



Berlin: mobiler

Radschnellverbindung Y-Trasse Adlershof – Neukölln – Kreuzberg – Treptow Informations- und Dialogveranstaltung 16.4.2019 Dokumentation

INHALT

Veranstaltungsdaten	1
Überblick über den Ablauf.....	1
Vorspann	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	3
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand.....	5
Gesprächsphase zur Y-Trasse	9
Ergebnisse Bereich 1 Hasenheide/Oderstraße	10
Ergebnisse Bereich 2 Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100	11
Ergebnisse Bereich 3 Betriebsweg A 113.....	12
Ergebnisse Bereich 4 Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal.....	13
Abschluss	14
Nachspann.....	15
ANHANG	17
1. Notizen Bereich 1 Hasenheide/Oderstraße.....	17
2. Notizen Bereich 2 Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100	20
3. Notizen Bereich 3 Betriebsweg A113	23
4. Notizen Bereich 4 Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal	26
Impressum	29

Veranstaltungsdaten

Dienstag, 16. April 2019

Heimathafen Neukölln im Bezirk Neukölln

18:00 Uhr bis 20:30 Uhr

Überblick über den Ablauf

1. Einlass mit Infoausstellung
2. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
Ingmar Streese, Staatssekretär für Verkehr
Martin Hikel, Bezirksbürgermeister von Neukölln
Monika Herrmann, Bezirksbürgermeisterin von Friedrichshain-Kreuzberg
3. Radschnellverbindung Y-Trasse und die Machbarkeitsuntersuchungen | Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure
4. Dialoginseln | Information und Diskussion in vier Gesprächsgruppen über vier Abschnitte des Trassenkorridors
5. Themen und Fragen aus den Dialoginseln im Plenum, zusammengefasst durch SHP Ingenieure
6. Ausblick
Wigand von Sassen, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Entreffen der Interessierten und Einlass mit Infoausstellung sowie Abfragen im Foyer

Vorspann

Die Teilnehmenden haben vor Beginn der Informations- und Dialogveranstaltung die Möglichkeit, sich im Foyer des „Heimathafens Neukölln“ über die geplante Radschnellverbindung zur Y-Trasse zu informieren. Auf den Plakaten werden Hintergrundinformationen aus der vorangegangenen Potenzialuntersuchung und über die untersuchten Routen im Trassenkorridor der Y-Trasse durch die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Treptow-Köpenick dargestellt.

Das Moderationsteam empfängt die Teilnehmenden mit Abfragen an Plakaten, die einen Eindruck über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises vermitteln:

- Wo wohnen oder arbeiten Sie?

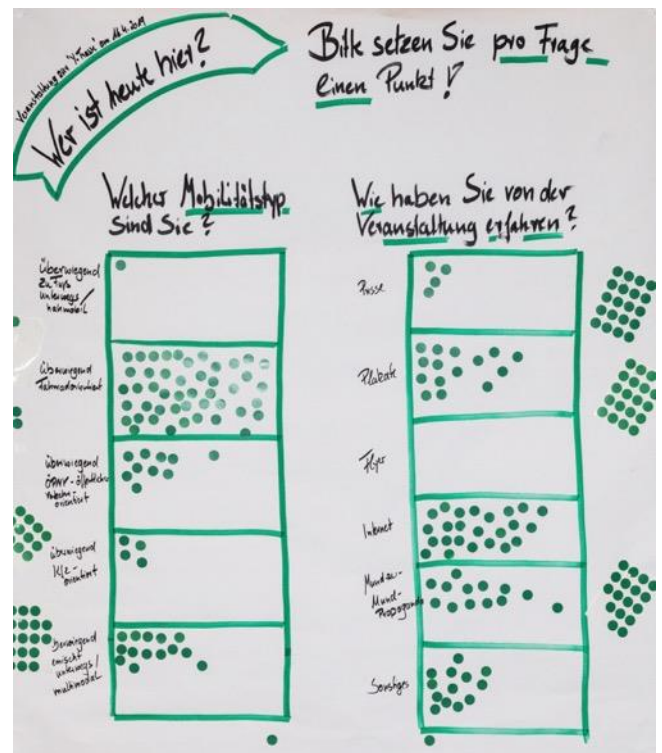
Die Teilnehmenden verorten ihren Wohnsitz oder Arbeitsort mit einem Punkt auf der Karte. Rund die Hälfte der Teilnehmenden wohnt bzw. arbeitet im Bereich des Korridors der Y-Trasse, davon die Mehrzahl in Neukölln. Darüber hinaus sind viele Punkte in deutlich weiterer Entfernung vom Trassenkorridor gesetzt. Hier zeigt sich ein großes Interesse auch über das unmittelbare Einzugsgebiet hinaus.

- Welcher Mobilitätstyp sind Sie?

Die Mehrzahl der Beteiligten setzt den Punkt bei „überwiegend fahrradorientiert“. Mit deutlichem Abstand folgen Teilnehmende, die regelmäßig gemischt unterwegs (multimodal) sind sowie die ÖPNV-Orientierten. Lediglich vier Teilnehmende verorten sich als „überwiegend KFZ-orientiert“ und nur ein Punkt ist bei überwiegend zu Fuß unterwegs/nahmobil gesetzt.

- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

Die Mehrzahl der Teilnehmenden hat über das Internet, über Plakate sowie Mund-zu-Mund-Propaganda von der Veranstaltung erfahren, gefolgt von „Sonstiges“ und Presse als Informationsmedium.



Abfragen zum Wohn- bzw. Arbeitsort, zum Mobilitätstyp sowie zum Informationsmedium

Begrüßung und Einstieg zum Verfahren

Staatssekretär Ingmar Streese begrüßt die rund 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und zeigt sich erfreut über das große Interesse an der zweiten Informations- und Dialogveranstaltung über Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet. Er geht auf die Hintergründe der Veranstaltung ein: Das Land Berlin beabsichtigt, rund 100 km Radschnellverbindungen durch die Gesamtstadt umzusetzen. Mehrere beauftragte Planungsteams erarbeiten derzeit zehn radial auf das Zentrum zulaufende Radschnellverbindungen. Eine elfte Route erarbeitet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz selbst. Herr Streese erläutert, dass die Stärkung des Umweltverbundes im Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 verankert sei, die u. a. dem Radverkehr Priorität einräumt. Seit den 1960er Jahren seien die Städte „autogerecht“ geplant worden. Die Verkehrswende nehme Zeit in Anspruch. Dabei werde es sicher auch Nutzungskonflikte geben.

Die heute zur Diskussion gestellte Y-Trasse soll rund 17 km lang werden. Der Bau soll im Jahr 2022 beginnen. Herr Streese betont, für ein gutes Ergebnis seien eine umfassende Planung, die Beteiligung der Expert*innen vor Ort und eine sorgfältige Abwägung nötig. Radschnellverbindungen seien keine Rennstrecken, sondern sollten im Alltag zügig und ohne Unterbrechungen ans Ziel führen. Dafür würden in der Regel mindestens vier Meter breite Radverkehrsanlagen angeboten. Künftig werde es auch für weite Wegstrecken aus dem Umland interessant sein, mit dem Rad zu fahren; vor allem für Pendelnde.

Aus den drei beteiligten Bezirken Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg und Treptow-Köpenick sind Martin Hikel, Bezirksbürgermeister von Neukölln, und Monika Herrmann, Bezirksbürgermeisterin von Friedrichshain-Kreuzberg, bei der Veranstaltung vor Ort.

Martin Hikel heißt die Teilnehmenden willkommen. Auch er verweist auf den auf das Verkehrsmittel Auto ausgerichteten Städtebau der vergangenen Jahrzehnte. Zudem nehme es Zeit in Anspruch, dass sich die Verkehrsteilnehmenden an veränderte Nutzungen der Straßen gewöhnen. Herr Hikel informiert über viele Maßnahmen, die der Bezirk Neukölln derzeit für den Radverkehr umsetzt. Erste Ergebnisse seien z. B. in der Hasenheide zu sehen. Viele Kieze werden für Anwohnende verkehrsberuhigt, bleiben dabei aber für Radverkehr befahrbar. Die Oderstraße wird beispielsweise als Fahrradstraße ausgewiesen.



Staatssekretär Ingmar Streese (links) und Bezirksbürgermeister Martin Hikel (rechts)

Monika Herrmann bemerkt im Anschluss, sie könnte abendfüllend über Maßnahmen für den Radverkehr im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg berichten. Doch heute gehe es um die Radschnellverbindungen. Die Mobilitätswende müsse kritisch begleitet werden, vor allem im Radverkehrsbereich. Die Wende werde nur gut funktionieren, wenn aktive Menschen ihre Gestaltung begleiten. Sie ruft alle Anwesenden auf, sich hier einzubringen und mitzureden.

Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Moderation der Veranstaltung. Sie informiert über den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung. Die Beteiligten sollen über den Stand der

Planungen informiert werden. Sie können in Dialoginseln einzelne Abschnitte der Trasse diskutieren und dabei ihr Wissen als Expert*innen vor Ort einbringen. So besteht die Chance, die Auswahl der Route für die Y-Trasse und die weitere Planung durch ihre Ortskenntnis zu verbessern. Frau Böcker informiert, dass es im Zuge der weiteren Planung, so im Planfeststellungsverfahren, weitere Angebote zur Beteiligung geben werde.



Bezirksbürgermeisterin Monika Herrmann (links) und Moderatorin Mone Böcker (rechts)

Frau Böcker stellt die Projektbeteiligten der Machbarkeitsuntersuchung und der Veranstaltung vor:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträger der Radschnellverbindungen. Als Ansprechperson ist unter anderem Wigand von Sassen, Gruppenleiter Radverkehr, vor Ort.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt bei der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team vor Ort.
- Mit dieser Machbarkeitsuntersuchung beauftragt ist das Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure in Zusammenarbeit mit Bosch & Partner (Landschaftsplanung) und grbv Ingenieure im Bauwesen. Von SHP Ingenieure wirken Dr. Peter Bischoff, Melissa Latzel, Daniel Martin und Christopher Reineking vor Ort mit.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Carolin Appel, Olga König und Birthe Ohmsen.

Die Dokumentation der Veranstaltung wird mit der Präsentation des Planungsbüros auf der Internetseite der Senatsverwaltung sowie auf der Website von infraVelo (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. Außerdem sind Medienvertreter*innen vor Ort (rbb Abendschau). Am Ausgang liegen Listen aus, in die sich Interessierte für den Newsletter der infraVelo anmelden können.

Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Dr. Peter Bischoff, Verkehrsplaner bei SHP Ingenieure, vermittelt den Anwesenden den Stand der Planungen. In einer vorausgegangenen Potenzialanalyse (2017/2018), die ebenfalls von SHP Ingenieure bearbeitet wurde, waren insgesamt 30 denkbare Trassen untersucht und bewertet worden. Dabei wurden Hinweise u. a. vom ADFC und dem BUND über geeignete Trassen berücksichtigt. Auch die Bezirke beteiligten sich bereits in dieser Phase, ebenso die Fachabteilungen der Senatsverwaltung. Zwölf Trassenkorridore wurden anhand verschiedener Bewertungskriterien wie z. B. geringe Reisezeit, attraktive Strecke, Verknüpfung mit dem ÖPNV und Wirtschaftlichkeit für die weitere Planung und Umsetzung ausgewählt, für elf werden nun Machbarkeitsstudien erarbeitet (s. Karte 1). SHP Ingenieure bearbeitet die drei südlichen Trassen: Teltowkanalroute, Y-Trasse und Königsweg-Kronprinzessinnenweg.

Das Ziel von Radschnellverbindungen ist es, das Radfahren über längere Strecken so attraktiv zu machen, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen. Wichtige Merkmale von Radschnellverbindungen sind:

- Verbindung für Alltagsverkehr zwischen Stadtteilzentren
- Länge über 5 km (innerhalb des S-Bahn-Rings über 3 km)
- Zwischen mindestens 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

Dr. Peter Bischoff fasst im Weiteren die Vorteile sowie Qualitätskriterien von Radschnellverbindungen zusammen (nachzulesen in der Präsentation unter: <https://www.infravelo.de/projekt/y-trasse/>). Einzelne Routenabschnitte der Radschnellverbindungen werden auf Grund der vorhandenen Infrastruktur und Bebauung unterschiedliche Führungsformen aufweisen. Beispielsweise kann eine Radschnellverbindung teils an einer Hauptverkehrsstraße, teils aber auch in einer Anliegerstraße geführt werden. Dr. Peter Bischoff stellt verschiedene Führungsformen mit möglichen Querschnitten vor.

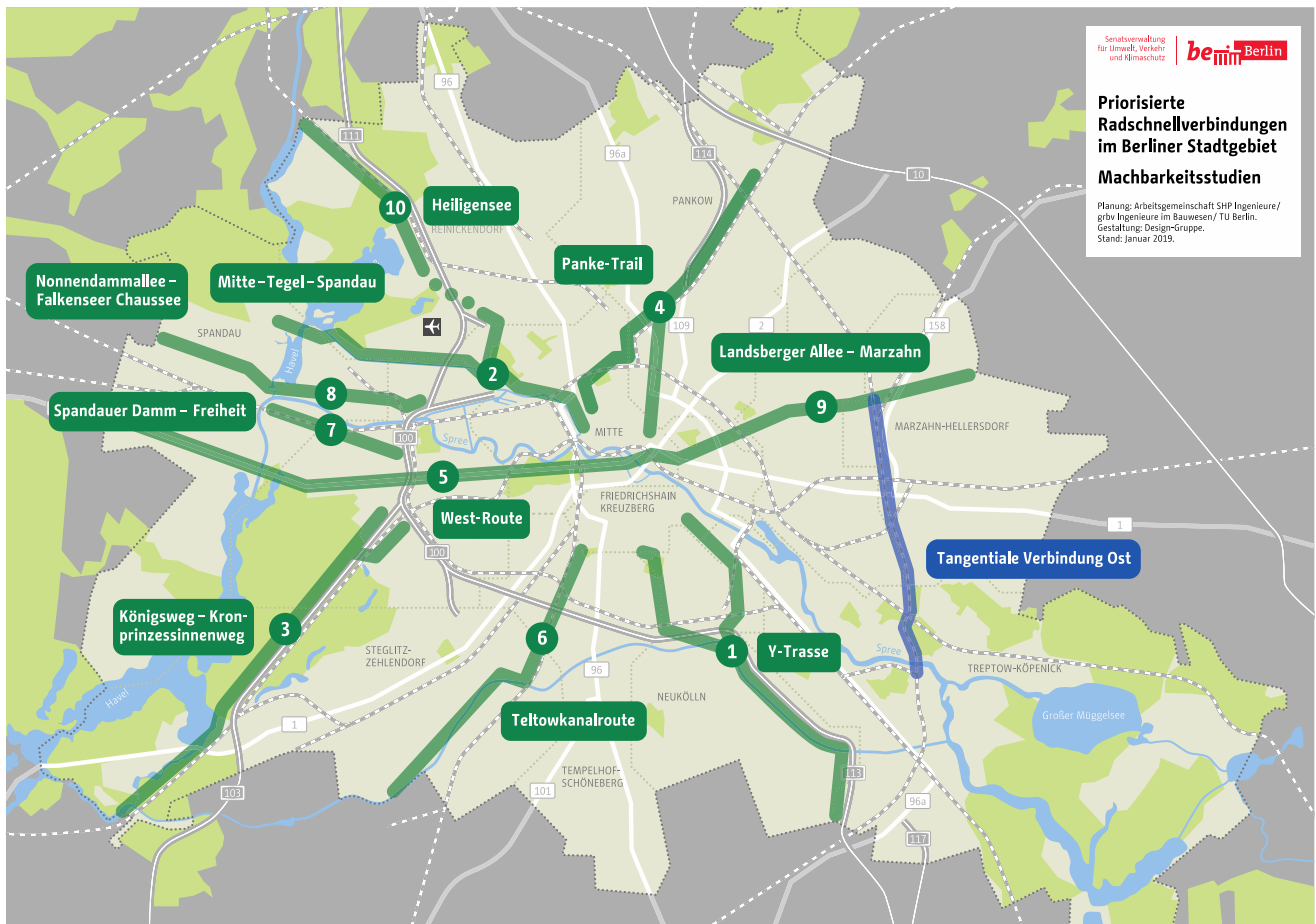


Dr. Peter Bischoff im Vortrag (links) und das Plenum (rechts)

In den Machbarkeitsuntersuchungen wurden für die einzelnen Trassenkorridore zunächst mögliche geeignete Routen detailliert untersucht. Das Planungsteam hat die Streckenverläufe vor Ort befahren, begutachtet, ausgemessen und die Nutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten beobachtet. Die

Ergebnisse der Untersuchungen und weiterer Bewertungen sind in Steckbriefen zu kleineren Abschnitten aller Routen festgehalten. Auf dieser Grundlage stehen nun mehrere Varianten für die Y-Trasse zur Diskussion. Es gibt einen aus fachlicher Sicht besonders geeigneten Verlauf, der in den Plänen hervorgehoben ist. Alle Routen können heute diskutiert werden. Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung soll eine Vorzugsvariante vorliegen.

Herr Dr. Bischoff stellt die Trassenvarianten in vier Abschnitten vor, die auch als Gliederung für die nachfolgenden Dialoginseln gelten (s. Karte 2).



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

Nach der Kurzvorstellung der Untersuchungen und Rahmenbedingungen, können Fragen aus dem Publikum gestellt werden, die von Herrn Dr. Bischoff beantwortet werden (F= Frage/A= Antwort).

F: Warum sind keine Parkanlagen bei der Erläuterung der Straßentypen vorgestellt worden?

A: Parkanlagen werden im Zuge der Y-Trasse voraussichtlich nicht durchfahren. Es gab die Überlegung, den Görlitzer Park in die Routenführung einzubeziehen. Der Bezirk hat davon abgeraten, um die Nutzung des Parks nicht noch weiter zu belasten. Deshalb wird hier die Radschnellverbindung südlich des Parks geführt.

F: Wie wird der Fußverkehr gesichert?

A: Der Fußverkehr ist im Zuge der Führung von Radschnellverbindungen immer gleichberechtigt, nicht untergeordnet. Für Fußwege ist eine Mindestbreite von 2,5 m vorgesehen. Es sind vor Ort Zählungen geplant, um zu prüfen wie hoch die Nutzung durch den Fußverkehr ist. Am Tempelhofer Feld könnte es zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr an den Eingängen kommen. An solchen Stellen muss auch der Radverkehr durch die Verkehrsführung gebremst werden und die Geschwindigkeit drosseln. In

diesem Zusammenhang wird die Gestaltung sicherer Querungen für den Fußverkehr über Radschnellverbindungen geplant.

F: Wie können Anliegerstraßen vom Kfz-Durchgangsverkehr geschützt werden?

A: Durchgangsverkehre können in diesen Bereichen z. B. durch Poller wirksam eingeschränkt werden.

F: Werden die Radschnellverbindungen ausgeschildert? Wenn ja, wie kompatibel sind diese mit vorhandenen Straßenschildern?

A: Ja, Radschnellverbindungen werden mit einer eigenen Systematik ausgezeichnet. Hierfür wird ein Wegweisungskonzept erarbeitet und umgesetzt, das auch die Zubringer zu den Radschnellverbindungen einschließt. Zusätzlich können Elemente wie auf Autobahnen mit Kilometerangaben und Hinweisen zu nahgelegenen Zielen ergänzt werden, z. B. „Sie sind auf dem RSV. Es sind noch 4 km zum Görlitzer Bahnhof.“ Radschnellverbindungen müssen auch in der Wegweisung eng in das bestehende Netz eingebunden sein.

F: Wie hoch ist die Chance, dass die Brücke am Britzer Verbindungskanal gebaut wird?

A: Eine Brücke an dieser Stelle ist ausschlaggebend, also eine Voraussetzung für die Radschnellverbindung. Sie ist im Koalitionsvertrag festgesetzt – trotz hoher Kosten.

F: Um gute Verbindungen zu schaffen, müssen geeignete Brückenverbindungen mitgedacht werden. Ist das der Fall?

A: Ein eigens dafür beauftragtes Ingenieurbüro untersucht die auf den Strecken gelegenen Brücken und prüft: Welche Brücken müssen saniert werden, welche neu und breiter errichtet? Es sind mehrere Brücken geplant, z. B. über den Britzer Verbindungskanal und den Görlitzer Bahndamm.



Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)

F: Für wen sind die Radschnellverbindungen vorgesehen?

A: In erster Linie sind die Radschnellverbindungen für den Fuß- und Radverkehr; insbesondere den Alltagsradverkehr. Auch Rollstuhlfahrende dürfen diesen nutzen. Radschnellverbindungen dürfen z. B. nicht von Mofas und so genannten „S-Pedelecs“ genutzt werden.

F: Wie viele Menschen werden die Radschnellverbindung im Radverkehr nutzen?

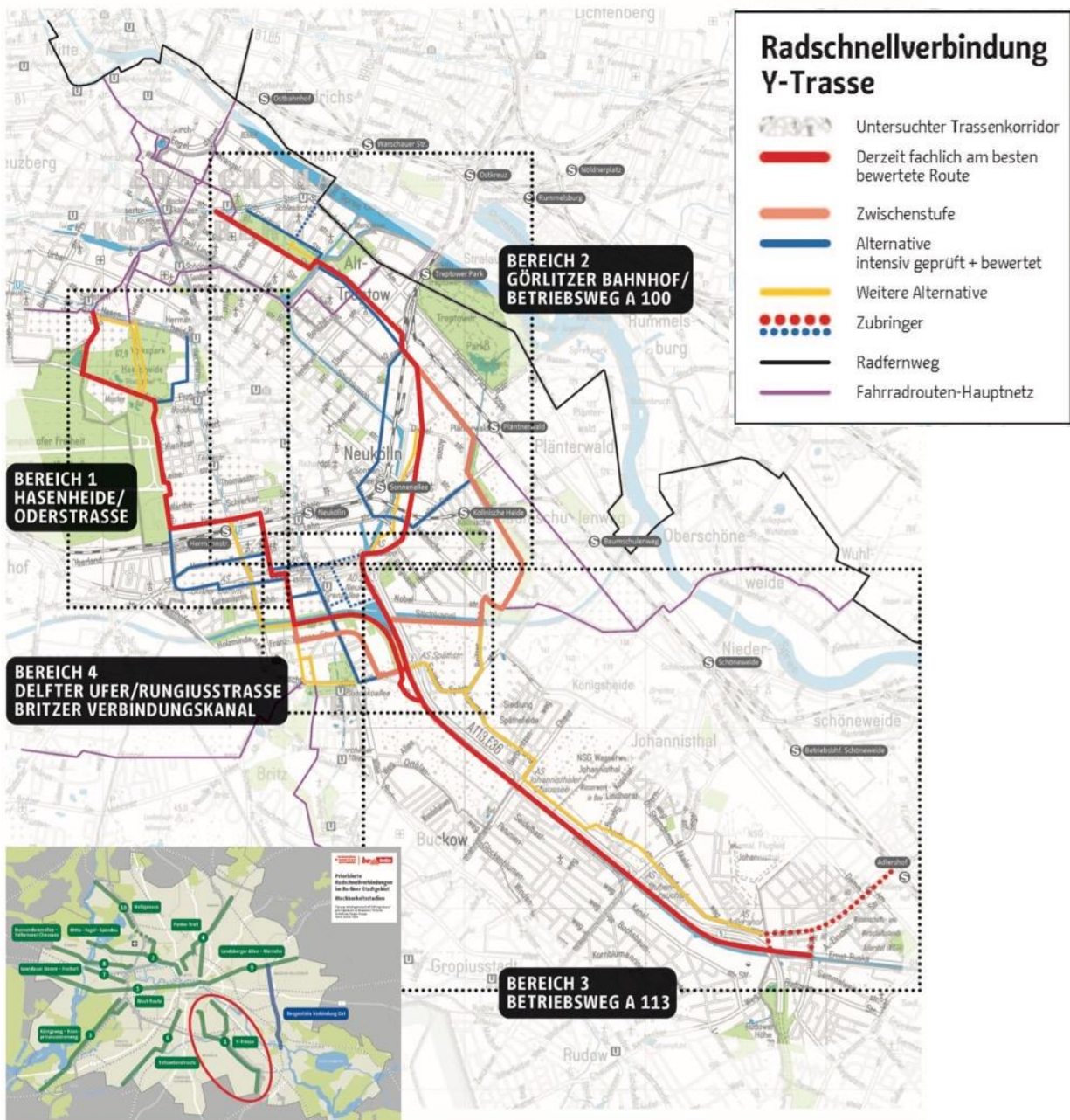
A: Es wird von mindestens 2.000 Radfahrenden auf der Strecke pro Tag ausgegangen.

F: Wie werden Radschnellverbindungen in bestehende Verkehrsverbindungen integriert?

A: Es ist wichtig, ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten zu ermöglichen. Ein wichtiges Augenmerk liegt auf dem Görlitzer Bahnhof. Hier gibt es viel Fußgängerverkehr. Daher ist es wichtig, an dieser Stelle die Geschwindigkeit des Radverkehrs ggf. auch zu drosseln.

F: Wie werden die Ergebnisse der Beteiligung heute in die Planungen eingespielt?

A: Es wurden im Vorfeld viele Routen untersucht und fachlich bewertet. Die Hinweise aus der Informations- und Dialogveranstaltung soll diese Bewertung ergänzen und für die weitere Planung aufzeigen, wo große Konfliktpotenziale liegen, welche möglichen Alternativen es gibt und was darüber hinaus bei der weiteren Umsetzung mitbedacht werden muss. Das Planungsteam von SHP und infraVelo haben einen 14-tägigen Jour Fixe. Hier werden die Ergebnisse der Beteiligung diskutiert.



Karte 2: Y-Trasse – Bereiche und Routenvarianten

Gesprächsphase zur Y-Trasse

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

- Gruppe 1: Hasenheide/Oderstraße
- Gruppe 2: Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100
- Gruppe 3: Betriebsweg A 113
- Gruppe 4: Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal

In jeder Gruppe stellt eine Vertretung des Büros SHP Ingenieure 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. Alle untersuchten Strecken sollen diskutiert werden. In der anschließenden Diskussion werden Hinweise von der Moderation und den Beteiligten mit Klebezetteln („Post-its“) auf einem Ergebnisposter notiert. Die Fragestellungen lauten:

- 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 mit in die Schlussrunde der Veranstaltung genommen. Die Notizen sind im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert.



Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)

Ergebnisse Bereich 1 Hasenheide/Oderstraße

Moderation: Birthe Ohmsen, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Daniel Martin, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen der Trasse:

- Radweg entlang Hasenheide/Tempelhofer Feld
- Umgestaltung der Oderstraße (Fahrradstraße)
- Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge von Fahrradstraßen

Eindrücke aus Diskussion (Schwerpunkte)

- Wiederholt wird von den Anwesenden die Führung der Radschnellverbindung entlang der Straße 645 zwischen Columbiadamm und Oderstraße kritisch betrachtet. Aufgrund der Nähe zu bestehenden Freizeiteinrichtungen, insbesondere der Badeanstalt, in Verbindung mit der Engstellenführung, besteht hier ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Fußverkehr. Die Einfahrtsituation vom Columbiadamm wird ebenfalls besonders kritisch gesehen. Die Teilnehmenden fordern hier bedarfsgerechte Breiten für den Fußgängerverkehr von deutlich über dem Mindestmaß von 2,50 m.
- Von mehreren Teilnehmenden wird eine weitere Trassenalternative vorgeschlagen: Diese sieht eine Führung der Radschnellverbindung über die Ilsestraße, die Thomasstraße sowie den Grünzug nördlich der Orthodoxen Kirchengemeinde zur Oderstraße vor. Diese Führung hat den Vorteil, dass sie dem tatsächlichen Nutzerverhalten laut Aussage der Teilnehmenden besser entspricht als die vorgesehene Variante über die Emser Straße und zudem nicht entlang der Oderstraße vor dem Eisstadion führt.
- Es wird mehrfach angesprochen, dass die verworfene Führungsvariante durch den Volkspark Hasenheide die am meisten genutzte Verbindung aller drei nördlichen Alternativen darstellt. Daher wird der Wunsch geäußert, diese Verbindung weiterhin zu berücksichtigen sowie ggf. Verbesserungen vorzunehmen. Beide anderen Alternativen werden als etwa gleichwertig erachtet, wobei die östliche Führung über die Wissmannstraße laut Aussagen der Anwesenden z. T. vom Durchgangsverkehr als „Schleichweg“ genutzt wird. Eine Führung der Radschnellverbindung sollte daher ggf. in Verbindung mit einer Durchfahrtssperre für Kraftfahrzeuge realisiert werden.
- Von einzelnen Teilnehmenden wird eine Verlängerung der Trasse in Richtung Norden/Nordwesten/Mitte gefordert, um die innerstädtischen Ziele besser erreichbar zu machen.

Antworten auf besondere Fragestellungen:

- Wie kritisch sehen Sie die Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr an den Eingangsbereichen zum Tempelhofer Feld?

Die Eingangsbereiche zum Tempelhofer Feld werden von den Anwesenden als besonders kritische Punkte betrachtet. Insbesondere in den Sommermonaten sind diese durch verschiedene Nutzergruppen sehr hoch frequentiert (Fußverkehr, Radverkehr, Skaten etc.). Der querende Verkehr über die Oderstraße sollte daher in der Planung besonders berücksichtigt werden. Eine Radschnellverbindung mit kompromissfreiem Vorrang ist an diesen Stellen unangebracht und würde zu Konflikten führen. Der Parkeingang Herrfurthstraße wird besonders hervorgehoben, da hier bereits Unfälle und schwere Konflikte zwischen den Nutzenden beobachtet werden.

Ergebnisse Bereich 2 Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100

Moderation: Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Führung auf Görlitzer Bahndamm und Betriebsweg entlang der A 100
- Ausbau Betriebsweg auf RSV-Standard
- Sanierung von Brückenbauwerken
- Alternative Führung auf Mauerweg oder durch Wohngebiete

Eindrücke aus Diskussion (Schwerpunkte)

- Im Gespräch wird sehr engagiert über die blaue wie auch über die rote Routenführung diskutiert. Ein im Verlauf des Gesprächs abgefragtes Meinungsbild weist zunächst mehrheitlich Zustimmung für die blaue Route durch die Wohnquartiere aus. Direkt im Anschluss werden dann weitere Argumente für die rote Route entlang der künftigen Autobahn benannt. Dabei besteht weitgehend Konsens, dass die Entscheidung vielleicht abhängig von den individuellen Wohnstandorten sei. Für die Menschen aus Neukölln sei die blaue Route ggf. besser erreichbar, für andere eher die rote. Die rote Route ist deutlich besser als Radschnellverbindung geeignet, weil sie schneller befahrbar ist, die blaue Route stellt eher einen wichtigen Zubringer zur Radschnellverbindung dar. Insofern kann für beide Varianten eine hohe Bedeutung festgestellt werden.
- Bezüglich der blauen Route werden gesundheitliche Aspekte (Abgase/Lärm) thematisiert. Die Führung an der künftigen Autobahn könnte aus diesem Grund problematisch sein. Allerdings bieten die hohen Lärmschutzwände entlang der Autobahn einen wirksamen Schutz vor Lärm und eingeschränkt auch vor Abgasbelastungen.
- Für die blaue Route wird festgestellt, dass es abschnittsweise verkehrsarm ist (über den Kanal), sodass dieser Abschnitt besonders gut für den Radverkehr geeignet wäre.

Im nördlichen Bereich dieses Abschnitts werden einige Konfliktpunkte identifiziert:

- Herr Dr. Bischoff weist darauf hin, dass es noch Klärungsbedarf bzgl. der derzeit in Planung befindlichen Führung der Straßenbahn (M10) gibt. Dazu laufen derzeit noch Variantenuntersuchungen, die auch den Görlitzer Park tangieren können. Die untersuchte Führung durch den Görlitzer Park (gelbe Route) wird eher negativ bewertet.
- Es wird auf das hohe Radverkehrsaufkommen in diesem Gebiet hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird u. a. der Übergang in die Skalitzer Straße angesprochen: Wie könnte so viel Radverkehr in der Skalitzer Straße aufgenommen werden?
- Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Wiener Straße wird als schwierig erachtet und daher angeregt, ggf. eine beidseitige Führung zu prüfen.
- Intensiv diskutiert wird die Verbindung über den Landwehrkanal. Die Brücke wird als Engstelle definiert. Als eine mögliche Lösung schlägt ein Teilnehmer vor, eine früher vorhandene Brücke in Fortsetzung der Wiener Straße wiederherzustellen. Herr Dr. Bischoff will das als Option prüfen, weist aber darauf hin, dass in diesem Fall keine Führung auf dem Bahndamm möglich wäre.
- Die Führung auf dem Bahndamm wird als attraktiv erachtet, allerdings wird auch festgestellt, dass eine Radschnellverbindung auf dem Bahndamm nur an wenigen Stellen zugänglich wäre. Insgesamt werden Zubringer und Verbindungen zur Radschnellverbindung als sehr wichtig betrachtet. So wird z. B. eine gute Verbindung am Weigandufer (Fahrradstraße) gewünscht.

Antworten auf besondere Fragestellungen

- **Wie wichtig ist Ihnen das subjektive Sicherheitsempfinden beim Radfahren?** Zur Erläuterung: Görlitzer Bahndamm und Betriebsweg A 100 verlaufen abseits von belebten Bereichen. Die blaue Alternative wäre ein Netz aus Fahrradstraßen durch Wohngebiete (Braunschweiger Straße/Ederstraße).

Das Sicherheitsempfinden wird mehrfach in Verbindung mit einer guten Beleuchtung gebracht. Eine Führung abseits von belebten Straßen wird von dieser Ausstattung abhängig gemacht. Hier wird auf eine nötige gute Ausführung hingewiesen und als schlechtes Beispiel die Bellevuestraße benannt.

- Können Sie sich den Mauerweg als Radschnellverbindung vorstellen? In einer Zwischenstufe, solange die Brücke über den Britzer Verbindungskanal noch nicht fertiggestellt ist?

Die Zwischenlösung wird im Gespräch von den Beteiligten nicht abgelehnt, aber auch nicht weiter diskutiert.

Ergebnisse Bereich 3 Betriebsweg A 113

Moderation: Carolin Appel, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Christopher Reineking, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Führung zwischen Teltowkanal und A 113
- Ausbau auf RSV-Standard
- Beleuchtung vorsehen
- Mittelfristig: Verbindung über Britzer Verbindungskanal schaffen
- Kurzfristig: Alternativen schaffen Alte/Neue Späthbrücke, Mauerweg

Eindrücke aus Diskussion (Schwerpunkte)

- Die Teilnehmenden sind übereinstimmend der Auffassung, dass der Erfolg der Trasse an die Realisierung des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal gekoppelt ist. Ohne die Brücke kann das Potenzial der Route nicht ausgeschöpft werden und der zeitliche Vorteil gegenüber dem Bestand würde ebenfalls entfallen.
- Die Anwesenden berichten wiederholt, dass die derzeitige Anbindung an die Radschnellverbindung über die Stubenrauchstraße, Johannisthaler Chaussee sowie die Neue Späthstraße unzureichend ist. Hier kommt es zu langen Wartezeiten für den Fahrradverkehr an den umliegenden Ampeln. Eine Anpassung des kommunalen Radnetzes an die Planungen der Radschnellverbindung wird für notwendig erachtet. Die Errichtung von Rampen für beide Fahrtrichtungen wird positiv gesehen, da dies die Wartezeiten für den Fahrradverkehr bereits reduzieren würde.
- Mehrfach wird angemerkt, dass der Betriebsweg der A 113 sowohl von vielen Skater*innen wie auch von Jogger-/und Fußgänger*innen genutzt wird. Ein Augenmerk soll darauf gerichtet werden, dass die Nutzungskonflikte der Verkehrsteilnehmer*innen möglichst geringgehalten werden.
- Die Teilnehmenden schlagen eine Anbindung in südliche Richtung vor. Die hier liegenden Flughäfen Schönefeld und Berlin-Brandenburg würden ebenfalls ein hohes Potenzial an Radfahrenden mit sich bringen.
- Die betrachtete Alternativroute nordöstlich der Autobahn wird einheitlich als unzweckmäßig betrachtet. Der erforderliche Neubau steht gegenüber dem Betriebsweg in keinem wirtschaftlichen Verhältnis.

- Die Teilnehmenden geben zu bedenken, dass an einigen Engstellen die Sichtfelder eingeschränkt sind. Als Beispiele werden hier allen voran die Unterführungen an den Brückenbauwerken genannt. Die Planungen zur Radschnellverbindung sollten für diese Problemstellen Lösungen finden.
- Die Zwischenlösung bis zur Realisierung des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal wird von einigen Anwesenden für ungeeignet gehalten. Als Gründe hierfür werden vorhandene Umlaufsperrern, geringe Breiten und querender Fußverkehr genannt.

Antworten auf besondere Fragestellungen:

- Ein Ausbau des südlichen Bereiches erscheint erst sinnvoll, wenn die neue Brücke über den Britzer Verbindungskanal gebaut wurde. Wie stehen Sie zu einem stufenweisen Ausbau?

Für den Großteil der Anwesenden macht ein stufenweiser Ausbau nur Sinn, wenn damit gewährleistet wäre, dass die gesamte Radschnellverbindung – inklusive dem neuen Brückenbauwerk – realisiert wird. Wünschenswerter wäre jedoch, dass die gesamte Strecke in einer Bauphase umgesetzt wird. Durch diese Herangehensweise würden nicht über einen langen Zeitraum zahlreiche Baustellen entstehen.

Ergebnisse Bereich 4 Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal

Moderation: Olga König, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Melissa Latzel, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Verbindung der RSV schaffen
- Ausbau Delfter Ufer mit Führung über Alte oder Neue Späthbrücke
- Verbindung über den Britzer Verbindungskanal
- Fahrradstraßennetz schaffen

Eindrücke aus Diskussion (Schwerpunkte)

- Die Führung entlang des Delfter Ufers wird von der Mehrzahl der Teilnehmenden als sehr kritisch empfunden, da das Ufer als Grünfläche erhalten bleiben soll und Konflikte mit den ansässigen Rudervereinen sowie mit flanierendem Fußverkehr zu erwarten sind.
- Die alternative Führung entlang der Haarlemer Straße wird aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ebenfalls kritisch gesehen, aber zumindest wäre eine gesicherte Querung über die Buschkrugallee gewährleistet. Die Verlängerung über die Franz-Körner-Straße eignet sich als Fahrradstraße.
- Fahrradstraßen im Verlauf von Radschnellverbindungen werden von den Teilnehmenden grundsätzlich kritisch betrachtet, da durch die Anwohnenden ein hohes Verkehrsaufkommen für die Parkplatzsuche aufgewendet wird und die Straßenquerschnitte teilweise sehr eng sind. Es müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr zu minimieren.
- Die Führung entlang der Hauptverkehrsstraße Buschkrugallee wird unterstützt, es kann eine Umverteilung der Flächen für die einzelnen Verkehrsmittel erfolgen (bspw. Kfz-Fahrstreifen reduzieren). Die Führung der Radschnellverbindung in diesem Bereich sollte überprüft werden. Eine vorgeschlagene Führung verläuft über Neue Späthstraße, Buschkrugallee, Franz-Körner-Straße, Rungiusstraße.
- Weiterhin sollte die Führung durch den Carl-Weder-Park und die Eschersheimer Straße nochmals als Option untersucht werden. Für die Beleuchtung in Parkanlagen kommen verschiedene Möglichkeiten in Betracht. Neben der konventionellen Straßenlaterne gibt es mittlerweile „intelligente“ Radwegebeleuchtungen, die vor allem in Parkanlagen für eine naturverträgliche Beleuchtung sorgt.

- Im Zuge des Neubaus des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal darf der Betriebsdienst der Berliner Straßenreinigung (BSR) nicht eingeschränkt werden.

Antwort auf besondere Fragestellungen

- Wie stehen Sie zu dem Ausbau der Alten Späthbrücke und dem Neubau einer Brücke über den Britzer Verbindungskanal?

Beide Maßnahmen werden als wichtig erachtet, um größere Potenziale im Radverkehr zu erschließen.

- Welche Führung würden Sie bevorzugen - Führung entlang Delfter Ufer (abseits, Sicherheit) oder durch Industrie-/Gewerbegebiet auf Fahrradstraßen?

Beide Führungen werden kritisch betrachtet, aufgrund zu befürchtender Konflikte mit dem Fußverkehr (Delfter Ufer) bzw. dem Schwerverkehr im Industrie- und Gewerbegebiet. Generell werden Fahrradstraße als Bausteine von Radschnellverbindungen kritisch gesehen.



Das Planungsteam gibt einen Eindruck aus den Dialoginseln (links) und Schlussworte von Wigand von Sassen (SenUVK) (rechts)

Abschluss

Nach der Gesprächsphase an den Dialoginseln fasst das Team von SHP Ingenieure im Plenum die Eindrücke über wesentliche Ergebnisse und besonders wichtige Hinweise der Beteiligten aus den Dialoginseln zusammen. Frau Böcker richtet die in den Gruppen gesammelten offenen Fragen an die Verwaltung an den Vertreter der Senatsverwaltung, Leiter der Arbeitsgruppe Radverkehrsinfrastruktur Wigand von Sassen.

- Frage: Werden kurzfristige Maßnahmen trotz der Planung von Radschnellwegen umgesetzt?

Die Bezirke setzen weiterhin kurzfristige Maßnahmen für den Radverkehr um. 230 Projekte werden bereits durch die Senatsverwaltung finanziert. Größere Vorhaben im Bereich der zu planenden Radschnellverbindungen werden mit den bezirklichen Maßnahmen koordiniert.

- Frage: Wie geht es weiter? Wann findet das Planfeststellungsverfahren statt?

2022 ist frühester Beginn für den Baubeginn der Radschnellverbindung. Voraussetzung dafür ist, dass Planungsverfahren durchgeführt werden, für das detaillierte Entwurfsplanungen erforderlich sind. Schließlich sind Genehmigungen, die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Vergabe der Bauleistungen zeitlich zu berücksichtigen.

- Wie funktioniert der Austausch der beteiligten Institutionen, Bezirke und Büros?

Es sind viele Institutionen wie beispielsweise die Berliner Verkehrsbetriebe, Wasserbetriebe und Eigentümer*innen von Grundstücken einzubeziehen. In Berlin sind die Eigentumsverhältnisse und Zuständigkeiten, u. a. zweigliedrige Verwaltung, recht kompliziert, dennoch werden alle relevanten

Gruppen eingebunden. Regelmäßige Jour Fixe und bilaterale Gespräche stellen einen Austausch sicher.

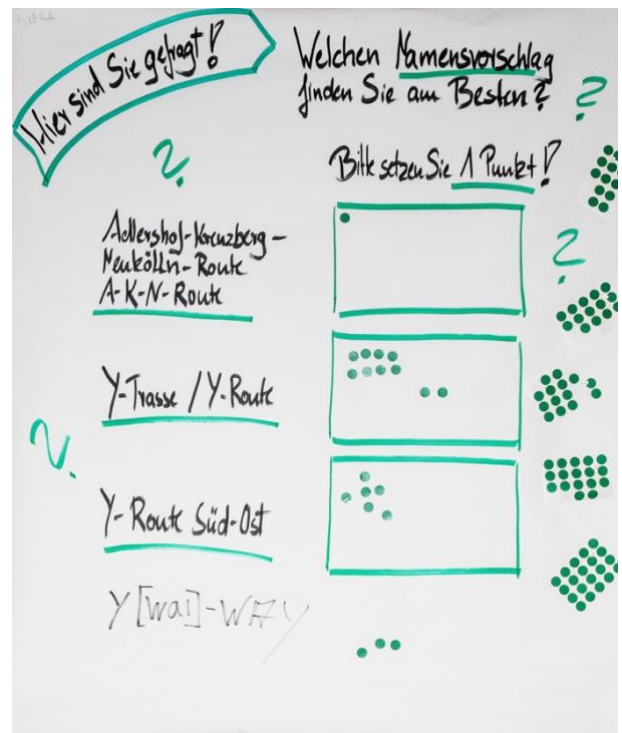
Herr von Sassen äußert die Absicht, alle Betroffenen und Interessierten im weiteren Prozess gut mitzunehmen und von der Bedeutung der Radschnellverbindungen überzeugen zu können. Die Maßnahmen würden auf Grund der Komplexität der Stadt und des Verfahrens Zeit in Anspruch nehmen. Dafür bittet er um Verständnis und hofft auf weiterhin rege Teilnahme und Beteiligung bei den Informations- und Dialogveranstaltungen.

Frau Böcker bedankt sich bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und schließt die Veranstaltung um 20:35 Uhr.

Nachspann

Im Verlauf der Veranstaltung wird zur Namensfindung für die Y-Trasse aufgerufen. Die Beteiligten haben die Möglichkeit drei Vorschläge zu bewerten. An dieser Abfrage beteiligen sich nur wenige.

Von den drei Vorschlägen wird der bereits verwendete Name Y-Trasse bzw. als leichte Abwandlung Y-Route am besten bewertet (10 Punkte). Es folgt die Y-Route Süd-Ost mit 6 Punkten. Der Vorschlag Adlershof-Kreuzberg-Neukölln-Route/A-K-N-Route findet mit 1 Punkt wenig Anklang. Auf einen zusätzlichen Vorschlag Y-WAY kommen drei Punkte.

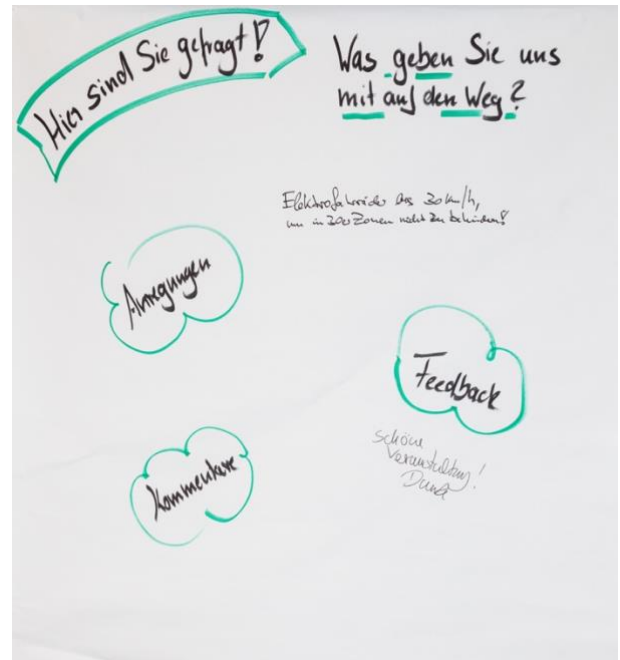


Bewertung von Namensvorschlägen

Am Ausgang haben die Beteiligten noch die Möglichkeit, ein Feedback zu geben: Was geben Sie uns mit auf den Weg?

- Mehr Fotos insbesondere der „kritischen“ Stellen, damit alle auf dem gleichen Stand sind bei der Diskussionen
- Kartenausschnitte in Präsentation (Zoom)
- Elektrofahrräder bis 30 km/h, um in 30er Zonen nicht zu behindern!
- Veranstaltung kann ruhig noch eine Stunde länger sein
- Bitte mehr Werbung für die Events
- Schöne Veranstaltung! Danke
- Vielen Dank!

Zum Zeitpunkt der Fotoaufnahme waren noch Beteiligte vor Ort, die erst später eine Notiz geschrieben haben.



Feedbackplakat mit ersten Notizen

ANHANG

1. Notizen Bereich 1 Hasenheide/Oderstraße

Was ist gut gelöst?

- Fahrradstraße

Was ist Ihnen wichtig?

- Bedarf Verlängerung Tempelhofer Feld → Mitte; weiter nordwestlich viel Potenzial
- Dicht bewohnt Oderstraße/Emserstraße Parken erhalten
- Hasenheide (Route gelb) wird momentan am meisten genutzt → möglich?
- Thomasstraße (s. Plan) als zusätzliche Variante betrachten!
- Autofreie Strecke
21-b2
21-b1
zur Escherstraße bevorzugt
- Nördliche Verbindung nach Kreuzberg!!!
- Hermannplatz – Route besser geeignet und Hasenheide – Route bleibt möglich

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- LSA (Lichtsignalanlage/Ampel) über Columbiadamm → schon viele LSA (Lichtsignalanlage/Ampel) vorhanden
- !Engstelle!!! Str. 645 Verbindung Columbiadamm/Oderstraße
Großer Konflikt Fußgänger/Rad“stau“
- Querverkehr der Fußgänger in Oderstraße: „Vorfahrt“ wie geregelt?
- Eingang Herrfurthstraße: „Unfälle“ bei viel Verkehr
→ schöne Tage „da ist die Hölle los!“
- Querung und Eingang Herrfurthstraße
- Werden Alternativen von X-07 angenommen?
→27-a
27b
- Parksuchverkehr Oderstraße/Eingang Tempelhofer Feld
- Bestehendes Netz ebenfalls Fahrradstraße?
→ ÖPNV problematisch
- Seitlich gelegener Radweg Oderstraße → da viel Kfz-Verkehr zum Tempelhofer Feld
- Parken in zweiter Reihe (Tempelhofer Feld), Radweg zugeparkt
- Zweirichtungsverkehr problematisch → Unfälle mit Kfz-Linksabbiegern
- Viel Kfz-Verkehr durch „Zeitersparnis“
27-b-2/27-b3
- Fahrradstraße 27b → bremst Kfz-Umleitungsverkehr aus

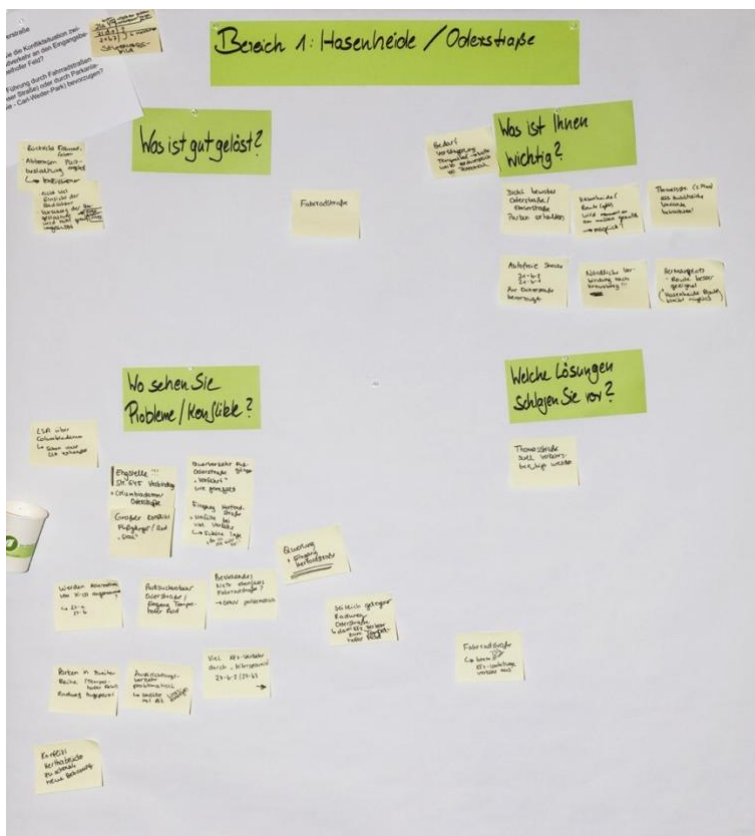
Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Thomasstraße soll verkehrsberuhigt werden

Notizen zur Fragestellung

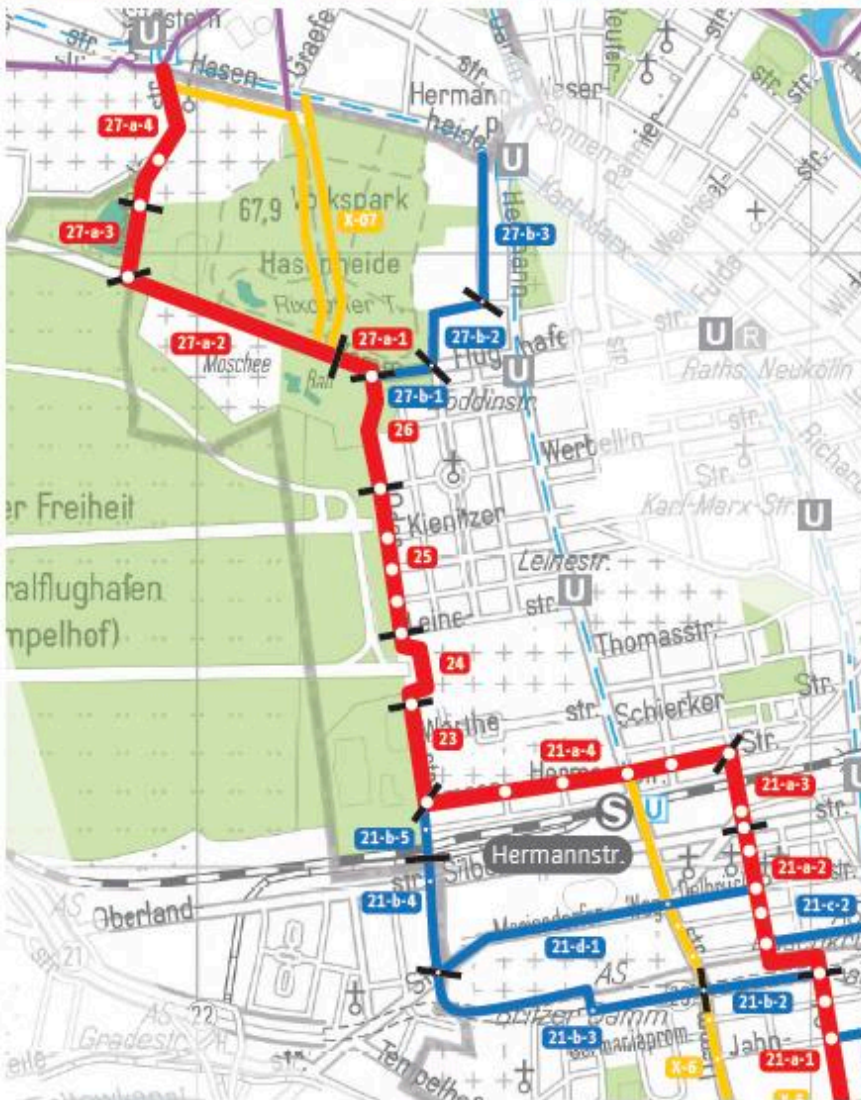
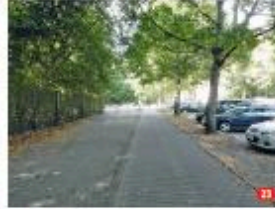
Würden Sie die Führung durch Fahrradstraßen (rote Linie: Emser Straße) oder durch Parkanlagen (blaue Linie: Carl-Weder-Park) bevorzugen?

- Stimmungsbild
 - 21 a4 rechts vor links: noch nie gefahren unbequem Falschparken
 - 21 d1/21 b36 Meldungen
- Rücksicht Fahrradfahren
- Abbremsen
- Platzangebot
Gestaltung → konfliktärmer
- Nicht viel Einsicht der Radfahrer
- Vorschlag der Umgestaltung wird nicht genug umgesetzt → enge Abstimmung



Notizen zum Bereich 1 Hasenheide/Oderstraße

1 Hasenheide/Oderstraße



Plan zum Bereich Hasenheide / Oderstraße (im Plan wurden keine Notizen festgehalten)

2. Notizen Bereich 2 Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100

Was ist gut gelöst?

- Rote Route → knotenarm
- Blaue Route → gut erreichbar
- Bahndamm „charmant“

Was ist Ihnen wichtig?

- Vorliebe für eine Variante hängt auch vom Wohnort ab

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Gesundes Fahren an der Autobahn?
- Blaue Route hat viele Engstellen und Knotenpunkte
- Engstelle Brücke über den Landwehrkanal
- Wiener Straße Konflikt M29 + Falschparker

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Beleuchtung → Sicherheit Betriebsweg
Bsp. Tiergarten/Bellevuestraße zu hell
- Wiener Brücke gab es mal, wäre Alternative zur Rampe

Offene Fragen an die Verwaltung

- Wie funktioniert Zusammenarbeit/Kooperation der verschiedenen Institutionen?
- Verbindung Radverkehr ÖPNV mitdenken

Stichpunkte im Plan

- Wie funktioniert der Anschluss? → wie Radverkehr?
- Vorschlag – zwei getrennte Führungen beidseitig in der Wiener Str.
- Anschluss Fahrradstraße Weigandufer zusätzlich
- wenig Verkehr Y7-Kanal → gut geeignet!
- Übergang Sonnenallee schwierig
- Verbindung West – Nordost über z. B. Saalestr. notwendig
- beidseitig Betriebswege? → nicht durchgängig
- Abgase neben Autobahn/stark befahrener Straße
- Gelbe Route Perfekt! → Leider Grundstück weg

Bereich 2: Görlitzer Bahnhof /
Betriebsweg A 100

Was ist gutgelöst?

- Rote Route → Knotenname
- Blaue Route gut erreichbar
- Bahndamm charmant

Was ist Ihnen
wichtig?

- Vorliebe für eine Variante
hängt auch vom Wohnort
ab

Bereich 2: Görlitzer Bahnh
• Wie wichtig ist Ihnen die
finden? Görlitzer Bahnhof
verlaufen abseits von be
Linie wäre ein Netz aus
Wohngebiete (Braunsch
• Können Sie sich den Mau
bindung vorstellen? In eine
die Brücke über den Britze
nicht fertiggestellt ist?

Wo sehen Sie
Probleme / Konflikte?

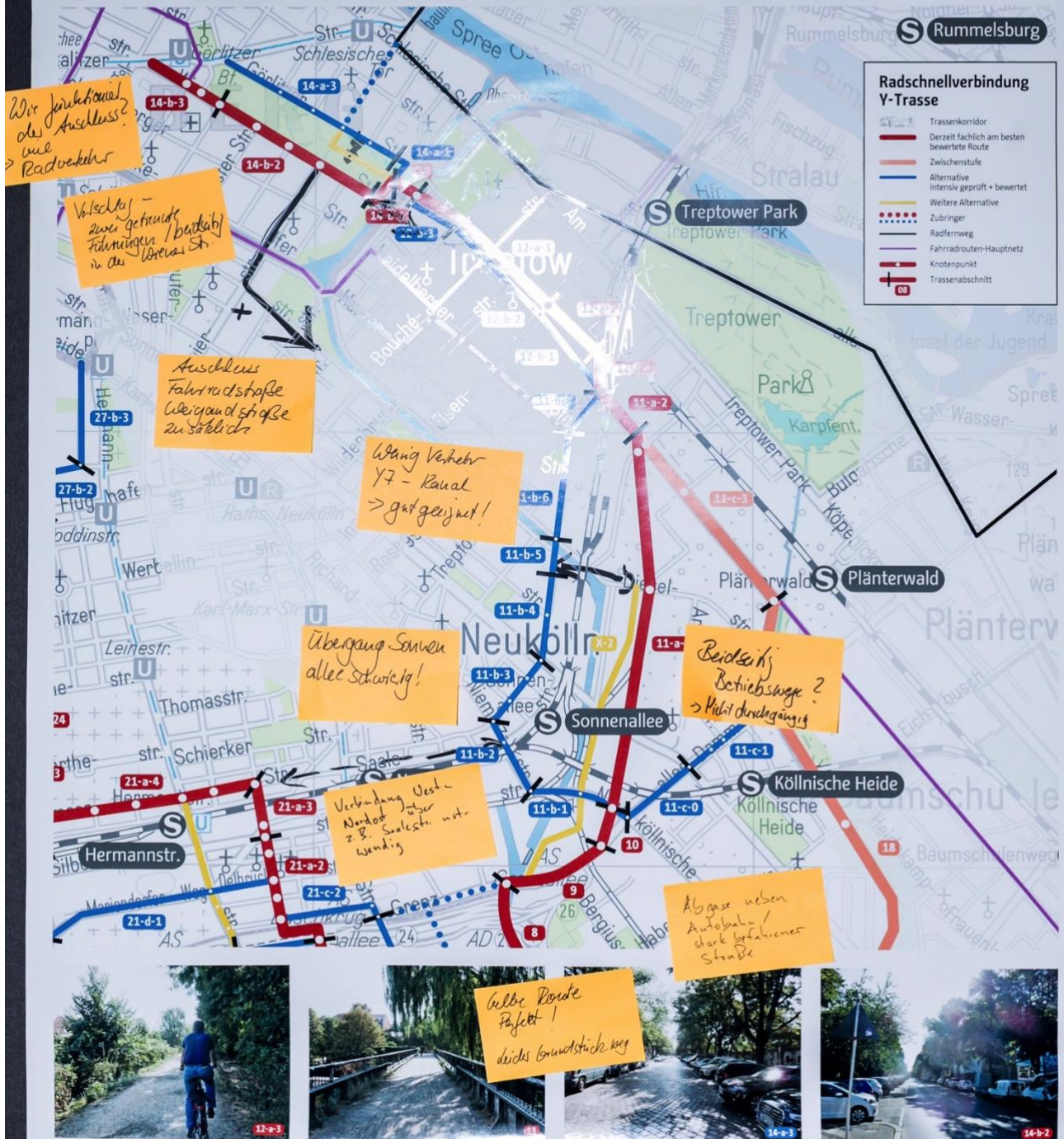
- Gesundes Fahren an der Autobahn?
- Blaue Route hat viele Engstellen
+ Knotenpunkt
- Engstelle Brücke über
Landwehrkanal
- Wiener Str. Konflikt M29 + Falschparken

Welche Lösungen
schlagen Sie vor?

- Beleuchtung → Sicherheit
Betriebsweg
→ Bsp Tiergärten zu hell
Beleuchtstr.
- Wiener Brücke gab es mal, wäre
Alternative zur Rampe

Notizen Bereich 2 Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100

2 Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100



Notizen im Plan zum Bereich Görlitzer Bahnhof/Betriebsweg A 100

3. Notizen Bereich 3 Betriebsweg A113

Was ist gut gelöst?

- RSV entlang Betriebsweg

Was ist Ihnen wichtig?

- Weg hinter „Holz Possling“ geprüft?
- Ansprechpartner Treptow-Köpenick für RSV – Planungen aufeinander abstimmen – Anbindung/Zubringer/Rampen
- BVV (*Bezirksverordnetenversammlung*) Treptow-Köpenick Stellplätze (s. *Hinweis auf Stellplätze im Plan*)

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Zufahrten? (RSV)
Konflikte mit Autobahnzufahrten?
- Viele Skater auf Abschnitt unterwegs
- Jogger-/Fußgänger*innen (unterer/südlicher Abschnitt)

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

-

Notizen zur Frage:

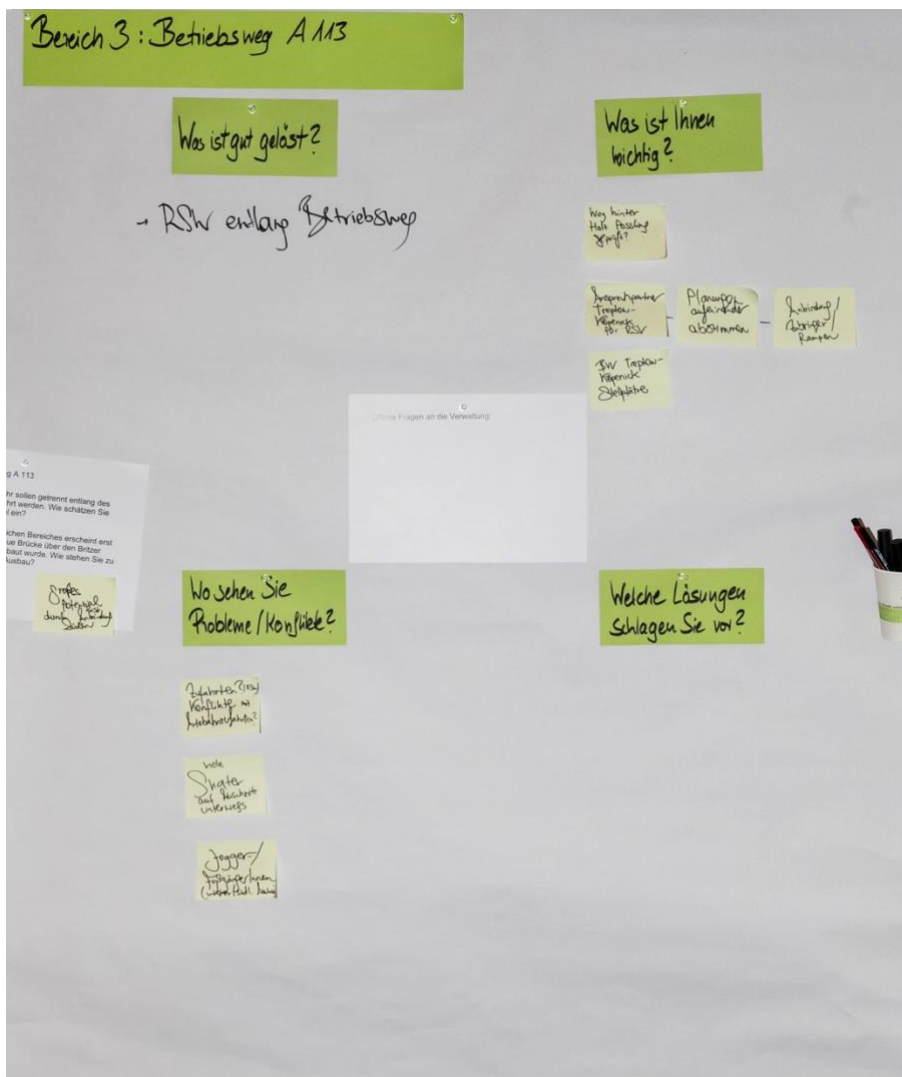
Ein Ausbau des südlichen Bereiches erscheint erst sinnvoll, wenn die neue Brücke über den Britzer Verbindungskanal gebaut wurde. Wie stehen Sie zu einem stufenweisen Ausbau?

- Großes Potenzial durch feste Anbindung im Süden

Stichpunkte im Plan

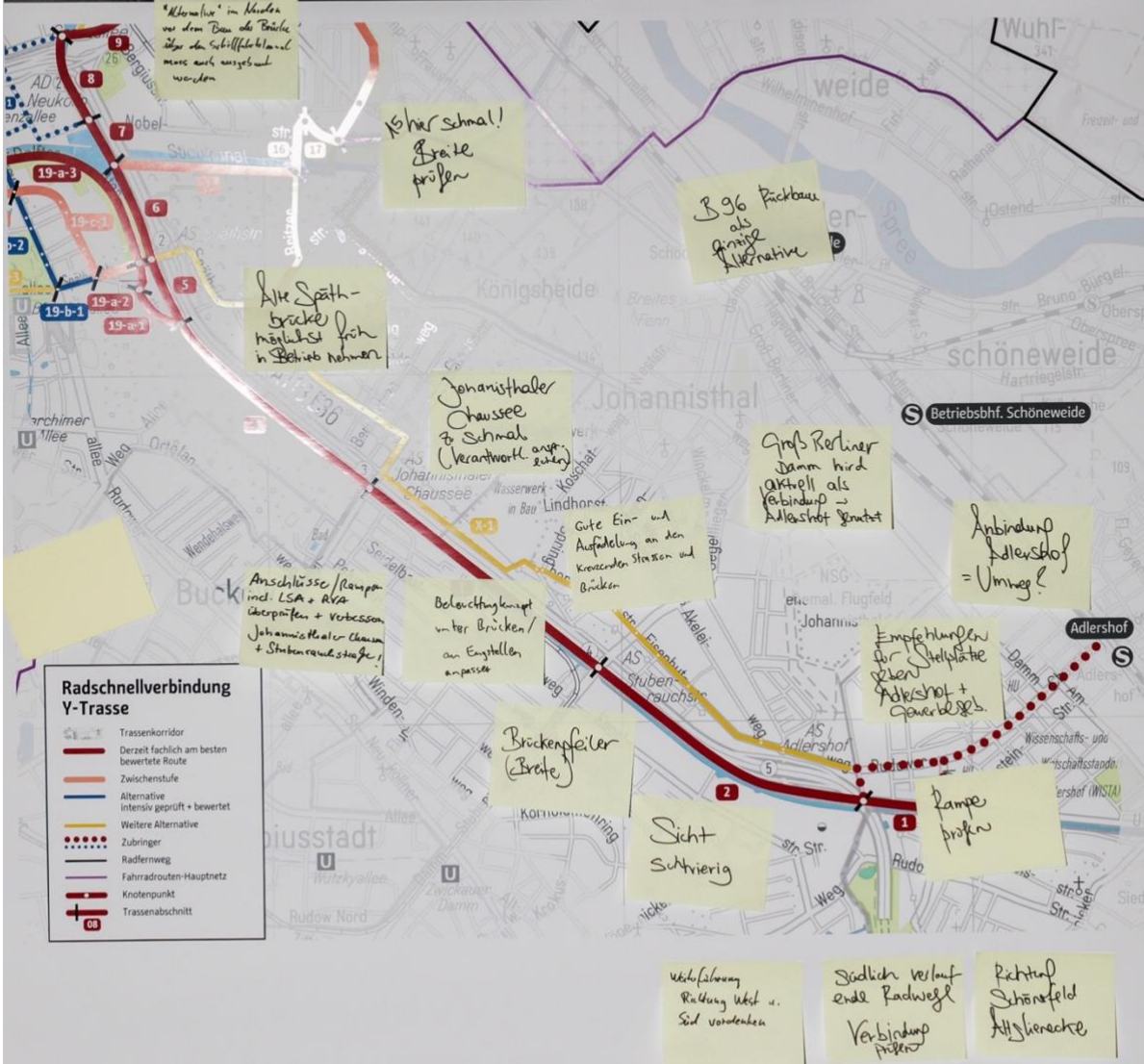
- „Alternative“ im Norden vor dem Bau der Brücke über dem Schifffahrtskanal muss auch ausgebaut werden
- 15 hier schmal → Breite prüfen
- Alte Späthbrücke möglichst früh in Betrieb nehmen
- Johannisthaler Chaussee zu schmal (Verantwortliche ansprechen)
- B96 Rückbau als einzige Alternative
- Anschlüsse/Rampen incl. LSA + RVA überprüfen + verbessern Johannisthaler Chaussee + Stubenrauchstraße!
- Beleuchtungskonzept an Brücken/an Engstellen anpassen
- Brückenpfeiler (Breite)
- Gute Ein- und Ausfädelung an den kreuzenden Straßen und Brücken

- Groß Berliner Damm wird aktuell als Verbindung → Adlershof genutzt
- Sicht schwierig
- Anbindung Adlershof = Umweg?
- Empfehlungen für Stellplätze geben Adlershof + Gewerbegebiet
- Rampe prüfen
- Weiterführung Richtung West und Süd vordenken
- Südlich verlaufende Radwege → Verbindung prüfen
- Richtung Schönefeld Altglienicke



Notizen zum Bereich 3 Betriebsweg A 113

3 Betriebsweg A 113



Notizen im Plan zum Bereich 3 Betriebsweg A 113

4. Notizen Bereich 4 Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal

Was ist gut gelöst?

- Alte Späthbrücke +
- Querung Britzer Kanal im Zuge Betriebsweg A 113
- Radroute 10 wurde berücksichtigt → wichtige Querung

Was ist Ihnen wichtig?

- Dynamische Beleuchtung in Parkanlagen
- Gesicherte Querungen (LSA Lichtsignalanlagen)
 - Delfter Ufer/Buschkrugallee
 - Franz-Körner-Straße LSA
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr minimieren
- BSR (Berliner Straßenreinigung) darf im Betriebsdienst nicht eingeschränkt werden (Y-07)
- Brücke über Britzer Verbindungskanal
- Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen
- Alliander
 - LSA Planungen
 - kurzfristig Verbesserungen erreichen

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Rudergemeinschaft → querende Konflikte Delfter Ufer
- Delfter Ufer als RSV ungeeignet → Grünfläche erhaltenswert → Konflikte Fußverkehr
- Haarlemer Straße → kritisch aufgrund Schwerverkehr
- Fahrradstraßen kritisch → Vorfahrt
- Franz-Körner-Straße → Bewohnerparken, Konflikte, enger Querschnitt
- Fahrradstraße kein RSV
- Parkplatzsuchverkehre in Fahrradstraßen

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Delfter Ufer erhalten
- Verbindung Delfter Ufer/Holz Possing prüfen
- Radfahrer abseits von Kfz-Verkehr ↔ Meinungen kontrovers diskutiert
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge Buschkrugallee → Flächen neu verteilen
- Buschkrugallee → Fahrstreifenreduzierung → Parkplätze wegnehmen
- Carl-Weber-Park → Eschersheimer Straße wird bevorzugt
- Neue Späthstraße – Buschkrugallee → Franz-Körner-Straße → Rungiusstraße
- „Modale Filter“ für Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen
- Ruhenden Verkehr verlagern (Parkhäuser?)

- Offene Frage an die Verwaltung: Kurzfristig Maßnahmen umsetzen

Bereich 4 : Delfter Ufer / Rungiusstraße / Britzer Verbindungskanal

Was ist gut gelöst?

- Alle Späthbrücke
- Öffnung Britzer Kanal im Zugbereich A13
- Radroute 10 wurde berücksichtigt → wichtige Aussage

Was ist Ihnen wichtig?

- Dynamische Beleuchtung in Parkanlagen
- Geschichte (LSP) → Historisches für Planung → nicht mehr
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr minimieren
- RSP im Betriebsbereich nicht eingeleitet werden (Y-07)
- Brücke über Britzer Verbindungskanal
- Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen
- Allianz RSP → Planung → Kurzfristig umzusetzen

Wo sehen Sie Probleme / Konflikte

- Zugbereich Delfter Ufer → Späthbrücke
- Delfter Ufer als RSV ungenutzt → Grünfläche erhalten → Fußgänger
- Handwerker Straße → Verkehrsfluss
- Fahrradstreifen Britzer Delfter Ufer
- Franz-Körner-Straße → Verkehrsfluss, Konflikte, angespannt
- Fahrradstreifen bei RSV
- Parkplatzsuchverkehr in Fahrradstraßen

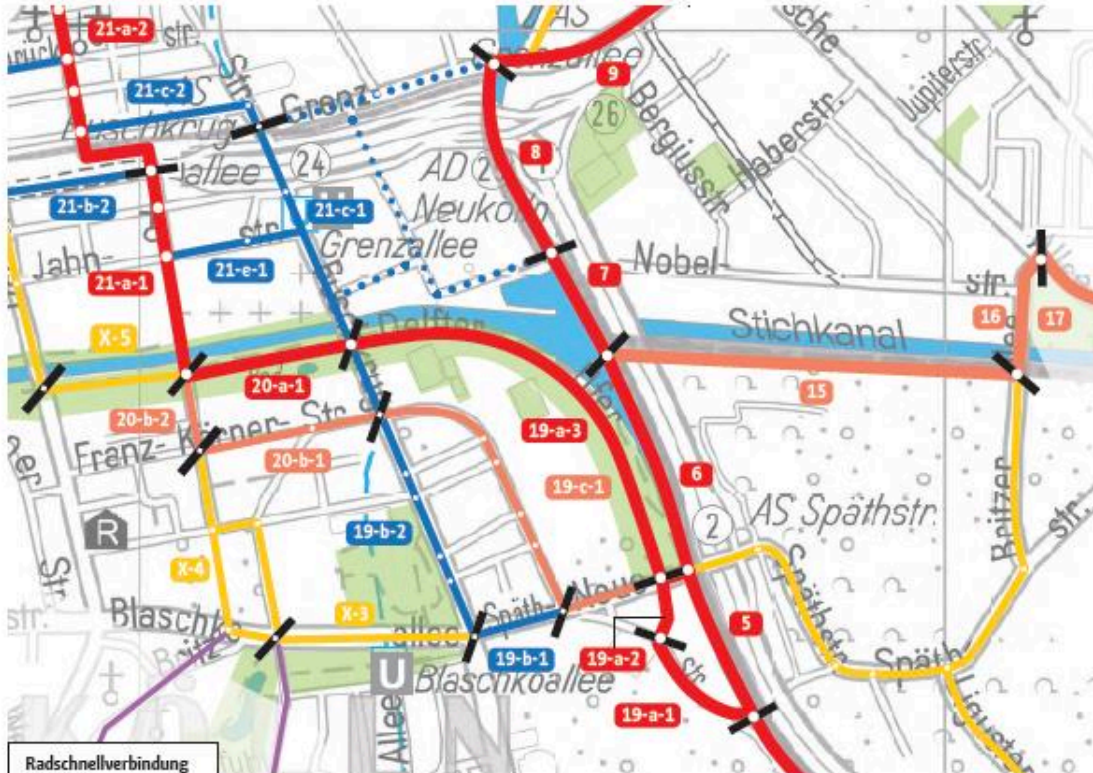
Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Delfter Ufer erhalten
- Verbindung Delfter Ufer / Rungiusstraße
- Radschnellverbindung als RSV
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge Buschbühlallee → Flächen neu verteilen
- Buschbühlallee → Fahrradstreifen realisieren → Parkplätze übernehmen
- Carl-Wilke-Park → Eschschneppen Str. wird barrierefrei
- Späthbrücke - Buschbühlallee → Franz-Körner-Str. → Rungiusstr.
- „Mobile Filter“ für Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen
- Binnenradverkehr (Parkhäuser?)

Fragebogen:
Wäre Ihnen der Ausbau der Alten Späth-Neubau Brücke über den Britzer Verbindungskanal?
Führung würden Sie bevorzugen - Führung Delfter Ufer (absolut, Sicherheit) oder durch die Gewerbegebiete auf Fahrradstraßen?

Notizen zum Bereich 4 Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal

4 Delfter Ufer/Rungiusstr./Britzer Verbindungskanal



Radschnellverbindung Y-Trasse

- Transversenrider
- Fachlich geeignete Route
- Zeichenstraße
- Alternative (Informell geprüft) - bewertet
- Weitere Alternative
- Zebringer
- Radlerweg
- Fahrradwegen-Haupttrasse
- Knotenpunkt
- Transversenschritt



Plan zum Bereich Delfter Ufer/Rungiusstraße/Britzer Verbindungskanal (im Plan wurden keine Notizen festgehalten)

Impressum

Veranstalter und Vorhabenträger

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

Projektsteuerung, Bauherr

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

Fachplanung

SHP Ingenieure
Plaza des Rosalia 1
30449 Hannover
www.shp-ingenieure.de

Moderation und Dokumentation

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

Gestaltung Titelseite

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

Bildnachweise

infraVelo/Thomas Rafalzyk

Stand: Mai 2019

