



© Christian Kruppa

**Berlin: mobiler**

# Radschnellverbindung Panke-Trail

## Informations- und Dialogveranstaltung 10.5.2019

### Dokumentation

## Inhalt

Veranstaltungsdaten .....	1
Überblick über den Ablauf.....	1
Vorspann.....	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren .....	3
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand .....	4
Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „Panke-Trail“.....	9
Ergebnisse Bereich A .....	10
Ergebnisse Bereich B .....	11
Ergebnisse Bereich C .....	12
Ergebnisse Bereich D .....	13
Abschluss.....	14
Nachspann .....	15
ANHANG.....	16
Notizen Bereich A .....	16
Notizen Bereich B .....	20
Notizen Bereich C .....	24
Notizen Bereich D.....	27
Impressum .....	31

## Veranstaltungsdaten

Freitag, 10. Mai 2019  
GLS Sprachenzentrum Berlin  
17:00 Uhr bis 19:15 Uhr

## Überblick über den Ablauf

1. Einlass mit Infoausstellung
2. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung  
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT  
Vollrad Kuhn, Bezirksstadtrat Pankow
3. Radschnellverbindung „Panke-Trail“ und die Machbarkeitsuntersuchungen | Arbeitsgemeinschaft Panke-Trail, ARGE Vössing & Lindschulte
4. Dialoginseln | Information und Diskussion in vier Gesprächsgruppen über vier Abschnitte des Trassenkorridors
5. Themen und Fragen aus den Dialoginseln im Plenum, zusammengefasst durch ARGE Vössing & Lindschulte
6. Ausblick | Horst Wohlfarth von Alm, Referatsleiter Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



*Eintreffen der Interessierten (links) und Einlass mit Infoausstellung sowie Abfragen (rechts)*

## Vorspann

Beim Eintreffen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich im Pavillon vor der Aula des GLS Sprachenzentrums in Pankow in einer Plakatausstellung zu informieren: Es stehen Informationen aus der vorangegangenen Potenzialanalyse der Radschnellverbindungen und über den Trassenkorridor für die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ in den Bezirken Pankow und Mitte zur Verfügung.

Das Moderationsteam empfängt die Beteiligten mit einer Abfrage an Plakatwänden, die einen Überblick über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises ergibt:

- Wo wohnen oder arbeiten Sie?

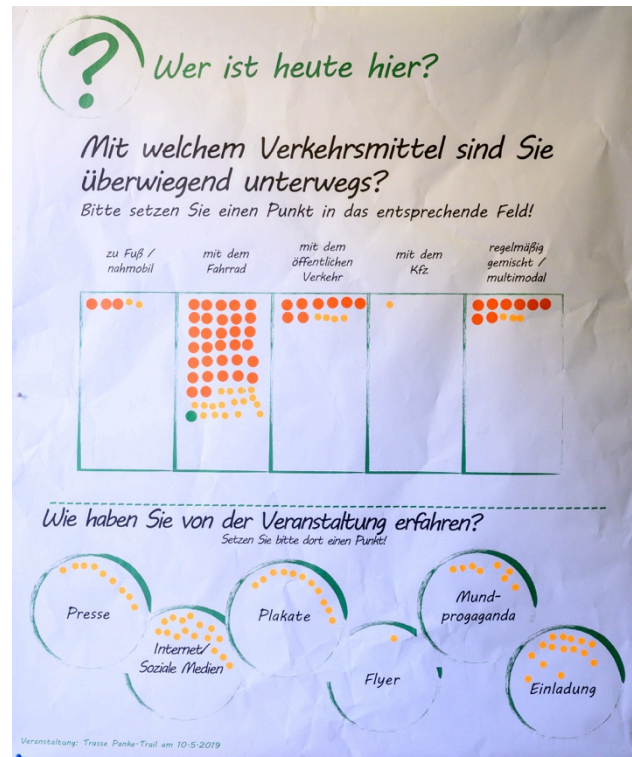
Die Beteiligten kommen verteilt aus einem recht großen Gebiet auch in weiterer Entfernung des Trassenkorridors (s. Foto), mit einer leichten Mehrheit aus dem südlichen Umfeld des Trassenkorridors, viele aber aus weiter entfernt liegenden Gebieten.

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie überwiegend unterwegs?

Die Mehrzahl der Beteiligten setzt den Punkt bei „überwiegend fahrradorientiert“. Mit großem Abstand folgen Beteiligte, die überwiegend ÖPNV-orientiert oder auch regelmäßig gemischt unterwegs (multimodal) sind. Lediglich fünf Beteiligte setzen den Punkt bei „überwiegend zu Fuß unterwegs/nahmobil“ und nur ein Punkt ist bei „überwiegend KFZ-orientiert“ gesetzt.

- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

Ein großer Teil der Interessierten ist zur Veranstaltung eingeladen worden oder hat über das Internet bzw. soziale Medien davon erfahren. Presse, Plakate und mündliche Empfehlungen stehen an zweiter Stelle.



Abfragen zum Wohn- bzw. Arbeitsort (links), zum Mobilitätsverhalten sowie zum Informationsmedium (rechts)

## Begrüßung und Einstieg zum Verfahren

Moderatorin Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die etwa 130 Teilnehmer\*innen zur Veranstaltung. Sie erläutert den Ablauf und die Ziele des Abends. Die Beteiligten werden zunächst über den Auftrag und den Stand der Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ informiert. Sie werden aufgerufen, in Dialoginseln ihre Ortskenntnis und Anliegen einzubringen, damit die Trassenfindung und weitere Planung verbessert werden können. Frau Böcker weist darauf hin, dass im späteren Planfeststellungsverfahren nach Abschluss der Machbarkeitsstudie ebenfalls eine Beteiligung vorgesehen ist.

Frau Böcker greift die Abfragen beim Einlass auf, um einen Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises zu vermitteln. Die Abfrage zeigt, dass die große Mehrzahl der Anwesenden aus dem Gebiet des Bezirks Pankow kommt (s. Foto). Wenige leben im Bezirk Mitte. Etwa ein Viertel der Anwesenden kommt aus anderen Gebieten. Auf eine ergänzende Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass die meisten Beteiligten sich schon mit dem Thema Radschnellverbindungen befasst hatten. Eher wenige Personen waren bereits bei zurückliegenden Informations- und Dialogveranstaltungen zu anderen Trassenkorridoren dabei. Mit Blick auf die Dominanz des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl der Beteiligten bittet Frau Böcker, in der Diskussion andere Perspektiven mitzudenken. Frau Böcker fragt, wer E-Bike fährt. Hier melden sich fünf Personen.

Die Beteiligten können bei der Namensfindung für die Radschnellverbindung mitwirken und ergänzend zu den bereits vorhandenen Vorschlägen „Panke-Trail“ und „Panke-Route“ Vorschläge auf einem Plakat notieren. Am Ende der Veranstaltung können die Beteiligten einen Punkt bei ihrem Favoriten setzen.

Der Trassenkorridor liegt auf dem Gebiet der Bezirke Mitte und Pankow. Als Vertreter der Bezirke begrüßt Vollrad Kuhn, Bezirksstadtrat Pankow, die Teilnehmer\*innen. Er freut sich darüber, dass so viele Menschen der Einladung zur heutigen Veranstaltung gefolgt sind. Er weist darauf hin, dass ergänzend zu den Planungen für Radschnellverbindungen das Berliner Radverkehrsnetz neu geplant werde und die Bezirke, so auch Pankow, bereits viel für die Radinfrastruktur umsetzen. Herr Kuhn zeigt sich gespannt auf den Stand der Planungen für die Radschnellverbindung „Panke-Trail“. Die bezirkliche Radverkehrsplanung und die Planung der Radschnellverbindung werden aufeinander abgestimmt. Herr Kuhn wünscht allen Teilnehmenden einen anregenden Austausch.



*Moderatorin Mone Böcker (links) und Bezirksstadtrat Pankow Vollrad Kuhn (rechts)*

Frau Böcker stellt die an der Veranstaltung mitwirkenden Projektbeteiligten vor:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträgerin der Radschnellverbindungen. Aus dem Hause nehmen der Staatssekretär für Verkehr Ingmar Streese sowie Horst Wohlfarth von Alm (Referatsleiter Abt. IV B Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) an der Veranstaltung teil.“

- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team vor Ort.
- Mit dieser Machbarkeitsuntersuchung beauftragt ist die ARGE Vössing & Lindschulte. Von dem Büro LINDSCHULTE wirken Philipp Nahr und Beata Brückner mit, vom Büro Vössing Peter Ebert und Paul Linkner.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Olga König, Birthe Ohmsen und Katharine Wegner.

Die Dokumentation der Veranstaltung wird mit der Präsentation der Arbeitsgemeinschaft Panke-Trail auf der Internetseite der Senatsverwaltung sowie auf der Website von infraVelo ([www.infravelo.de](http://www.infravelo.de)) zum Download bereitgestellt. Frau Böcker informiert, dass für die Öffentlichkeitsarbeit Fotos gemacht werden. Wer nicht fotografiert werden möchte, kann dies dem Fotografen mitteilen. Am Ausgang liegen Listen aus, in die sich Interessierte für den infraVelo-Newsletter anmelden können.

## Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Philipp Nahr, ARGE Vössing & Lindschulte, stellt die Planungen zur Radschnellverbindung „Panke-Trail“ und den aktuellen Arbeitsstand vor. Er beschreibt den Radverkehr schon heute als prägend im Berliner Straßenbild. Er gehe davon aus, dass die geplanten Radschnellverbindungen zukünftig auch gut genutzt werden. Sie sollten so attraktiv gestaltet werden, dass mehr Menschen ihr Auto stehen lassen und auch weite Strecken mit dem Rad zurücklegen. Radschnellverbindungen seien nicht für kurze Wegeverbindungen innerhalb einzelner Stadtteile, sondern überwiegend für weite Distanzen im Stadtgebiet gedacht. Sie seien sowohl für langsame Fahrer\*innen wie beispielsweise Kinder als auch zügige Radfahrer\*innen geeignet. Herr Nahr stellt die Vorteile von Radschnellverbindungen vor:

- Reisezeiten vergleichbar mit Auto oder ÖPNV
- Beitrag zum Klimaschutz
- sicheres und attraktives Radfahren durch gute Infrastruktur
- weniger Verkehrslärm
- Entlastung des motorisierten Pendelverkehrs
- Gesundheitsförderung

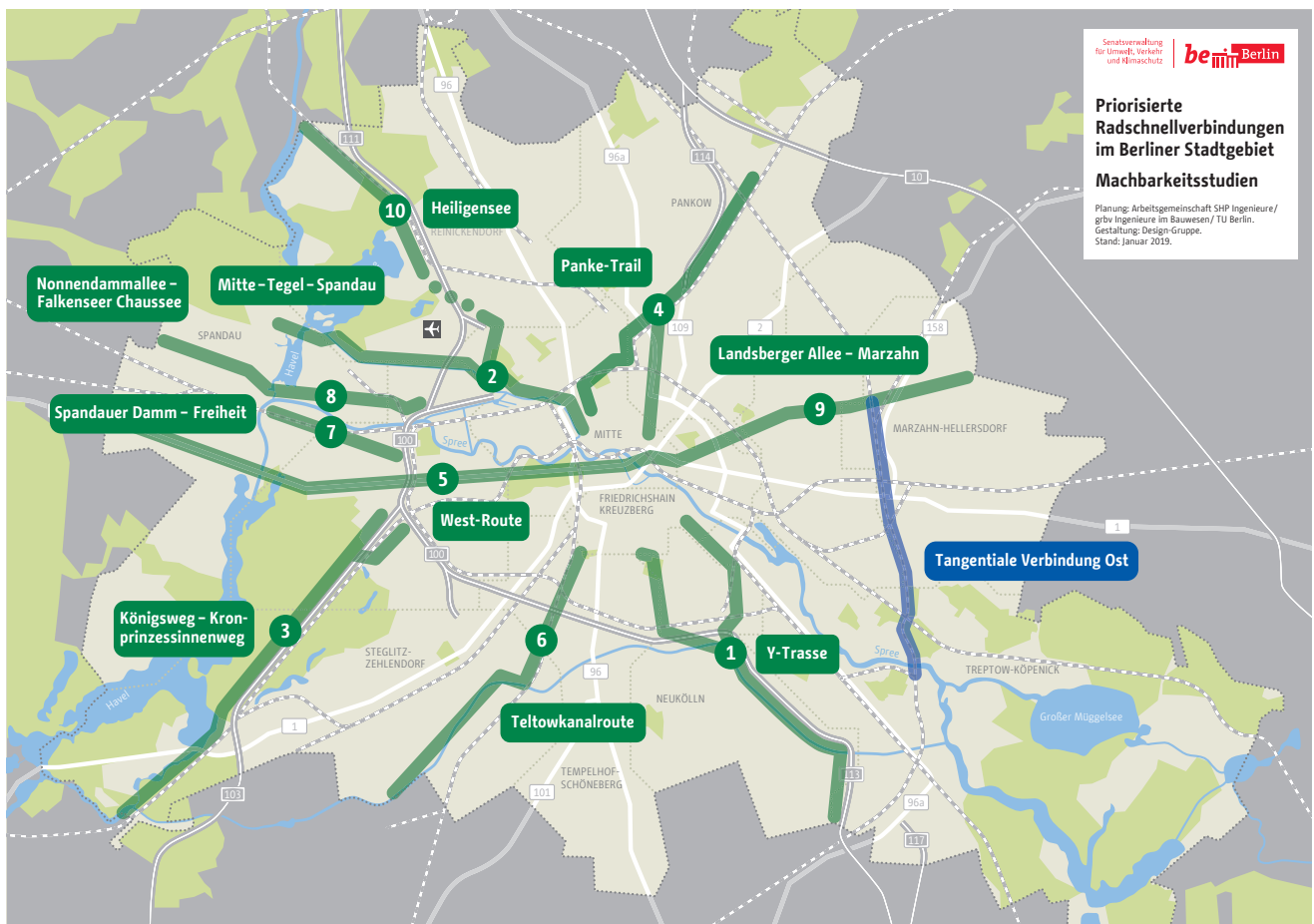


*Philipp Nahr im Vortrag (links) und das Plenum (rechts)*

Anschließend erläutert Herr Nahr wichtige Merkmale von Radschnellverbindungen:

- Verbindung für den Alltagsverkehr zwischen Stadtteilzentren
- Länge über 5 km (davon innerhalb des S-Bahn-Rings über 3 km)
- Zwischen 3 und 4 m breite Radverkehrsanlagen
- Sichere Radverkehrsführung
- Beeinflussung der Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten
- Vorrang für den Radverkehr
- Beleuchtung bei Dämmerung und in der Nacht
- Vorzugsweise Asphaltierung

Die vorausgegangene Potenzialanalyse der Radschnellverbindungen in Berlin brachte 30 mögliche Trassenkorridore hervor. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Ziele wie z. B. Infrastruktur, geringe Reisezeit, attraktive Strecke, Verknüpfung mit dem ÖPNV, Wirtschaftlichkeit, werden nun für 11 Trassenkorridore Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt (siehe nachfolgende Karte).



Karte 1: Priorisierte Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Machbarkeitsstudien, Stand: Januar 2019

Eine Radschnellverbindung weist über längere Strecken in der Regel unterschiedliche Führungsformen auf, da sie zu großen Teilen im vorhandenen Verkehrswegenetz geplant werden muss. So kann eine

Radschnellverbindung teils an einer Hauptverkehrsstraße, teils aber auch in einer Anliegerstraße geführt werden. Herr Nahr stellt verschiedene Führungsformen mit möglichen Querschnitten vor.

Die ARGE Vössing & Lindschulte führte im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ zwei Befahrungen im Trassenkorridor durch. Während der Bestandsaufnahme und ersten Befahrung wurden Ziele und Quellen identifiziert, um Routen mit möglichst großem Potenzial für den Radverkehr zu berücksichtigen. Anhand der zweiten Befahrung wurden Streckenabschnitte kategorisiert und die Verkehrsbelastungen bewertet. Zeitweise wurden 40 unterschiedliche Verläufe für die Radschnellverbindung berücksichtigt. Alle denkbaren Streckenabschnitte wurden unter Berücksichtigung von neun Kriterien in drei Kategorien bewertet. Im Ergebnis wurden drei geeignete Verläufe für die Trassenführung herauskristallisiert, die heute im Mittelpunkt der Diskussion stehen:

- eine Trassenführung mit der fachlich besten Bewertung,
- eine Trassenführung mit möglichst geringen baulichen Eingriffen,
- eine Trassenführung als kürzeste Verbindung.

Herr Nahr stellt die Varianten in vier Abschnitten vor, die auch als Gliederung für die nachfolgenden Dialoginseln gelten (siehe Karte Seite 8). Es sind Vorschläge, die mit den Beteiligten im Anschluss diskutiert werden. Die Anregungen aus den Dialoginseln werden vom Planungsteam eingesammelt, in den weiteren Untersuchungen geprüft und wo möglich berücksichtigt.

Nach der Kurzvorstellung der Untersuchungen und Rahmenbedingungen, können Fragen aus dem Publikum gestellt werden, die Herr Nahr und Herr Wohlfarth von Alm beantworten. Frau Gluth von infraVelo gibt im Austausch Informationen zur Zeitplanung im Projekt. (F= Frage/A= Antwort).

**F: Werden Eigentümer\*innen enteignet, wenn ihre Flächen für die Radschnellverbindung benötigt werden?**

A: Enteignungen sind nicht vorgesehen. Eine Enteignung ist immer das allerletzte Mittel. Die untersuchten Trassen verlaufen überwiegend über bestehende Wege. Außer brachliegenden Bahnflächen sind keine privaten Flächen betroffen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass derzeit noch die Vorplanung für die Variantenauswahl läuft. Erst im Planfeststellungsverfahren wird der Routenverlauf konkretisiert und festgelegt.

**F: Wie sind die Bewertungskriterien gewichtet?**

A: Die Gewichtung ist in der Tabelle mit den Kriterien in der Präsentation angegeben. Kriterien mit der höchsten Gewichtung sind konstantes Fahren (25%) sowie Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer\*innen (20%). Eine Radschnellverbindung wird niemals auf Kosten der Wegequalität von Fußgänger\*innen geplant. Es kann jedoch sein, dass z.B. Kfz-Stellplätze entfallen müssen. Es ist auch erforderlich zu prüfen, wo wichtige Quell- und Zielverkehre sind und welcher Eingriff in die Natur (z. B. Baumfällung) notwendig ist.

**F: Warum hat das Kriterium „Art der Führung“ nur 10% Gewichtung bei der Bewertung?**

A: Das Berliner Mobilitätsgesetz gibt vor, dass Sonderwege, d. h. die von anderen Verkehrsarten getrennte Führungen des Radverkehrs, zu priorisieren sind. Mit diesem Kriterium wird der Vorgabe Rechnung getragen. Grundsätzlich müssen aber alle Arten der Führung einer Radschnellverbindung einen hohen Standard aufweisen, so dass unterschiedliche Führungen keine erheblichen Qualitätseinbußen mit sich bringen dürfen.

**F: Gibt es eine Mindestlänge bei Radschnellverbindungen, die frei von Kreuzungen bzw. ohne Stopps zurückgelegt werden können?**

A: Eine Mindestlänge für die Fahrt ohne Stopp auf Radschnellverbindungen gibt es nicht. Auf Radschnellverbindungen hat der Radverkehr an Knotenpunkten Vorrang. Zu berücksichtigen ist, dass die



Radschnellverbindungen in das bestehende Radverkehrsnetz eingegliedert werden und auch andere Verkehrsarten, wie z. B. der Fußverkehr Anforderungen an gute Wegqualitäten stellen – inklusive der Querungsmöglichkeiten.

**F: Wie ist die Zeitplanung?**

A: Die Machbarkeitsstudie für den „Panke-Trail“ wird im Sommer 2019 abgeschlossen. Wie lange die Detailplanung im Anschluss dauert, hängt von der Komplexität der Trasse ab. Müssen beispielsweise Ingenieurbauwerke wie Brücken erneuert werden, dauern Planung und Bau länger. Hier müssen auch die anderen Trassen berücksichtigt werden, die parallel geplant werden. Erste Baumaßnahmen werden nicht vor 2022 beginnen, bis 2030 sollen etwa 100 km Trassenlänge in der gesamten Stadt gebaut sein.

**F: Wie verbindlich sind die Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren und der Machbarkeitsstudie insgesamt?**

A: Mit dem Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 ist festgelegt, 100 km Radschnellverbindungen zu planen und zu bauen. Verbindlich wird die konkrete Planung von einzelnen Radschnellverbindungen aber erst im Planfeststellungsverfahren. Hier können betroffene Privatpersonen oder Institutionen u. a. gegen die Planungen klagen. Deshalb ist es wichtig, dass die Entscheidungen gut begründet sind und Abwägungen stattgefunden haben. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen als Empfehlungen in die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie ein.

**F: Warum führen die Radschnellverbindungen nicht durch die „Innenstadt“?**

A: Radschnellverbindungen dienen vor allem dazu, Menschen aus den Außenbezirken auf Wegen mit einem hohen, verlässlichen Standard in die Stadt zu führen und zu verteilen. In der dicht bebauten Innenstadt kann dieser Standard nicht überall durchgängig gewährleistet werden. Auf Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes werden aber nicht nur Radschnellverbindungen gebaut, sodass auf anderen Wegen eine gute Durchfahrung der Innenstadt angeboten werden kann.



*Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)*

**F: Warum endet die Radschnellverbindung bei Karow und wird nicht, wie ursprünglich angedacht bis Buch weitergeführt?**

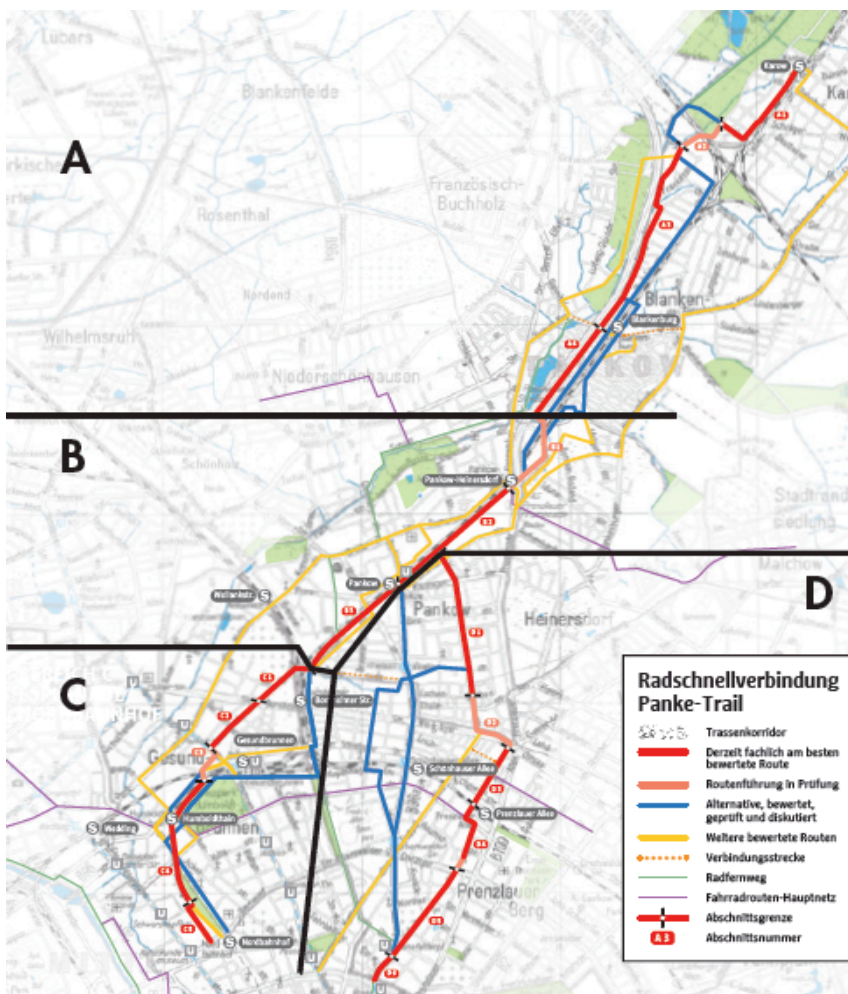
A: Es gibt durchaus gute Argumente für eine Verlängerung der Radschnellverbindung bis Buch. Die sollte geprüft werden. Grundsätzlich sind gute Anbindungen an die Radschnellverbindungen in den Randbereichen mit den Bezirken und umliegenden Gemeinden zu entwickeln. Das müssen nicht immer Radschnellverbindungen sein, hier können andere Radwegeverbindungen als Zufahrten angeboten werden.

**F: Wie wird mit dem Kfz-Durchgangsverkehr auf Radschnellverbindungen umgegangen?**

A: Die Lösungen werden bei der noch folgenden Detailplanung entwickelt. Eine Sperrung der Durchfahrt für den Kfz-Verkehr ist in manchen Straßen notwendig. Dazu gehören Radschnellverbindungen.

**F: Ist für Radschnellverbindungen eine Höchstgeschwindigkeit festgelegt?**

A: Es gibt weder eine Höchst- noch eine Mindestgeschwindigkeit auf Radschnellverbindungen, es gelten die für den jeweiligen Straßenraum festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Es geht bei einer Radschnellverbindung nicht unbedingt darum, möglichst schnell fahren zu können, sondern möglichst ohne anzuhalten zügig ans Ziel zu kommen.



Karte 2: Überblick über den Trassenkorridor der Radschnellverbindung „Panke-Trail“

## Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „Panke-Trail“

Die Beteiligten haben anschließend Gelegenheit, in vier Gruppen jeweils für einen Abschnitt des „Panke-Trails“ die untersuchten Routen zu diskutieren, Fragen, Bedenken und Anregungen zu äußern. Sie haben die Möglichkeit während der Gesprächsphase die Gruppe zu wechseln.

Gruppe 1: Bereich A  
Gruppe 2: Bereich B  
Gruppe 3: Bereich C  
Gruppe 4: Bereich D

In jeder Gruppe stellt ein\*e Fachplaner\*in zunächst die zur Diskussion stehenden Varianten vor. Auf der Karte ist jeweils eine Route in rot dargestellt, die derzeit aus fachlicher Sicht als besonders geeignet erscheint (beste Bewertung). Alle untersuchten Strecken können diskutiert werden. In der Diskussion werden Hinweise von der Moderation und zum Teil von den Beteiligten selbst mit Klebezetteln („Post-ist“) auf dem Plan und auf einem Ergebnisposter notiert. Fragestellungen sind:

- Was ist wo gut gelöst?
- Wo sehen Sie Probleme und Konfliktstellen?
- Was empfehlen Sie, um die Probleme und Konfliktstellen zu lösen?
- Was empfehlen Sie darüber hinaus?

Die Hinweise fließen in die weitere fachliche Bewertung der Varianten ein. Fragen an die Verwaltung, die nicht unmittelbar geklärt werden können, werden separat notiert und im Nachgang der Veranstaltung beantwortet. Diese Informationen sind nachfolgend in kursiv notiert. Die Notizen aus den Gruppen sind im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert.



*Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)*

## Ergebnisse Bereich A

Moderation: Katharine Wegner

Fachplanung: Paul Linkner, ARGE Vössing & Lindschulte

### Merkmale und Herausforderungen der Trasse:

- Trassenverlauf durch Wohn- und Koloniegebiete/Schrebergärten führt zur Einrichtung von Fahrradstraßen mit Vorfahrtregelungen für den Radverkehr
- Nutzung vorhandener Straßen und Wege
- Überprüfung einer direkten Querung des Karower Kreuzes (anstatt Krontaler Straße)
- Querung der Bahnhofstraße

### Schwerpunkte aus der Diskussion:

Es besteht zunächst ein großer Informationsbedarf über die vorgeschlagene Streckenführung, besonders zur derzeit fachlich am besten bewerteten Route. Diese findet schließlich weitgehend Zustimmung bzw. keine strikte Ablehnung. Weitere Aspekte:

- Unabhängig von der Streckenführung besteht seitens der Beteiligten Konsens darüber, dass die Streckenführung in Richtung Buch verlängert werden sollte.
- Seitens einiger Teilnehmer\*innen wird die Routenführung über die Blankenburger Chaussee und den Karower Damm als sinnvolle Lösung angeregt.
- Sowohl die Querung als auch Anbindung des Karower Kreuzes werden intensiv diskutiert. Die Führung der Route in diesem Bereich über die Krontaler Straße, als sinnvolle und baulich umsetzbare Lösung, findet zwar Zustimmung; bevorzugt wird jedoch eine noch engere Querung des Karower Kreuzes mit einer sinnvollen Anbindung an den zukünftigen Turmbahnhof der Deutschen Bahn am Karower Kreuz.
- Es besteht seitens der Fachplanung und der Teilnehmer\*innen Konsens über eine sinnvolle und verträgliche Querung der Route über die Bahnhofstraße. Die derzeit fachlich am besten bewertete Route quert die Bahnhofstraße in enger und parallel zur Autobahn A114 geführter Lage. Die Führung der Querung abseits des Knotenpunktbereichs S-Bahnhof Blankenburg wird als sinnvoll empfunden und findet Zustimmung.
- Im letzten Abschnitt der Routenführung (A4), entlang der Autobahn A114, weisen die Teilnehmer\*innen auf mögliche räumliche Engpässe im Zuge der Verbreiterung der Autobahn A114 hin.

Folgende offene Fragen an die Verwaltung werden notiert:

- Wie wird mit den vielen Baustellen umgegangen?
- Für welche RSV-Strecken werden Kostenschätzungen vorgenommen?

## Ergebnisse Bereich B

Moderation: Mone Böcker

Fachplanung: Beata Brückner, ARGE Vössing & Lindschulte

### Merkmale und Herausforderungen:

- Trassenverlauf entlang der Eisenbahnstrecke Berlin – Eberswalde ermöglicht Führung losgelöst vom Kfz-Verkehr (Zwei-Richtungs-Radweg und separater Gehweg)
- Nutzung von Flächen des Pankower Tors sowie der stillgelegten Bahntrasse der Stettiner Eisenbahn
- Brückenbauwerke der Stettiner Eisenbahn teilweise vorhanden (Mühlenstraße, Maximilianstraße)
- Neubau/Wiederaufbau eines Brückenbauwerks über die Berliner Straße (Bereich S+U-Bahnhof Pankow)

### Schwerpunkte aus der Diskussion:

Die aus fachlicher Sicht favorisierte Streckenführung (rot) wird im Gespräch von den Teilnehmer\*innen als gut, richtig und somit auch als konsensfähig erklärt.

- Die wesentlichen Diskussionsinhalte betreffen die Anknüpfungspunkte an den „Panke-Trail“, die insbesondere aus Richtung Norden (Bereich Niederschönhausen) ein starkes Potenzial ausweisen. Insgesamt werden vier Anbindungswünsche genannt: Dolomitenstraße, Berliner Straße, Hadlichstraße (mit Anbindung an die Neumannstraße) und Damerowstraße.
- Als wesentlich wird die Situation des Radverkehrs im fließenden Verkehr besonders auf den Zufahrtsstrecken zur Radschnellverbindung genannt, wodurch die Radfahrenden oft behindert oder sogar gefährdet werden. Die Beteiligten betonen die Tatsache, dass z. B. über die Ossietzkystraße/Berliner Straße viele Kfz-Schleichverkehre in die nördlich der Bahnstrecke gelegenen Erschließungs- und Wohnstraßen fließen. Hier wird mit Nachdruck ein übergeordnetes Verkehrsführungskonzept gefordert.

Ziel sollte dabei sein, die Berliner Straße vom fließenden Verkehr zu entlasten und dadurch eine entsprechende Radverkehrsführung auch in Richtung Schönhauser Allee zu ermöglichen. Die Führung der Radschnellverbindung über die Neumannstraße (abseits der stark frequentierten Schönhauser Allee) wird jedoch in dieser Gruppe grundsätzlich als richtig betrachtet.

- Die für die Radschnellverbindung vorgesehene Brücke im Bereich S+U-Bahnhof Pankow wird sehr begrüßt. Diese wird für den „Panke-Trail“ als notwendig gesehen. Eine Teilnehmerin gibt zu bedenken, dass ein Brückenbauwerk eine erhebliche Verschattung auf der Berliner Straße zur Folge haben könnte.
- Gewünscht wird eine direkte Anbindung des geplanten Fahrradparkhauses am S+U-Bahnhof Pankow an den „Panke-Trail“. Hier wird übereinstimmend ein Prüfauftrag formuliert.
- Im weiteren Verlauf („Krieger Areal“) ist die Führung der Radschnellverbindung nicht im Detail festgelegt. Eine in der Diskussion anwesende Vertreterin der Eigentümer äußert, diese werde in der Planung berücksichtigt. Für das gesamte Areal sollen auch Anbindungen an den „Panke-Trail“ berücksichtigt werden. Die Anwesenden sind sich einig, dass die Entwicklung des Areals als Chance und als ein Beispiel für die sich wandelnde Mobilität gesehen werden sollte.
- Im Bereich nördlich der S-Bahn-Station Pankow-Heinersdorf befindet sich die Routenführung in Prüfung. Hier wird angemerkt, dass nördlich der Bahngleise parkende LKWs den Radverkehr stark behindern und daher die Fortführung südlich der Gleise richtig sei. Einige der Anwesenden regen an, die Querung der Gleise weiter im Norden zu untersuchen.

- Neben den routenspezifischen Anmerkungen wird von den Anwesenden gefordert, auch den Fußverkehr in die Planung zu integrieren. Problematisch wird dabei die Querung der Radschnellverbindung gesehen.

## Ergebnisse Bereich C

Moderation: Olga König

Fachplanung: Peter Ebert, ARGE Vössing & Lindschulte

Merkmale und Herausforderungen:

- Trassenverlauf durch Wohngebiete (Grüntaler Straße), entlang von Unternehmensansiedlungen (Caroline-Michaelis-Straße) erfordert die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Vorfahrtregelung für den Radverkehr und entlang der S-Bahn-Strecke Friedrichstraße – Gesundbrunnen ermöglicht eine vom Kfz-Verkehr losgelöste Führung (Zwei-Richtungs-Radweg und separater Gehweg)
- Nutzung von Flächen der stillgelegten Bahntrasse der Stettiner Eisenbahn (zwischen Gesundbrunnen und Nordbahnhof)
- Notwendige Brückenbauwerke
- Querung Bahngleise im Bereich Gesundbrunnen
- Anbindung Wiesenstraße
- Liesenbrücke (in Kombination mit geplanter Grünverbindung)

Schwerpunkte aus der Diskussion:

Die derzeit fachlich am besten bewertete Route für den Bereich C über die Grüntaler Straße und die ehemalige Bahntrasse der Stettiner Eisenbahn bis hin zum Park am Nordbahnhof und der Caroline-Michaelis-Straße wird grob vorgestellt und mit den jeweiligen Herausforderungen erläutert.

- Die Beteiligten fragen nach alternativen Routen (Norweger Straße; Jülicher Straße/Swinemünder Straße). Bemerkt wird, dass die Grüntaler Straße eine gute Variante mit verschiedenen Lösungs- und Realisierungsmöglichkeiten darstellt. Zudem wird die Führung auf der alten Bahntrasse begrüßt, vor allem die Mitbenutzung der Liesenbrücke. Kritisch wird der Übergang mit größerem Höhenunterschied von der Bahntrasse zur Hochstraße gesehen. Hier wird eine längere Rampenentwicklung ab Bahnhof Humboldthain und somit geringerer Steigung vorgeschlagen. Dadurch könnte auch leichter eine gewünschte Anbindung an die Wiesenbrücke im Bereich des S-Bahnhofs Humboldthain realisiert werden.
- Es wird angeregt, die Route im Süden fortzuführen, am besten bis zur Linienstraße hindurch. Hier wird ein Anschluss an die jetzt schon neugestalteten Straßenzüge im Bereich des Nordbahnhofs erwähnt. Dennoch wird angeregt, eine Radschnellverbindung bis ins Stadtzentrum zu führen.
- Die Querung der Bornholmer Straße wird als weniger problematisch gesehen als die der Badstraße. Eine radverkehrsgerechte und fahrradfreundliche Alternative wird hier – trotz Vorstellung der Möglichkeiten – ohne konkrete Ausarbeitung und Bevorzugung der Radschnellverbindung als eher unrealistisch gesehen.
- Die Routenführung des südlichen Teils der Grüntaler Straße als Fahrradstraße trifft nicht bei allen Beteiligten auf Zustimmung. Es wird weiterhin viel Durchgangsverkehr erwartet. Der Konflikt mit dem Kfz-Verkehr wird als grundsätzliches Problem der Fahrradstraßen angesehen. In der Grüntaler Straße gibt es aber viel Platz, sodass unter anderem vorgeschlagen wird, die Radschnellverbindung zwi-

schen Grünanlage und Straße zu legen. Die daraus resultierenden Folgen für das Straßenbild und die Zugänge zu Häusern/Grundstücken werden diskutiert und wären genauer zu prüfen.

- Der nördliche Teil der Grüntaler ist in zwei Straßenzüge mit großem Mittelstreifen geteilt. Die Führung auf dem östlichen verkehrsberuhigteren Straßenzug wird vielfach begrüßt, vor allem da auf dem westlichen Teil viel Durchgangsverkehr über den „Schleichweg“ Steegerstraße erfolgt. Direkt im Nachgang der Diskussion wird noch auf den breiten Mittelstreifen (Grüntaler Promenade) und die Berücksichtigung einer neuen Gestaltung hingewiesen.

Folgender Punkt wird als offene Frage an die Verwaltung notiert:

- Anschluss Nasse Dreieck über Esplanade

## **Ergebnisse Bereich D**

Moderation: Birthe Ohmsen

Fachplanung: Philipp Nahr, ARGE Vössing & Lindschulte

Merkmale und Herausforderungen:

- Trassenverlauf durch Wohngebiete erfordert hier die Einrichtung von Radfahrstreifen/Protected-Bike-Lanes bzw. von Fahrradstraßen mit Vorfahrtregelung für den Radverkehr
- Schaffung einer schnellen und nahräumigen Alternative zu vielbefahrenen Straßen des Kfz-Verkehrs mit wenig Lichtsignalanlagen (Ampeln) und gute Möglichkeiten zur Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Schaffung einer übergeordneten Durchgangsverbindung ergänzend zum feingliedrigen bezirklichen Radverkehrsnetz

Schwerpunkte aus der Diskussion:

Im Rahmen der Diskussion ergeben sich drei Schwerpunktthemen.

- Unter den Beteiligten gibt es verschiedene Meinungen und Gründe für eine Trassenführung abseits oder entlang der Schönhauser Allee. Insbesondere für den weiträumigen Radverkehr wird eine Führung abseits der Schönhauser Allee entlang der Neumannstraße, Dunckerstraße, Senefelder Straße, Kollwitzstraße von vielen bevorzugt, da hier ein Vorrang für den Radverkehr und eine konstante Reisegeschwindigkeit besser realisiert werden können. Die Gründe hierfür (u. a. Bevorrechtigung an Knotenpunkten, weniger um Flächen konkurrierende Verkehrsteilnehmer\*innen, Führung abseits der kleinteiligen Quellen und Ziele mit vielen Stopps entlang der Trasse) werden vom Fachplaner erläutert. Einzelne Anwesende berichten, dass sie bereits jetzt diese Trasse als Alternative zur Schönhauser Allee befahren. Andere hingegen befürworten eine Führung entlang der Schönhauser Allee, da eben dort viele Quellen und Ziele des alltäglichen Verkehrs liegen. Einzelne Beteiligte zweifeln zudem daran, dass die Radfahrenden, welche heute bereits auf der Schönhauser Allee unterwegs sind, die längere Strecke über die Neumannstraße, Dunckerstraße, Senefelder Straße und Kollwitzstraße wählen würden. Hierzu werden wiederum Argumente genannt, dass die längere Strecke – bei entsprechender Gestaltung - jedoch schneller und entspannter befahren werden könne. Einig sind sich alle, dass unabhängig von einer Radschnellverbindung etwas für den Radverkehr entlang der Schönhauser Allee getan werden muss.
- Ein weiterer Schwerpunkt ist die Anbindung der Radverkehre nördlich des S-Bahnhofs Pankow. Die Radschnellverbindung des „Panke-Trails“ ist derzeit hauptsächlich auf die Verkehre aus/in Richtung Blankenburg, Karow und Buch ausgerichtet. Es herrscht Einigkeit darüber, dass mehrere Anbindungen an den „Panke-Trail“ auch aus/in Richtung Schlosspark und Niederschönhausen geschaffen

werden müssen. Als mögliche Anbindungspunkte werden eine Querung der Bahngleise im Bereich der Hadlichstraße, sowie eine Anbindung im Bereich Berliner Straße und Mühlenstraße genannt. Es wird darauf verwiesen, dass auch der „Panke-Trail“ in Richtung Gesundbrunnen/Nordbahnhof für diese Verkehre von Relevanz sein kann und nicht nur die Anbindung an die Schönhauser Allee bzw. Neumannstraße wichtig ist.

- Die Ausgestaltung von Fahrradstraßen wird ebenfalls besprochen. Neben möglichen Maßnahmen, um die Kfz-Verkehre zu reduzieren und den Kfz-Durchgangsverkehr zu verhindern (Durchfahrt sperren), sind haltende Lieferfahrzeuge und querender Fuß- und Radverkehr wichtige Themen. Es wird über die Möglichkeiten diskutiert, Lieferzonen für die ansässigen Betriebe in Nebenstraßen einzurichten. Für querenden Fuß- und Radverkehr sind insbesondere bei starkem Querungsbedarf (Schulwege, Fahrradachsen) Möglichkeiten vorzusehen, die (bevorrechtigte) Fahrradstraße auch bei hohem Radverkehrsanteil mit möglichst wenig Wartezeit verkehrssicher zu querern.
- Weitere Themen, die genannt werden, sind: der Wochenmarkt am Kollwitzplatz, die Anbindung der Kollwitzstraße an die Schönhauser Allee, die Querung der Wisbyer Straße sowie der verkehrsberuhigte Bereich vor dem MACH MIT! Kindermuseum.

## Abschluss

Nach der Gruppenarbeitsphase versammeln sich alle Teilnehmer\*innen wieder im Plenum. Das Planungsteam der ARGE Vössing & Lindschulte fasst die Ergebnisse aus der Gruppenarbeitsphase kurz für alle Anwesenden zusammen. Herr Nahr wird hier auf Grund eines Termins von Frau Gluth, infraVelo GmbH, vertreten.

Staatssekretär Ingmar Streese bedankt sich zum Abschluss bei allen Beteiligten für die gute Diskussionskultur und den intensiven Austausch. Ebenfalls bedankt er sich bei den Planer\*innen und den an der heutigen Veranstaltung beteiligten Akteur\*innen. Die Beteiligung zeige, dass der Senat auf dem richtigen Weg sei, den Radverkehr zu fördern. Neben den Radschnellverbindungen würden derzeit viele weitere Maßnahmen angeschoben. Herr Streese kann die Ungeduld der Beteiligten nachvollziehen. Auch er sei ungeduldig. Zu bedenken sei, dass einem guten Produkt eine gute Planung vorausgehe. Herr Streese verabschiedet sich von den Anwesenden, wünscht einen guten Heimweg und ein erholsames Wochenende.



Staatssekretär Ingmar Streese (links) und Auswahl des Namens für die Trasse „Panke-Trail“ (rechts)

Sollten Fragen offen geblieben oder Anregungen vergessen worden sein, kann der Kontakt mit der infraVelo über folgende E-Mail-Adresse aufgenommen werden: [radschnellverbindung@infravelo.de](mailto:radschnellverbindung@infravelo.de). Frau Böcker weist darauf hin, dass am Ausgang ein Plakat für weitere Anregungen und Feedback zur Verfü-



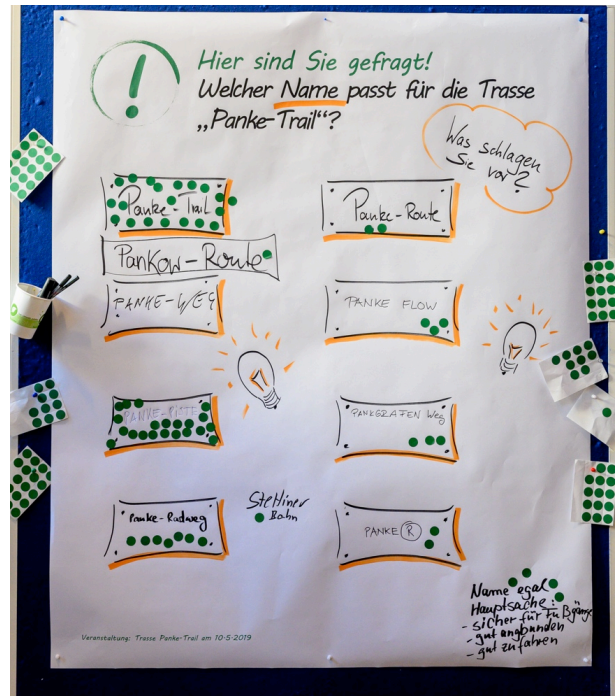
gung steht. Sie weist ebenfalls auf die Abfrage zur Namensfindung für die Trasse hin (siehe Anhang) und bedankt sich bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit.

## Nachspann

Folgende Namensvorschläge werden bewertet:

- Panke-Trail (21 Punkte)
- Pankow-Route (2 Punkte)
- Panke-Weg (0 Punkte)
- Panke-Route (2 Punkte)
- Panke-Flow (3 Punkte)
- Panke-Piste (21 Punkte)
- Panke-Radweg (7 Punkte)
- Pankgrafen Weg (3 Punkte)
- Panke R (2 Punkte)
- Name egal Hauptsache (4 Punkte):
  - Sicher für Fußgänger
  - Gut angebunden
  - Gut zu fahren

Panke-Trail und Panke-Piste liegen in der Bewertung gleichauf.



Abfrage zur Namensfindung

## Stichpunkte vom Feedbackposter

### Anregungen:

- Zentralerer Ort nicht in P-Berg
- Verkehrsberuhigung/Zubringer Niederschönhausen!

### Kommentare:

- Weiter so!

### Feedback:

- War super
- Stimmt!
- Fahrradstraßen sind doof für Kinder unter 8 Jahren, lieber getrennte Radwege
- Weiter so

## ANHANG

### Notizen Bereich A

#### Was ist gut gelöst?

-

#### Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Bestehende Beteiligungen z. B. Karow Rahmenplan miteinbeziehen
- Weiterführung RSV Karow Buch (1)  
1) Pankeweg und Weiterführung links von S-Bahn Trasse
- Weiterführung RSV Karow Buch (2)  
2) Blankenburger Chaussee unter A10 (Platz genug) bis S-Bahn-Station Buch (neue Kreuzung)<sup>2</sup>
- BUCH anbinden! RSV verlängern (Max-Delbrück-Centrum)
- Sicherstellen Fußgänger, Alte, Kinder = Fahrrad
- Wurde die Bevölkerungsdichte bei der Planung berücksichtigt? S-Bahnhof Karow wenig frequentiert, lieber weiter östlich
- Autobahn-Standstreifen wird verbreitert – bei RSV-Planung berücksichtigen
- Sichtbarkeit des Radverkehrs – nicht durch die Natur, sondern zentral soll der Weg laufen
- Querungen Feuchter Winkel (Tunnellösung) mit anderen Varianten prüfen (kann nicht früher gequert werden)
- Verbindungen nach Französisch Buchholz und Lichtenberg
- Turmbahnhof Karow für Regionalverkehr + S-Bahn auch vom Panke-Trail erreichen – für Ausflugsverkehr in die Naherholungsgebiete, Naturparks, Schorfheide

#### Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Enteignung Bewohner\*innen?
- Wie kann das Karower Kreuz mit angeschlossen werden? Wäre wichtig! Planungen noch unklar
- Karower Kreuz verschiedene Ebenen Problem
- Steigung Sellheimbrücke

#### Welche Lösungen empfehlen Sie?

- Strecke Blankenburger Chaussee gar nicht so viele Kreuzungen – wäre als RSV geeignet
- Turmbahnhof Perspektive → RSV + Fußverkehr mit integrieren!
- Wenn Bahnprojekt Karower Kreuz kommt, dann vielleicht blaue Linie, weil sie bessere Anbindung verspricht
- Beidseitige Anbindung des Bahnhofs Blankenburg berücksichtigen! Bisher nur einspurig

### Offene Fragen an die Verwaltung

- Wie wird mit den vielen Baustellen umgegangen?
- Für welche RSV-Strecken werden Kostenschätzungen vorgenommen?

### Klebezettel an der Karte

keine

### **Fragen Abschnitt A: S-Bhf. Karow – Am Feuchten Winkel**

#### Erachten Sie eine eigenständige Querung des Karower Kreuz als sinnvoll?

-

#### Wie kann eine gute Querung der Bahnhofstraße gestaltet werden?

- Besser rote Linie, bei blau noch mehr Fuß- und ÖPNV-Verkehr
- S-Bahnhof Blankenburg Querung → Beispiel Kopenhagen!
- Steigungen berücksichtigen
- Ist genügend Platz vorhanden, wenn die Anschlussstelle noch entsteht?
- LSA (Ampelanlagen) schnell Radfahrenden Grün geben
- Straßenbahnplanung mitberücksichtigen



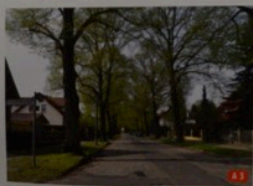
Notizen zu den Fragestellungen

# A S-Bahn Karow - Am Feuchten Winkel



## Radschnellverbindung Panke-Trail

- Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Routenführung in Prüfung
- Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
- Weitere bewertete Routen
- Verbindungsstrecke
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- Abschnittsgrenze
- Abschnittsnummer



Notizen auf der Karte

## Notizen Bereich B

### Was ist gut gelöst?

- Brücke über die Berliner Straße ist super! (Konfliktpunkt) (realisierbar? Barrierefrei? Wird es zu dunkel auf der Berliner Straße? → Prüfauftrag!)
- Rote Route ist gut!

### Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Sicherheit für Fußverkehr, sichere Übergänge
- Zubringer durchgängig befahrbar, z. B. Schlosspark, Dorfanger Pankow
- ausreichende Zahl an Zufahrten berücksichtigen

### Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

- Engstelle S-Bahnhof Pankow – wie können Zubringer integriert werden?
- Schönhauer Allee stressig
- *Nachtrag: Breite Straße von Wollankstraße/Schönholzer → Damerowstraße/Hadlichstraße und weiter als gelbe Strecke → fast alle umfahren die Knoten*

### Welche Lösungen empfehlen Sie?

- Anschluss über Berliner Straße verbindet Geschäftslagen + bessere Führung durch den Kfz-Verkehr
- Verkehrskonzept für Zubringer aus dem Norden
- Rampe Fahrradparkhaus Panke-Trail Prüfauftrag, auch barrierefrei
- Neumannstraße gut ausbauen (siehe: Schönhauer Allee stressig!)
- Kfz-Führungskonzept für nördlichen Bereich (s. Potenzialuntersuchung)

### Fragen: Abschnitt B: Feuchter Winkel – Esplanade

- Wo und wie können die Bahngleise im Bereich Pankow-Heinersdorf gequert werden?
- Wie kann die Berliner Straße gequert werden? Wie sieht die Fortführung auf dem Gelände des Pankower Tors aus?

### Klebezettel und Notizen an der Karte

- Ossietzky Str. Kfz-Schleichverkehr
- Damerowstraße AB-Zubringer → ! Schnell zum Panke-Trail
- (Breite Str./Berliner Str.) viel Zufluss
- Krieger SE
- Verbesserung des Belags

- Fahrradparkhaus S-Bahnhof Pankow → Zufahrt
- Brücke S-Bahnhof Pankow – Berliner Straße
- Erschließungsstraße berücksichtigen – Pankower Tor
- LKW-Parken
- Wäre hier geradeaus möglich?
- Planer prüfen Führung unter der Bahn

Abschnitt B: Am Feuchtwinkel - Esplanade

- Wo und wie können die Bahngleise im Bereich Pankow-Heinersdorf S gequert werden?
- Wie kann die Berliner Straße gequert werden? Wie sieht die Fortführung auf dem Gelände des Pankower Tors aus?

# Bereich B

### Was ist gut gelöst?

- Brücke über die Berliner Str. ist super (realisierbar? barrierefrei? wird es zu einem Aufstieg auf die Berliner Str.? → Prüfauftrag!)
- rote Route ist gut!

### Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Sicherheit für Fußverkehr, sichere Übergänge
- Zubringer durchgängig befahrbar, z.B. Straßenspark, Daifanger Pankow
- ausreichende Zahl an Zufahrten berücksichtigen

Offene Frage(n) an die Verwaltung:

### Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

- Engstelle S-Bahn Pankow - wie können Zubringer integriert werden?
- Schönerhaus Allee stressig

### Welche Lösungen empfehlen Sie?

- Anschluss über Berlin Straße verbindet Geschäftsbereiche + bessere Führung für den Kfz-Verkehr
- Verkehrskonzept für Zubringer aus dem ~~Westen~~ Norden
- Rampe Fahrradparkhaus Panke-Triple Prüfauftrag, auch barrierefrei

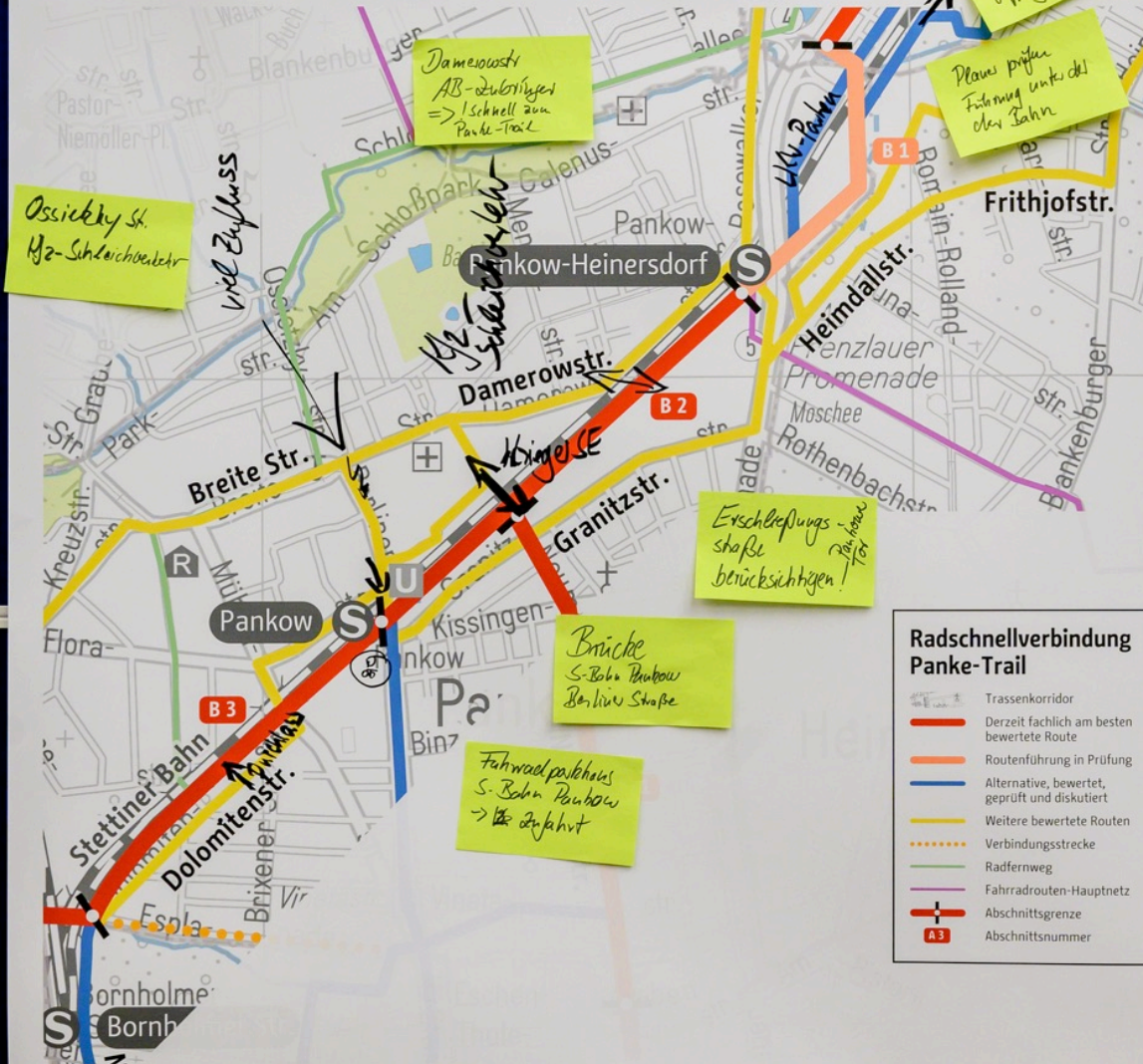
→ Mennekestr. gut ausbauen

- Kfz-führungskonzept für nördlichen Bereich (s. Potenzialuntersuchung)

Notizen zu den Fragestellungen



## B Am Feuchten Winkel – Esplanade



Notizen auf dem Plan

## Notizen Bereich C

### Was ist gut gelöst?

- Grüntaler Straße richtige Entscheidung
- Liesenbrücke → gute Lösung
- Grüntaler Straße – viel Fläche, gute Realisierungsmöglichkeiten
- Versch. Lösungen nicht nur Fahrradstraße, getrennte Führung

### Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Prüfung der Alternativvariante (1)
- Prüfung der alten Durchwegung der Bahntrasse (Gesundbrunnen) (2)
- Generell: bauliche getrennt Führung Kfz + Rad (Berücksichtigung Kinder)
- Grüntaler erleben – Promenaden
- Auf der Grüntaler Straße möglichst keine Fahrradstraße, sondern einen baulich abgetrennten Radweg. Dafür von der südöstlich des Grünstreifens verlaufenden Straße auf der Seite des Grünstreifens einen Radweg abtrennen

### Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

- KP (*Knotenpunkt*) Badstraße ist kompliziert

### Welche Lösungen empfehlen Sie?

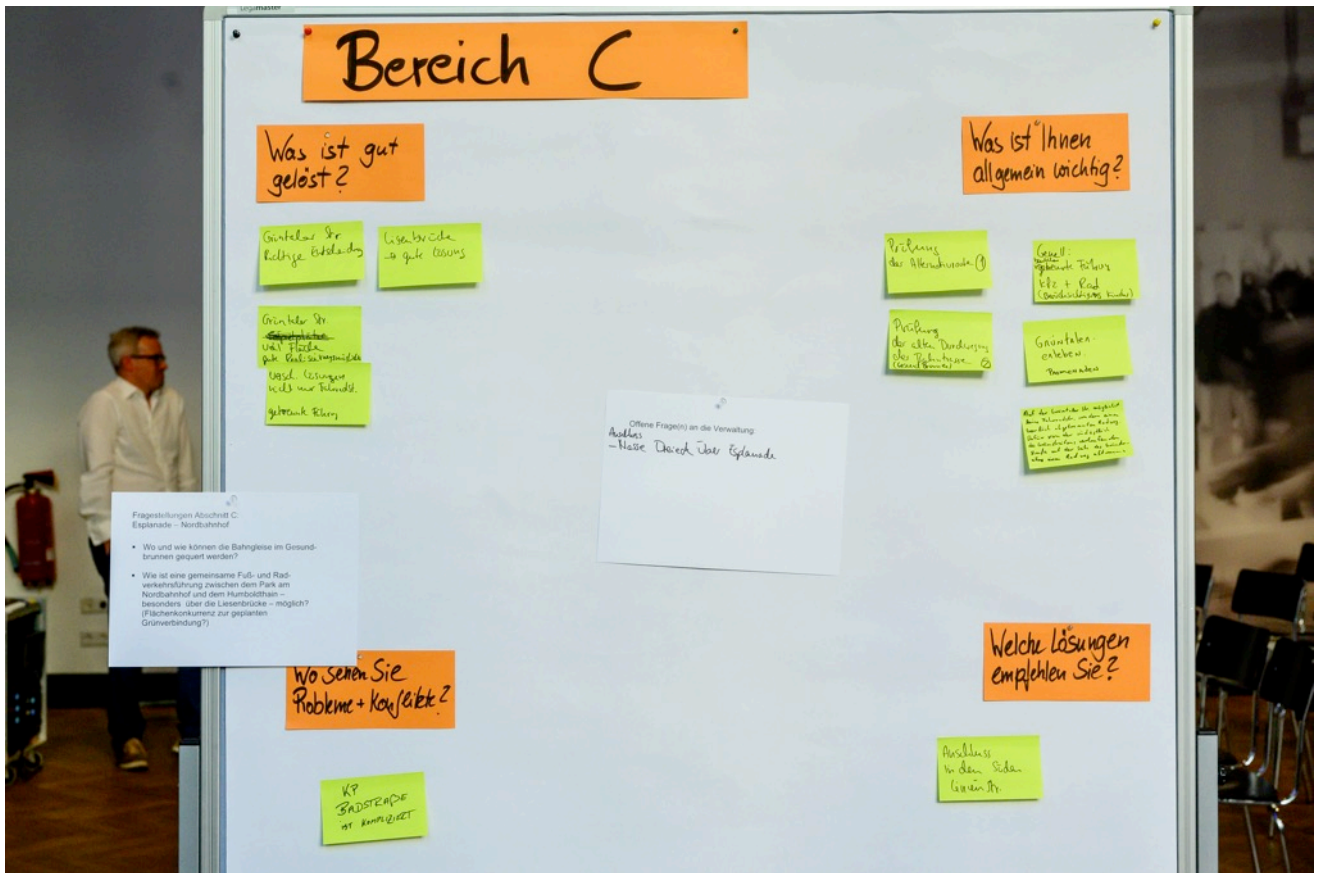
- Anschluss in den Süden – Linienstraße

### Klebezettel an Karte

- Steegerstraße berücksichtigen
- Unterführung benötigt bessere Beleuchtung
- Steigung → Welche Lösung gibt es?
- Rampe für Fußgänger
- Alternative? (Grundschule, Querung zur S-Bahn)<sup>1</sup>
- Norwegerstr. jetzt schon gut genutzt → bietet sich an

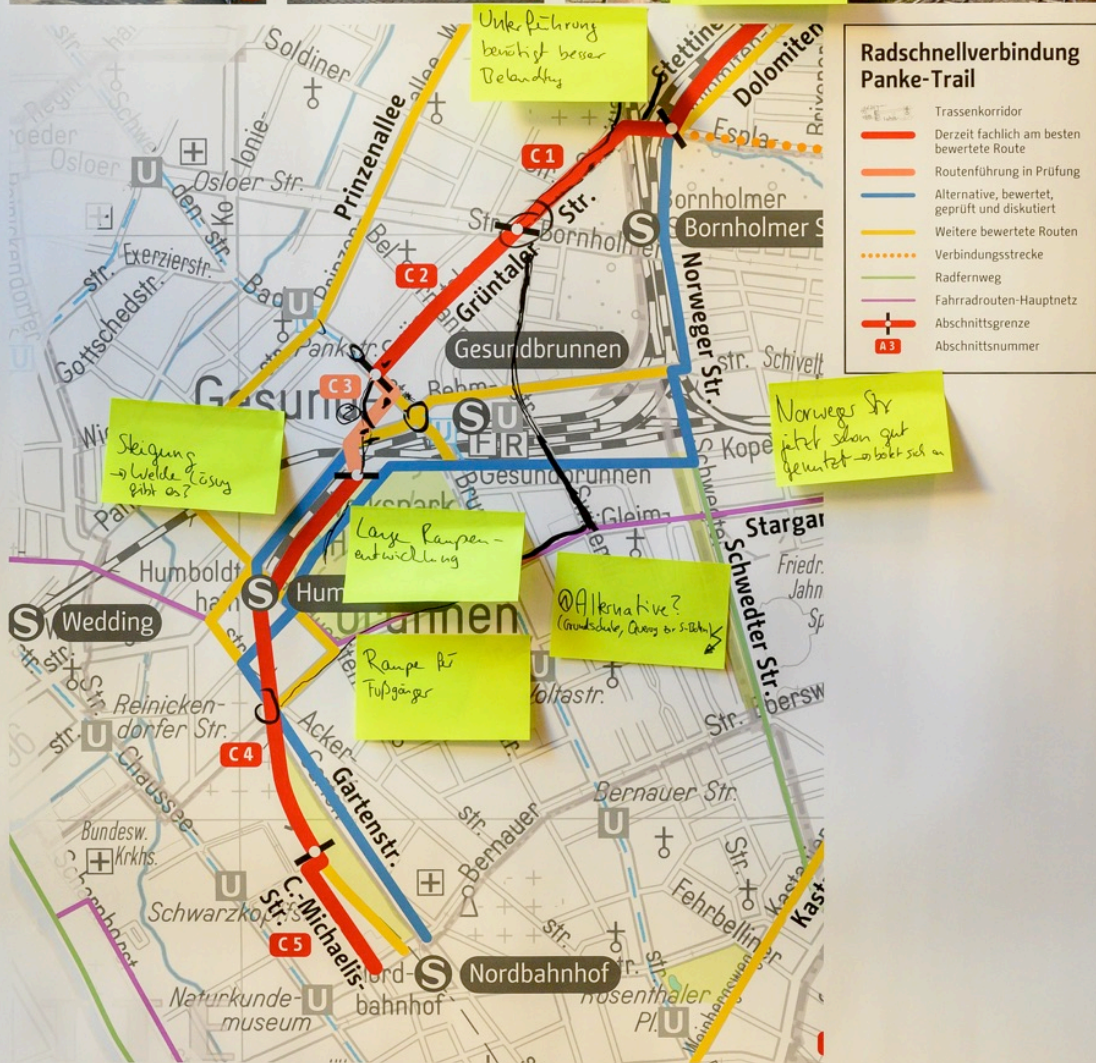
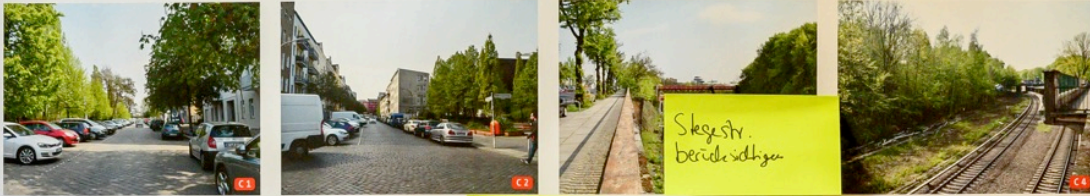
### Offene Fragen an die Verwaltung

- Anschluss „Das Nasse Dreieck“ über Esplanade



Notizen zu den Fragestellungen

## C Esplanade - Nordbahnhof



Notizen auf dem Plan

## Notizen Bereich D

### Was ist gut gelöst?

- Positiv: „RSV“ entlang der Bahn im Bereich Pankower Tor
- Variante D ist richtig gewählt

### Was ist Ihnen allgemein wichtig?

- Schönhauser Allee ist eigentlich gut geeignet als Variante ... nochmal prüfen!
- Anbindung nach Norden unklar → klären!

### Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

- Wochenmarkt + Kollwitzstraße + Senefelder Platz kritisch
- Konflikt Kreuzung Prenzlauer Allee/Ostseestraße → vorher abbiegen!
- Zweirichtungsverkehr Wisbyer Straße kritisch
- viele Lieferwagen in der Dunckerstraße → ständig warten
- „Masse“ sucht sich ihren Weg
- Max-Schmeling-Halle berücksichtigen (Route im Westen)
- Lieferverkehr in Fahrradstraße lösen → Praxis berücksichtigen
- Bei Fahrradstraßen Konflikt querende Fußgänger/Radverkehr
- Verkehrsberuhigte Zone (D4) !Konflikt!

### Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Radweg unter der U-Bahn Schönhauser Allee?
- Schönhauser Allee Fahrstreifen von Pkw wegnehmen für Fahrrad nutzen
- Schnellstraße ohne Parkbuchten ausführen → Schönhauser Allee
- Bei Wisbyer Straße andere Streckenführung (vorher abbiegen)
- Brücke im Osten wiederherstellen
- Variante im Westen (Brücke wiederherstellen)

### Fragestellungen Abschnitt D: Pankower Tor – Rosa Luxemburg Platz

- Ist eine Querung des Geländes Pankower Tor und eine Anbindung der Hadlichstraße möglich?
- So wie es vorgeschlagen ist, ist es positiv

Wie wird die Radschnellverbindung zwischen Neumannstraße und Dunckerstraße verknüpft? (Querung Wisbyer Straße)

- Variante D3

Wie kann der Anteil des Kfz-Verkehrs in den Fahrradstraßen spürbar gesenkt werden?

- Durchfahrt sperren

Klebezettel und Stichpunkte in der Karte

- Verbindungen nach Norden schaffen
- Variante D3 andenken zur Querung Wisbyer Straße
- viele + Parken

# Bereich D

Fragestellungen Abschnitt D  
Pankower Tor – Rosa-Luxemburg-Platz

1. Ist eine Querung des Geländes Pankower Tor und eine Anbindung der Hadlichstraße möglich?
2. Wie wird die Radschnellverbindung zwischen Neumannstraße und Dunckerstraße verknüpft? (Querung Wisbyer Straße)
3. Wie kann der Anteil des Kfz-Verkehrs in den Fahrradstraßen spürbar gesenkt werden?

## Was ist gut gelöst?

positiv: "K" entlang der Radstr. im Bereich Pankower Tor

Variante D ist wichtig für die...

## Was ist Ihnen allgemein wichtig?

Schnellere Abfertigung ist gut, aber als Variante ist nicht möglich

ANBINDUNG NACH NORDEN (UNTERD) → WAGEN

1. So wie es vorgelegt ist, ist so positiv
2. Durchfahrtsperre
3. Variante D3

Offene Frage(n) an die Verwaltung:

## Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

Wohnen + Arbeit -> weniger Platz für PKW

Konflikte: Kreuzung Pankower Allee / Ostsee -> kein Platz

VIELE WAGEN - WAGEN IN DER DUNCKERSTRASSE -> Staus im Winter

Anger -> keine Möglichkeit für PKW (Park in Winter)

Masse -> nicht möglich

2-Bericht -> Lösung ist...

Verkehrsberuhigte Zone (DB) -> "LOWFLOOR"

Bei Fahrradstraße: Verknüpfung / Radweg

Zeit viel in Fahrradstraße lösen -> keine Möglichkeit

## Welche Lösungen empfehlen Sie?

Schnellere Abfertigung -> Pankower Tor -> Fahrradstraßen

Radweg UNTER DER U-BAHN SCHÖNHAUSER?

Schnellstraße ohne Parkbänke ausführen -> keine Möglichkeit

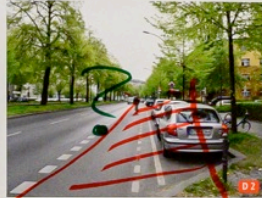
Bei Wisbyer Allee -> schnellerer Straßenführung (von Ostsee)

Brücke -> nicht möglich











Variante in Winter (Brücke wieder herstellen)

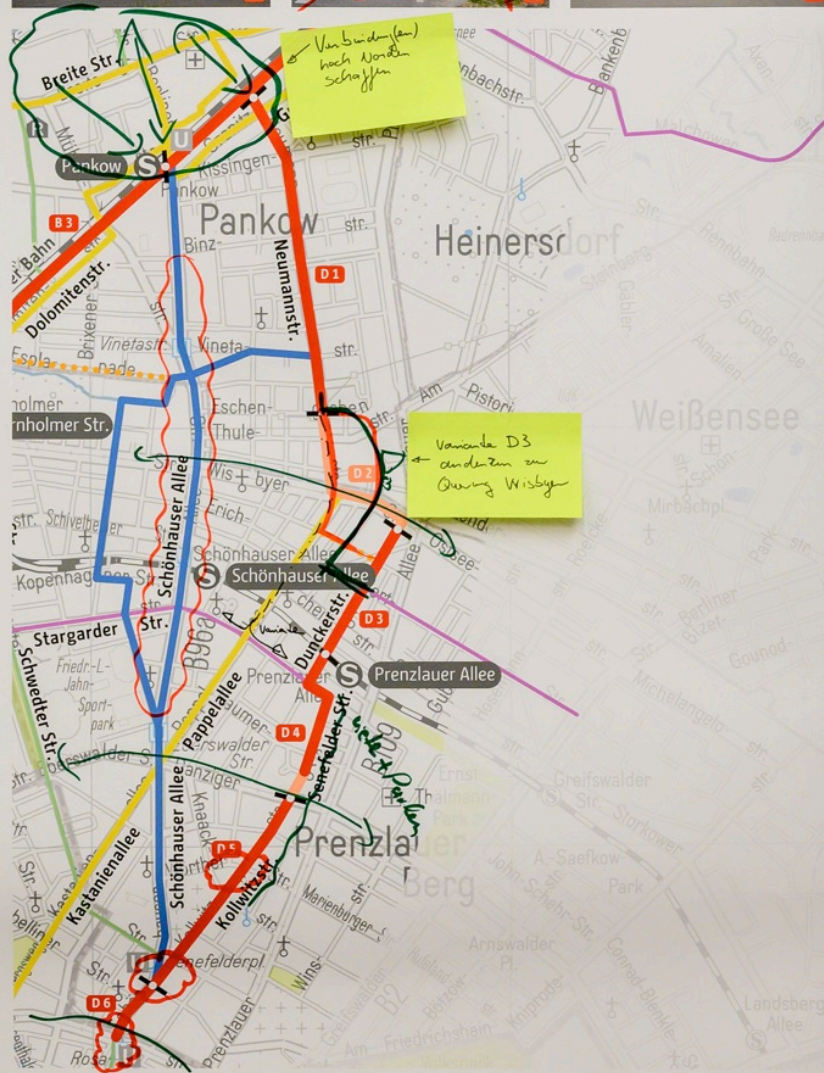
Notizen zu den Fragestellungen

## D Pankower Tor – Rosa-Luxemburg-Platz



### Radschnellverbindung Panke-Trail

-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Routenführung in Prüfung
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere bewertete Routen
-  Verbindungsstrecke
-  Radfernweg
-  Fahrradroutes-Hauptnetz
-  Abschnittsgrenze
-  Abschnittsnummer



Notizen auf dem Plan



## Impressum

### Veranstalter und Vorhabenträger

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

ARGE Vössing & Lindschulte  
Vössing Ingenieurgesellschaft mbH  
Storkower Straße 132  
10407 Berlin  
[www.voessing.de](http://www.voessing.de)  
LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH  
Stresemannstraße 26  
40210 Düsseldorf  
[www.lindschulte.de](http://www.lindschulte.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

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

### Bildnachweise

infraVelo/Thomas Rafalzyk

Stand: Juli 2019

