dadurch: Planung und Bau beschleunigen.
- Warum werden nicht einige Abschnitte schon umgesetzt statt alles erstmal zu planen?
- Der Bezirk setzt Verbesserungen für Radverkehr extrem schleppend um. Wie ist die Zusammenarbeit mit Bezirk und können Sie Bezirk überstimmen und von Senatsseite umsetzen?
- Ist ein kompetentes und aufgeschlossenes Bezirksamt für die Umsetzung des RSV erforderlich bzw. kann ein bockiges Bezirksamt den RSV verhindern?
- BA Rdf [Bezirksamt Reinickendorf] kennt sich NICHT am besten aus. Wenn die Umsetzung vom Bezirk abhängt war alles für die Katz.
- Ich wünsche der Senatsverwaltung viel Glück und Erfolg in den Verhandlungen mit den zuständigen Reinickendorfer Bezirksamtsstellen.
- Ich halte diese RSV für sehr wichtig um die Pendlerströme aus dem Umland zu bewältigen. Allerdings sehe ich bei aktuellen Entscheidungen des Bezirksamts Reinickendorf (u.a. „keine Aufgabe von Parkplätzen für Radwege“) keine Realisierungschance.
- Radschnellweg ist netter Leuchtturm, aber angesichts der katastrophalen Radwege im Rest des Bezirks kein Anreiz zum Umstieg aufs Rad.

## Umwelt- und Naturschutz

- Radschnellwege entlang von S-Bahnstrecken ziehen immer Umweltverträglichkeitsprüfungen nach sich, da dort oft streng geschützte Arten vorkommen.
- Ziel der Radschnellverbindungen soll es sein, die Umweltschädlichen Belastungen innerhalb Berlins zu verringern. Daher keine Neuversiegelungen und Zerschneidungen innerhalb von Waldgebieten.
- Der Artenschutz muss in die Machbarkeitsstudie zwingend einbezogen werden, da durch die schnellere Fahrweise auf den neuen Radverbindungen, Tiere wie Amphibien und Reptilien stärker gefährdet und ggf. getötet werden.
- Nachtgreife und Fledermäuse werden durch dauerhafte und zu intensive Beleuchtung beeinträchtigt. Das muss mit geprüft und durch entsprechende Verwendung neuer Technik auch Dimmungstechnologie verbessert werden.
- Lichtquellen müssen so gewählt werden, dass der Artenschutz (z. B. Fledermäuse, Nachtgreifvögel) nicht beeinträchtigt wird. Auch die Verwendung von Dimmungstechnologie muss geprüft werden.
- Die Belange der Landschaftsschutzgebiete müssen beachtet werden. Die Untersuchungskorridore für den Artenschutz müssen entsprechend weit gewählt werden.
- Mooswände und Luftreinigungsstationen sollten entlang der Trasse an KFZ-Straßen aufgestellt werden, da es sonst eine gesundheitliche Zumutung für alle Fahrradfahrende ist!



## Fragen und Hinweise zum Bereich 1 „Nord“ (Heiligensee)

### Routenvarianten Bereich 1 Nord

- Radverkehr in Parallelstraßen verlagern
- Alles richtig. Direkte, attraktive und in großen Teilen konfliktfreie Streckenführung. Zuwegung aus Heiligensee sollte mitgedacht werden. Heiligenseestraße muss dann Vorrangroute (statt RSV) werden.
- Wie überbrücken Sie mit den Autobahnzubringern? Gefährliche Kreuzung.
- Sicherheit für Fahrradfahrer, nicht zu viele Ampelstopps
- Sicherheit. Entflechtung Auto Fahrrad. Parkraum nicht aufgeben oder Parkhäuser bauen.

### Route 10.0

- Bei einer Trassenführung entlang der S-Bahn-Trasse kann es zu Konflikten mit Zauneidechsenpopulationen kommen
- Die Ausfahrten aus den verschiedenen Supermärkten der Ruppiner Chaussee sind teilweise unübersichtlich und haben zurzeit hohes Gefährdungspotenzial für Radfahrer. Wie kann man das gerade für schnellfahrende Radfahrer lösen?
- Ich möchte noch als Hinweis geben, dass wir in der Ruppiner Chaussee einen hohen Parkdruck haben und vorzugsweise ostseitig die Parkplätze sind. Man schafft sich eine 2. Barriere neben der Straße in Bezug auf die Anwohner.
- Priorisierte Route ist auch meiner Meinung nach die beste.
- Die Vorzugsroute nördlich des Waidmannsluster Damms sind wirklich niedrighängende Früchte, es ist Substanz da, auf der man schnell was Sinnvolles machen kann. Baut los!

### Route 10.2

- Die Heiligenseestr. Im Wald wäre breit genug!

### Routen 10.0/10.2

- Im Tegeler Forst sollten schon vorhandene breite Wege genutzt werden, um Baumfällungen zu vermeiden.

### Anbindungen / Verknüpfungen / Zubringer

- Wo wird der Radschnellweg in das Land Brandenburg geführt? Ist geprüft, ob eine sinnvolle Weiterführung hinter der Stadtgrenze im Rahmen des Trassenkorridors möglich ist?
- Gibt es Abstimmungen mit dem Land Brandenburg, die Radinfrastruktur rund um Henningsdorf sicherer zu gestalten? z.B. der lebensgefährliche Übergang über die L171
- Wie ist die Weiterführung Richtung Henningsdorf gedacht. Speziell der Kreisverkehr ist ein Konfliktbereich
- Zuführungen zum Radschnellverbindung in Reinickendorf mitdenken! (Von der aktuellen Bezirkspolitik kann man diesbezüglich leider nichts erwarten.)

## Fragen und Hinweise zum Bereich 2 „Süd“ (Tegel)

### Routenvarianten Bereich 2 Süd

- Schwierig zu steuern wird m.E. der Lieferverkehr, z.B. Anlieferungen an die zahlreichen Apotheken.
- Ganz klar erscheint die lautstarke politische Mehrheit auf Bezirksebene als Stimmungsmacher gegen eine Reduzierung von Parkplätzen das größte Problem zu sein.
- Die Radwege baulich abgrenzen im Bereich der Brücke! FCN

### Route 10.0

- Wie sollen die vielen Straßeneinmündungen im Ortskern Tegel sicher für den Radverkehr gestaltet werden?
- Vorschlag für Berliner Straße: LKW-Durchfahrtsverbot, die Autobahn ist ja parallel.
- Wie sieht die Planung für die Berliner Straße im Detail aus?
- Karolinenstraße, mit Zweirichtungsspur wäre eine gute Alternative
- Entlang der Berliner Straße/Seidelstraße, da viele Arbeitgeber vorhanden sind.
- Trasse auf der Berliner Straße wäre prima. Gerade wenn auch dabei die Fußwege verbreitert werden.
- Lässt sich in der Berliner Straße auch mehr Platz für Fußverkehr schaffen? Auf dem rechten Streifen? keine Parkplätze mehr, Liefer- und Ladezonen auf der Mittelspur, aber das auch nicht durchgängig, RSV zwischen mittlerem und rechtem Streifen wechseln.
- Die Route durch die Berliner Straße erschließt exakt das Zentrum, das für viele Ziel und Quellort ist. Eine Umfahrung des Zentrums von Tegel würde dagegen den Zweck völlig verfehlen.
- Die Gradlinigkeit der Wegführung über die Berliner Straße erscheint mir recht einfach für Umsteiger zu verstehen zu sein.
- Berliner Straße wegen der Verkehrssicherheit sowie der Nutzung Fußgänger, Fahrrad, Auto. Problem Berliner Straße könnte durch Route 10.2 ab U-Bahn Alt-Tegel umgangen werden.
- Die Berliner Straße ist tatsächlich schwierig - eng und viele Fußgänger.
- Mit 40 Sekunden Warten pro Kilometer wird man auf der Route entlang der Berliner Straße stark ausgebremst. Ist hier eine Optimierung vorgesehen?
- Berliner Straße und Seidelstraße ist zu KFZ belastet. Für Fahrrad wäre eine Nebenstrecke besser, etwa 10.1 oder 10.2
- Viele gute Ideen, danke dafür! Der geschützte Radfahrstreifen in der Tegeler Ortsdurchfahrt/Berliner Straße könnte doch auch schon deutlich schneller als die restliche RSV realisiert werden?
- Berliner Straße sollte Pop Up Bike Lane sein. Sofort, nicht erst in 5 Jahren!
- Für die Berliner Straße kann über eine Brücke für Radfahrer nachgedacht werden, die mittig über den Autospuren lang geht. Damit wäre das Risiko der rechts abbiegenden Pkw/Lkw aus dem Spiel.
- Als Alternative zur Berliner Straße Fahrradstrecke entlang der S-Bahntrasse durch Tegel.
- Entlang der Berliner Straße/Seidelstraße, da diverse mittelständische Unternehmen (Storck, Otis, JVA Tegel, Borsig Hallen) platziert sind.

### Route 10.1

- Führung hinter der S-Bahn sieht auf den ersten Blick interessant aus. Aber: 1. Kreuzung Waidmannsluster/Hermsdorfer Damm gnadenlos überlastet; 2. Führt nicht zum Ziel- und Quellort Zentrum Tegel; 3. führt zu ungeraden umständlichen Fortführungen
- Radschnellverbindung entlang der S-Bahntrasse ausbauen. Berliner Straße als Umleitungsstrecke und insbesondere vor Sanierung BAB 111 nicht anfassen.
- Schumacherquartier wird ohnehin fahrradfreundlich gebaut. Scharnweberstraße als Einzelhandelsstandort hat höheren Handlungsdruck für fahrradfreundliche Erschließung. Bezirk Rdf macht da gar nichts...
- Scharnweberstraße ist ebenfalls Ziel- und Quellort, auch Kaufland und der Clou. Geradlinige Fortführung über Müllerstraße ist auch wichtiger Anschluss (Netzwerk).
- Scharnweberstraße braucht zumindest einen geschützten Radweg
- Der eigentliche Kurt-Schumacher-Platz ist an der Scharnweberstraße!

### Route 10.2

- 10.2 ist südlich vom Ortskern Gewerbe im Weg
- 10.2. im Bereich Tegel durchaus interessant. Als Nebenroute erschließt in direkter Verbindung UTR, Flughafensee, Borsighallen, Tegeler Hafensinsel, Malche. Erschließt Alt-Tegeler Kiez mittig. Auch für UTR TXL interessant.

### Route 10.3

- Die Sechserbrücke behindert die freie Fahrt.
- Die Sechserbrücke für Radfahrer ertüchtigen. Absteigen und Fahrrad übertragen, macht keinen Spaß mit zwei Kindern
- Borsigdamm müsste für Kfz-Verkehr konsequent voll gesperrt werden, wenn hier die RSV geführt werden sollte.
- Die Route 10.3 sollte im Bereich des Tegeler Sees NICHT als Radschnellweg ausgebaut werden. Die Flächen sind für Naturschutz vorgesehen und dürfen nicht durch Neuversiegelung und schnell fahrende Radfahrer beeinträchtigt werden.
- Nachtrag zu 10.3: sehr interessant südlich der Veitstraße, nördlich davon zu hohes Konfliktpotential (Erholung, Waldgebiet, Brücke...). Vielen Dank!

### Routen 10.0/10.2

- Für Route 10.0 + 10.2 bedarf es bei Ausbau der Karolinenstraße einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Bereich des FFH-Gebiets Tegeler Fließ.
- Inwiefern lässt sich überhaupt die Route durch das Schumacher-Quartier (oder wie das heißt) planen/umsetzen, wenn die RSVs bis 2030 umgesetzt werden sein müssen? Bis dahin wird das Quartier wahrscheinlich noch lange nicht fertig sein ...
- 10.1 oder 10.2 wären gute Nebenstrecken ohne Umwege
- 10.1 und 10.2 sind besser als 10.0

## Verknüpfungen / Zubringer

- Ist zur Netzverknüpfung auch ein kleines "RSV Dreieck" denkbar? Also Ergänzung von 10.0. durch Scharnweberstraße (zusätzlich)?
- Dreiecks-Verknüpfung Rehberge-UTR-Scharnweberstraße entlastet ggf. auch Einzelabschnitte

## Fragen und Hinweise zum Abschluss / Feedback

### Veranstaltungsformat

- Das digitale Format hat mir besser gefallen als das gute analoge, da keine Teilung in Gruppen erforderlich ist. Auch nachträgliches Ansehen der Veranstaltung ist ein Vorteil.
- Eine Kombination aus (in Corona-Zeiten begrenzten) Präsenzteilnehmer\*innen und Online inkl. Menti-meter sollte Berliner Standard für Bürger\*innenbeteiligungen werden!
- Kameraführung war etwas wackelig heute. Wenn man das ganze fürs Digitalformat noch aufbrodeln wollte, könnte man auch Zeitraffervideos von einzelnen Abschnitten drehen.

### Präsentation und Darstellung

- Die Routen sollten besser vorgestellt werden, evtl. auch separat auf einer Webseite.
- Die Alternativrouten im südlichen Bereich wurden nach meinem Ermessen nicht ausreichend erörtert.
- Eine erfreuliche Art der Präsentation mit direktem Feedback. Allerdings waren manche Fragen etwas unklar, weil sie eine andere Nomenklatur verwendet haben als in den vorab veröffentlichten fachlichen Foliensätzen.
- Kriegen wir wieder die Präsentation?
- Wie repräsentativ ist die Umfrage Seite 7?
- Vielleicht keine Frage an Herrn Perner direkt, aber wird es die Vortragsfolien später irgendwo nochmal zum Anschauen geben?

### Öffentlichkeitsarbeit

- Bitte auch lokal bewerben. Ich habe als Tegeler hier nichts davon gesehen, nur in der Radfahrer-Blase im Netz.
- Diese Aktion hat mir sehr gut gefallen, toll ist die Beteiligungsmöglichkeit. Künftige Veranstaltungen sollten mehr beworben werden! Kann ich mich irgendwo in eine Liste eintragen, damit ich nichts verpasse? heikekoch@yahoo.de
- Tolle Veranstaltung! Gerne mehr davon. Gibt es die Möglichkeit einen Newsletter zu abonnieren, um über weitere Veranstaltungen informiert zu werden? Berlin ist unsere Stadt - wir als Bürger wollen mehr mitentscheiden.

## Impressum

### Veranstalter und Vorhabenträgerin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.berlin.de/sen/uvk/](http://www.berlin.de/sen/uvk/)

### Projektsteuerung, Bauherr

GB infraVelo GmbH  
Ullsteinhaus  
Mariendorfer Damm 1  
12099 Berlin  
[www.infravelo.de](http://www.infravelo.de)

### Fachplanung

ETC Gauff Mobility  
Martin-Hoffmann-Straße 18  
12435 Berlin  
[www.etcconsult.de](http://www.etcconsult.de)

Ramboll GmbH  
Saarbrücker Straße 20/21  
10405 Berlin  
[de.ramboll.com](http://de.ramboll.com)

EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro  
Straßenwesen GmbH  
Büro Berlin  
Petersburger Straße 94  
10247 Berlin  
[www.eibs.de](http://www.eibs.de)

### Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen  
Mone Böcker & Anette Quast gbr  
Palmaille 96  
22767 Hamburg  
[www.tollerort-hamburg.de](http://www.tollerort-hamburg.de)

### Gestaltung Titelseite und Plakate

Gisela Sonderhüsken  
DESIGN-GRUPPE  
Ricklinger Straße 3B  
30449 Hannover  
[www.design-gruppe.com](http://www.design-gruppe.com)

### Technik und Livestream

LivestreamBerlin  
Public Impact UG  
Potsdamer Str. 101  
10785 Berlin  
[www.livestreamberlin.de](http://www.livestreamberlin.de)

### Bildnachweise: GB infraVelo GmbH

Stand: Juli 2020



