



© Thomas Rafalzyk

Berlin: mobiler

Radschnellverbindung Tiergarten – Landsberger Allee

Informations- und Dialogveranstaltung 9.12.2019

Dokumentation

Inhalt

Veranstaltungsdaten.....	1
Überblick über den Ablauf	1
Vorspann	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	2
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	5
Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „Tiergarten-Landsberger Allee“	9
Ergebnisse Bereich 1 Tiergarten-Brandenburger Tor	10
Ergebnisse Bereich 2 Brandenburger Tor-Alexanderplatz	12
Ergebnisse Bereich 3 Alexanderplatz-Landsberger Allee.....	14
Abschluss	16
Nachspann.....	17
ANHANG	18
Notizen Bereich 1 Tiergarten-Brandenburger Tor.....	18
Notizen Bereich 2 Brandenburger Tor-Alexanderplatz	21
Notizen Bereich 3 Alexanderplatz-Landsberger Allee.....	24
Impressum	27

Veranstaltungsdaten

Montag, 9. Dezember 2019

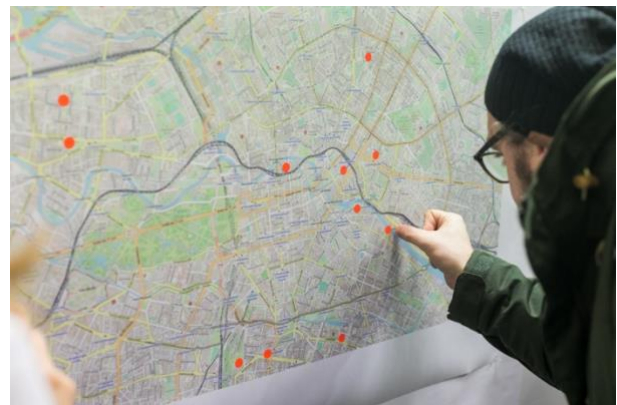
Die Stadtwerkstatt

Karl-Liebknecht-Straße 11, 10178 Berlin

18:30 Uhr bis 20:30 Uhr

Überblick über den Ablauf

1. Einlass mit Infoausstellung
2. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
Staatssekretär für Verkehr Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Clara Herrmann, Bezirksstadträtin Friedrichshain-Kreuzberg
Sabine Weißler, Bezirksstadträtin Mitte
3. Radschnellverbindung „Tiergarten-Landsberger Allee“ Vorgehen und Planungsstand |
Torsten Perner, Ramboll
4. Dialoginseln | Information und Diskussion in drei Gesprächsgruppen über drei Bereiche der
Trassenkorridore
5. Themen und Fragen aus den Dialoginseln im Plenum, zusammengefasst durch ETC Gauff Mobility,
Ramboll, EIBS
6. Ausblick | Staatssekretär für Verkehr Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz



Einlass mit Infoausstellung (links) sowie Abfragen im Foyer (rechts)

Vorspann

Beim Eintreffen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich in der Stadtwerkstatt Berlin anhand einer Plakatausstellung zu informieren: Informationstafeln informieren über die vorangegangene Potenzialanalyse und über den Trassenkorridor für die Radschnellverbindung „Tiergarten – Landsberger Allee“, der durch die Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg verläuft.

Das Moderationsteam empfängt die Beteiligten mit einer Abfrage an Plakatwänden, die einen Überblick über die Zusammensetzung des Kreises der Teilnehmer*innen ergibt:

- Wo wohnen oder arbeiten Sie?

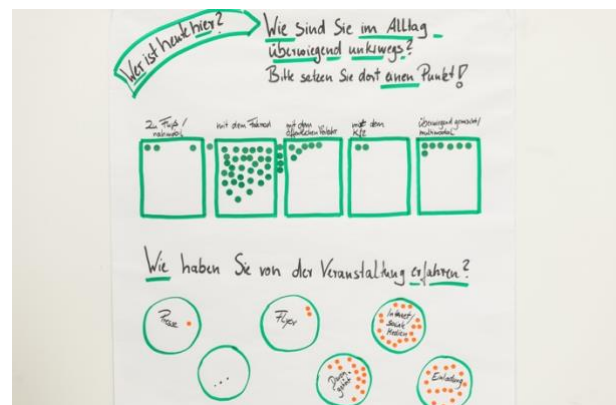
Jeweils ein Drittel der Beteiligten kommen aus den Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg; davon arbeitet und/oder wohnt rund die Hälfte innerhalb des Trassenkorridors – viele davon allerdings nicht im direkten Trassenkorridor der geplanten Radschnellverbindung. Rund ein Drittel der Teilnehmenden kommt aus anderen Teilen Berlins.

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Die meisten Beteiligten setzen den Punkt bei „mit dem Fahrrad“. Mit deutlichem Abstand folgen Beteiligte, die „regelmäßig gemischt/multimodal“ (7 Punkte) bzw. überwiegend „mit dem öffentlichen Verkehr“ (6 Punkte) unterwegs sind. Lediglich zwei Punkte sind bei „mit dem Kfz“, ein Punkt ist bei vorwiegend „zu Fuß/nahmobil“ unterwegs gesetzt.

- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

Die Mehrzahl der Beteiligten hat über das „Internet/aus sozialen Medien“ von der Veranstaltung erfahren, direkt gefolgt von „Einladung“ bzw. „davon gehört“. „Flyer“ und „Presse“ geben nur sehr wenige Beteiligte als Informationsquelle an.



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

Begrüßung und Einstieg zum Verfahren

Die Moderatorin Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die rund 80 Teilnehmer*innen. Die Informations- und Dialogveranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung „Ost-Route“, hier für den westlichen Abschnitt „Tiergarten-Landsberger Allee“, stellt ganz im Sinne der „Berliner Leitlinien zur Bürgerbeteiligung“ ein frühzeitiges Beteiligungsangebot dar. Das Land Berlin plant derzeit zehn Radschnellverbindungen, sodass bereits mehrere öffentliche Veranstaltungen zu anderen Machbarkeitsuntersuchungen stattgefunden haben. Auf Nachfrage von Frau Böcker, wer bereits an einer vorausgegangenen Veranstaltung teilgenommen hat, melden sich etwa 20 Personen.

Frau Böcker erläutert nachfolgend den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung. Die Beteiligten werden über den Projektstand und das Verfahren informiert. Sie werden aufgerufen, in Dialoginseln ihr Wissen als Expert*innen vor Ort einzubringen, damit die Trassenfindung und die weitere Planung verbessert werden

kann. Frau Böcker weist darauf hin, dass nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung im späteren Planfeststellungsverfahren eine weitere öffentliche Beteiligung vorgesehen ist.

Frau Böcker greift die Abfragen aus dem Eingangsbereich zur Zusammensetzung des Kreises der Teilnehmer*innen auf (siehe Vorspann) und ergänzt diese um weitere Abfragen im Plenum. Jeweils ein Drittel der Anwesenden kommt aus dem Bezirk Mitte und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg; viele davon wohnen und/oder arbeiten jedoch außerhalb des Trassenkorridors.

Staatssekretär Ingmar Streese von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz begrüßt die Teilnehmer*innen zur siebten Veranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen für Berliner Radschnellverbindungen. Die Senatsverwaltung plant insgesamt mehr als 100 km Radschnellverbindungen auf elf Trassen, die bis 2030 realisiert werden sollen. Sie werden ein Netz großräumiger Verbindungen bilden, die sternförmig, zumeist von der Landesgrenze zu Brandenburg aus in die Stadt führen. Staatssekretär Streese erläutert die Zielsetzung dieser Planungen: Auf Grundlage des Mobilitätsgesetzes aus dem Jahr 2018 würden zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht, mit denen der Umweltverbund und damit auch der Radverkehr gestärkt werden soll. Mit den Radschnellverbindungen sollen Strecken nicht zum Rasen, sondern Radwege mit langen Abschnitten mit möglichst wenigen Querungspunkten angeboten werden, auf denen auch größere Distanzen z. B. im Pendlerverkehr zügig mit dem Rad zurückgelegt werden können. Noch liege keine fertige Planung vor, umso wichtiger sei es, im Dialog die Expertise der Beteiligten über mögliche Konflikte und geeignete Wegeführungen einzubeziehen. Staatssekretär Streese freut sich auf die Gespräche in den Dialogrunden.



Staatssekretär Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (links), Plenum (rechts)

Die Trassenkorridore führen durch die Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg. Die Bezirksstadträtinnen Clara Herrmann, Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, und Sabine Weißler, Bezirk Mitte, sind als Repräsentantinnen ihres Bezirks vor Ort und begrüßen die Teilnehmenden ebenfalls:

Bezirksstadträtin Sabine Weißler greift die Erwartungen des Staatssekretärs auf und regt zum Nachdenken an. Ihr sei es sehr wichtig, bei den Planungen die vorhandenen Konfliktpunkte zu beachten. Die Radschnellverbindung Tiergarten–Landsberger Allee verlaufe durch verdichtete Innenstadtbezirke mit vorhandenen Buskonzepten und mit hohem Touristenaufkommen. Mit der öffentlichen Beteiligung sei die Chance verbunden, Schwierigkeiten frühzeitig zu erkennen und Lösungen zu finden, dies in einem produktiven und gerne auch in einem fröhlichen Prozess.

Bezirksstadträtin Clara Herrmann vertritt als Umweltstadträtin die Bezirksbürgermeisterin von Friedrichshain-Kreuzberg. Sie stellt den Klimawandel in den Mittelpunkt ihrer Begrüßung: Im Bereich Mobilität könne Berlin einen großen Beitrag leisten, um die Klimaziele zu erreichen. Dazu seien vielfältige Maßnahmen notwendig, darunter das Bereitstellen einer sicheren Fahrradinfrastruktur. Es gehe schließlich darum, neue Nutzer*innen für das Fahrrad zu gewinnen. Auch die Bezirke seien mit vielfältigen Maßnahmen aktiv, so z.B. aktuell am Kottbusser Damm.



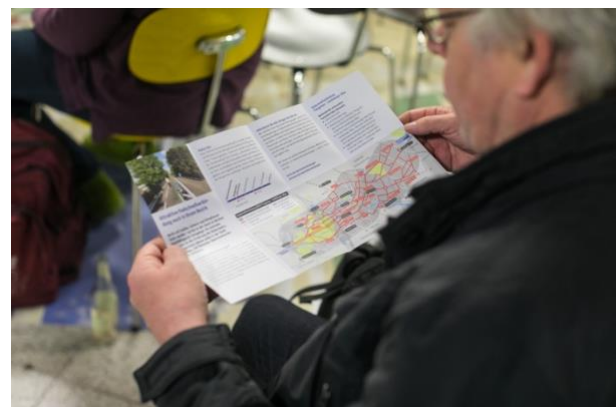
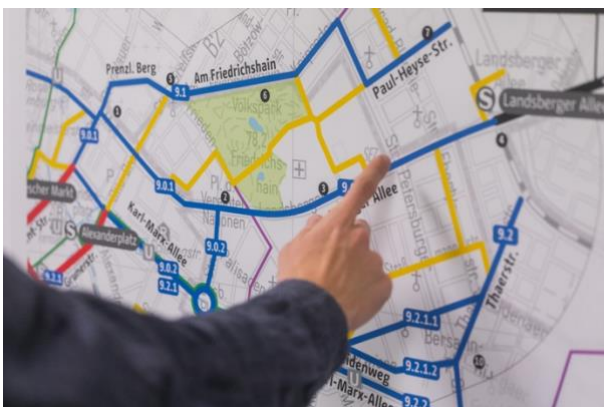
Bezirksstadträtin Sabine Weißler (links), Bezirksstadträtin Clara Herrmann (rechts)

Frau Böcker stellt im Anschluss die weiteren Projektbeteiligten vor:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträgerin der Radschnellverbindungen. Aus dem Hause ist neben dem Staatssekretär für Verkehr Herrn Streese ein Team aus dem zuständigen Fachreferat und der Koordinierungsstelle Radverkehr vor Ort.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team vor Ort.
- Die Machbarkeitsuntersuchungen werden von einem Team aus den Ingenieurbüros ETC Gauff Mobility, Ramboll und EIBS erarbeitet. Vertreten sind Torsten Perner, Karen Wanner, Piotr Cupryjak (Ramboll), Matthias Ferber, Nils Kohlschmidt (EIBS) sowie Anja von Falkenhausen und Patrick Schwentek (ETC Gauff Mobility).
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Anette Quast und Sina Rohlwing.

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.

Die Beteiligten können bei der Namensfindung für die Radschnellverbindung „Ost-Route“ mitwirken und dafür Vorschläge auf einem Plakat notieren. Bis zum Ende der Veranstaltung können die Beteiligten einen Punkt bei ihrem Favoriten setzen.



Plakat mit Routenalternativen (links), Flyer mit Informationen zur Veranstaltung (rechts)

Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Torsten Perner, Ramboll

Herr Perner informiert über den Arbeitsstand der Planung und die Routenvorschläge. Die Präsentation wird im Anschluss auf der Homepage von infravelo eingestellt.

Anhand des Titelbilds mit dem Brandenburger Tor weist Herr Perner darauf hin, dass auch Radfahrende an bestimmten Stellen Kompromisse mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen eingehen müssten. Gerade in der Mitte Berlins werde es nicht an jeder Stelle gelingen, den Standard einer Radschnellverbindung ohne Einschränkungen zu realisieren. Es gehe darum, bestmögliche Lösungen zu finden und dabei auch die Belange anderer Nutzergruppen, beispielsweise des Fußverkehrs zu berücksichtigen. Das Team plant die Trassen gemeinsam mit Kolleg*innen aus Kopenhagen, die langjährige Erfahrungen mit der Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen einbringen.

Bereits heute ist der Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen in Berlin stark gestiegen. Herr Perner zieht daraus die Schlussfolgerung, dass die bisherige Infrastruktur für den Fahrradverkehr an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit komme. Der aktuelle ADFC-Klimatest zeige besonders folgende Mängel in Berlin auf:

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

Der Umstand, dass die Hauptstadt Berlin über großzügig dimensionierte, derzeit vom Autoverkehr dominierte Verkehrsflächen verfüge, stelle wiederum eine gute Ausgangslage für die Umsetzung von Radschnellverbindungen dar.

Ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl zwischen Berlin und Kopenhagen zeigt, dass in Berlin insgesamt ein höherer Anteil der täglichen Wege mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) zurückgelegt wird. Herr Perner erläutert, dass die Potenziale des Fahrradverkehrs dabei bei weitem nicht ausgeschöpft seien. Insbesondere betrifft dies die Wegedistanzen bis 10 km, bei denen im heute zu betrachtenden Stadtgebiet noch ein hoher Anteil der täglichen Wege mit dem Pkw zurückgelegt wird. Eine Verlagerung von Wegen auf den Radverkehr würde auch den Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr verbessern. So würden letztlich alle Verkehrsteilnehmer*innen profitieren. Keinesfalls solle der Radverkehr zu Lasten des Fußverkehrs gestärkt werden.



Torsten Perner im Vortrag (links) und das Plenum beim Vortrag (von rechts)

In den Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung „Tiergarten-Landberger Allee“ geht es darum, die am besten geeignete Wegführung zu finden. Dafür werden unter anderem die Potenziale verschiedener Wegführungen analysiert. Ziel ist, die Radschnellverbindung so zu führen, dass möglichst viele Menschen davon profitieren und das Angebot nutzen können und möglichst große Radverkehrspotenziale erschlossen werden können. Gleichzeitig sind bei der Planung viele andere Ziele zu berücksichtigen. So sollen z.B. möglichst wenige Bäume aufgrund der Streckenführung gefällt werden müssen. Sollte dies erforderlich sein, sind Kompensationsmaßnahmen vorzusehen.

Radschnellverbindungen stellen ein neues Element sowie eine neue Qualität der Radinfrastruktur dar. Herr Perner stellt wichtige Merkmale und mögliche Straßenquerschnitte für Radschnellverbindungen vor. Merkmale sind:

- Effiziente Infrastrukturen (dreimal leistungsfähiger als der Autoverkehr)
- Ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Flächenentsiegelung
- Schnelle Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Mindestens 5 km lang (3 km innerhalb des S-Bahnringes)
- Mindestens 3 m je Richtung breit (4 m bei Zweirichtungsverkehr)
- Weitestgehend an Knotenpunkten/Ampeln bevorrechtigt

Herr Perner erläutert beispielhaft anhand der Königin-Luise-Brücke in Kopenhagen, wie in Straßenräumen mit Radschnellverbindungen bei einem sehr hohen (Rad-)Verkehrsaufkommen dennoch eine hohe Aufenthaltsqualität sowie bessere Umsatzmöglichkeiten für Einzelhandel und Gastronomie geschaffen werden könnte. So tragen Radschnellverbindungen maßgeblich zur Leistungsfähigkeit wachsender Städte bei.

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

Planung und Bau von Radschnellverbindungen

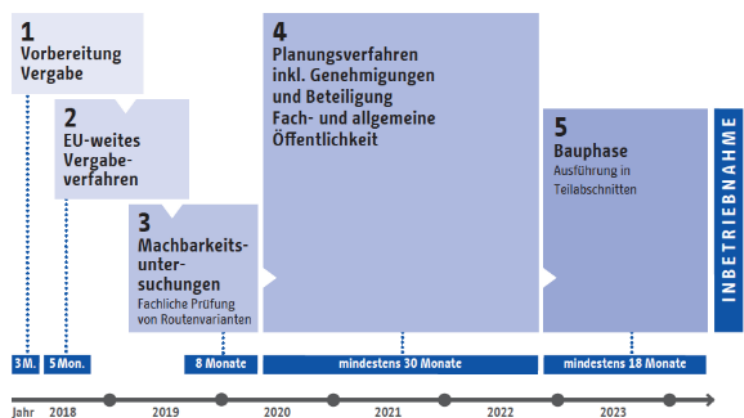


Abbildung 1: Zeitschiene und Verfahrensschritte

Die Auswahl der zu untersuchenden Radschnellverbindungen basiert auf einer Potenzialanalyse (s. Karte 1 auf der nächsten Seite). Besonderheit der „Ost-Route“ ist, dass sie zusammen mit der „West-Route“ von Spandau bis nach Marzahn-Hellersdorf eine durchgängige Radverkehrsverbindung von West nach Ost darstellt.

Herr Perner erläutert die Besonderheiten des Trassenkorridors und der untersuchten alternativen Routenvorschläge in drei Bereichen:

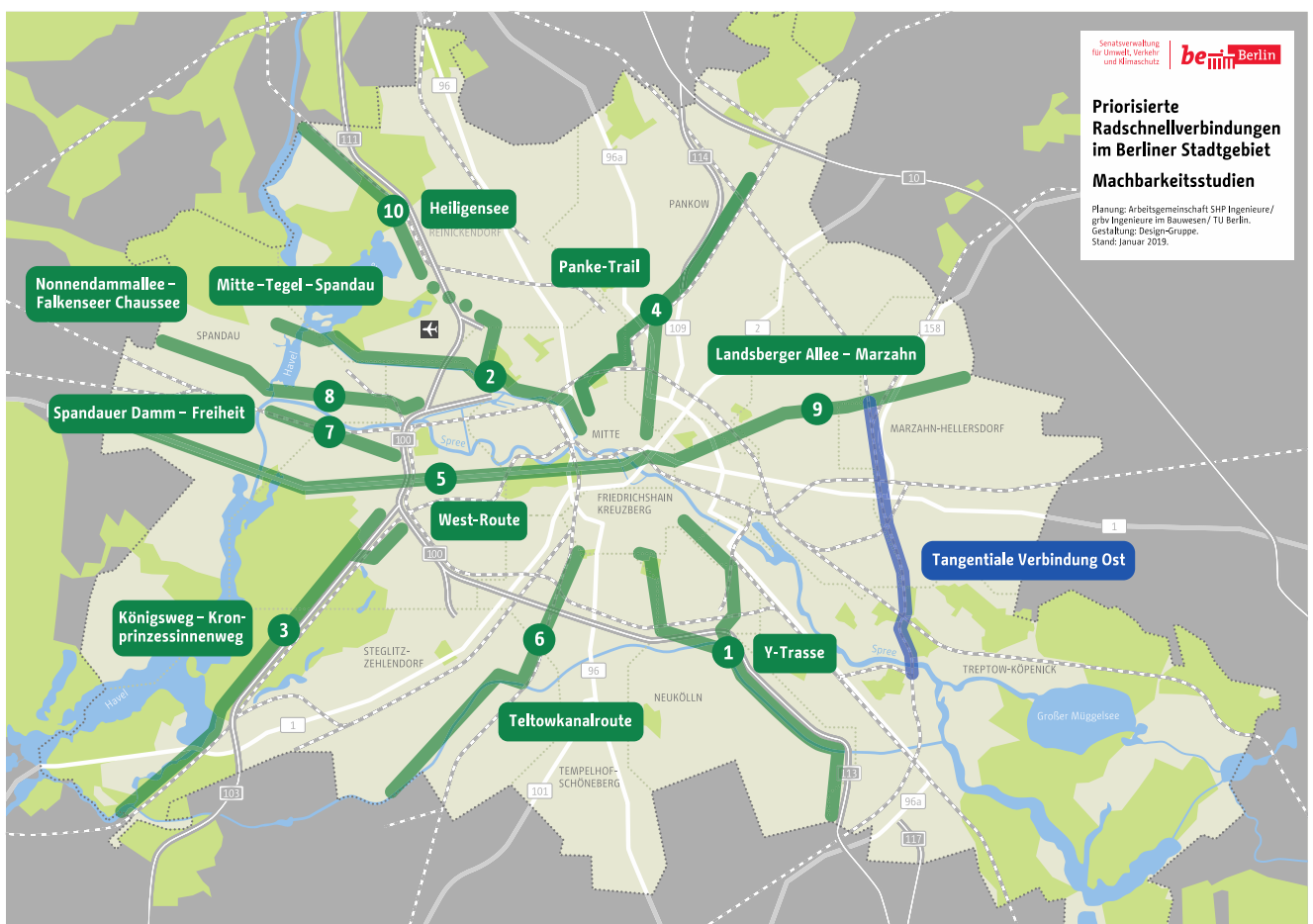
- Bereich 1: Tiergarten–Brandenburger Tor
- Bereich 2: Brandenburger Tor–Alexanderplatz

▪ Bereich 3: Alexanderplatz–S-Bahn-Ring/Landsberger Allee

Für die Bereiche eins und zwei wurde jeweils eine aus fachlicher Sicht am besten bewertete Route (in rot markiert) ermittelt. Für den Bereich drei ist dies noch nicht erfolgt, u.a. auch weil der Anschluss in Richtung Osten noch nicht feststeht. In der Präsentation werden die Bewertungskriterien im Einzelnen erläutert.

Es gibt heutzutage schon viel Radverkehr im Trassenkorridor. Verkehrszählungen haben ergeben, dass im Bereich Tiergarten täglich um die 20.000 Fahrradfahrer*innen unterwegs sind, bei zugleich hohem Fußverkehrsaufkommen. Da in diesem Abschnitt häufig Großveranstaltungen stattfinden und die Straße des 17. Juni gesperrt ist, müssen auch für solche Situationen Alternativrouten festgelegt werden.

Östlich des Brandenburger Tors beträgt das tägliche Aufkommen im Rad- und Fußverkehr ca. 100.000 Personen.



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

Nach der Kurzvorstellung der Radschnellverbindung und des Planungsstands, haben die Teilnehmer*innen Gelegenheit Fragen zu stellen, die Herr Perner beantwortet (F= Frage/A= Antwort).

F: Ist es richtig, dass auf der Vorzugsroute pro Tag 30.000 Radfahrende über den Pariser Platz geführt werden sollen?

A Perner: Die aus fachlicher Sicht am besten bewertete Route führt durch das Brandenburger Tor und über den Pariser Platz. In diesem zentralen Bereich wird es keine Führung ohne Kompromisse geben. Die direkte Führung durch das Brandenburger Tor erfordert Rücksichtnahme, vielleicht sogar einmal das

Absteigen vom Fahrrad, wenn besonders viel los ist. Der Bereich soll auch künftig nach dem Shared Space Prinzip funktionieren, das funktioniert heute schon vergleichsweise gut.

F: In der Straße Unter den Linden werden heute Bus und Radverkehr gemeinsam auf einer Spur geführt. Wie sollen Bus- und Radverkehr künftig entflechtet werden?

A Perner: Die Planung schlägt vor, den Kfz-Verkehr innen, den Bus auf der mittleren Spur und den Radverkehr rechts auf einer baulich abgetrennten Spur zu führen. Hier wird voraussichtlich für den Radweg wegen des hohen Aufkommens eine größere Breite (3-4 Meter) erforderlich sein. Im Haltestellenbereich wird der Radweg schmaler ausgeführt.

F: Wird eine ausreichende Beleuchtung auf den Wegen bedacht? Teilweise führen die Routen durch Gebiete, die abends wenig belebt sind (Tiergarten).

A Perner: Eine Beleuchtung ist ein Standard bei Radschnellverbindungen. Allerdings besteht dadurch in Parkanlagen auch ein Konflikt. Bei einer Radschnellverbindung von Frankfurt nach Darmstadt wurde als Lösung eine Beleuchtung mit Bewegungsmelder installiert.

F: Manche Konflikte könnten durch Tunnel- oder Brückenlösungen gelöst werden. Werden auch solche Lösungen vorgeschlagen?

A Perner: Grundsätzlich werden in Berlin auch Tunnel und Brücken für den Fahrradverkehr geplant, aber nicht in den heute zu betrachtenden Varianten, mit Ausnahme einer neuen Brücke über den S-Bahn-Ring im Bereich 3. Tunnel und Brücken sind oft die letzte Lösung, wenn keine ebenerdige Führung gefunden werden konnte. Das ist in diesem Bereich nicht zwingend notwendig.



Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)

Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „Tiergarten-Landsberger Allee“

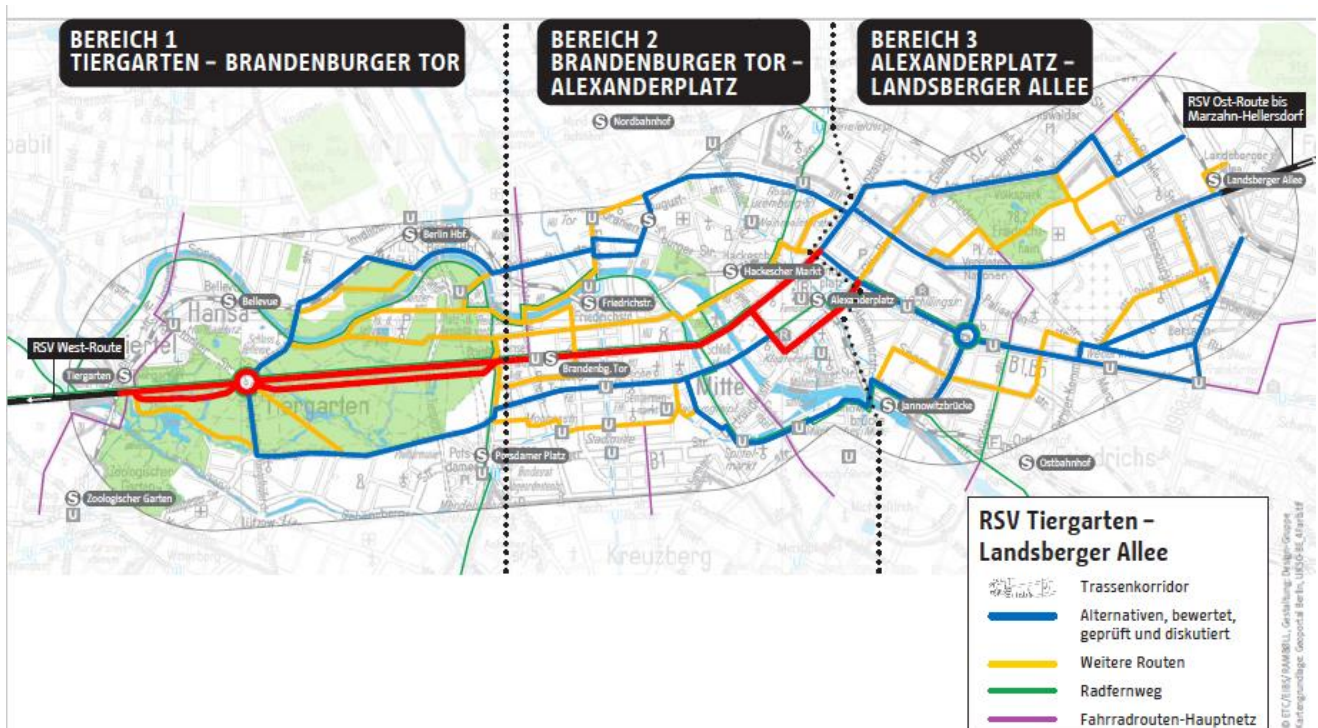
Die Beteiligten haben anschließend Gelegenheit, in drei Gruppen jeweils für einen Abschnitt des Trassenkorridors die untersuchten Routen zu diskutieren, Fragen, Bedenken und Anregungen zu äußern. Sie haben die Möglichkeit, während der Gesprächsphase die Gruppe zu wechseln.

- Gruppe 1: Bereich 1 – Tiergarten-Brandenburger Tor
- Gruppe 2: Bereich 2 – Brandenburger Tor-Alexanderplatz
- Gruppe 3: Bereich 3 – Alexanderplatz-S-Bahn/Landsberger Allee

In jeder Gruppe stellt ein*e Fachplaner*in zunächst die zur Diskussion stehenden Varianten vor. Auf der Karte sind jeweils drei Routenvarianten in blau dargestellt, die derzeit aus fachlicher Sicht als besonders geeignet erscheinen. In gelber Farbe werden zusätzliche Routenführungen aufgezeigt, die ebenfalls untersucht wurden, aber für eine Radschnellverbindung ungeeignet sind. Alle untersuchten Strecken können diskutiert werden. In der anschließenden Diskussion werden Hinweise von der Moderation und den Beteiligten mit Klebezetteln („Post-its“) auf einem Ergebnisposter notiert. Neben speziellen Fragen zum jeweiligen Abschnitt sind die allgemeinen Fragestellungen:

- Was ist gut gelöst?
- Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?
- Was empfehlen Sie?

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 werden im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert.



Karte 2: Überblick über die drei Bereiche der RSV Tiergarten-Landsberger Allee



Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)

Ergebnisse Bereich 1 Tiergarten-Brandenburger Tor

Moderation: Anette Quast, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Matthias Ferber, EIBS, Partick Schwentek, Ramboll

infraVelo: Michael Thöring

Besondere Merkmale Route 9.0 Straße des 17. Juni / Tiergarten (PU) bestbewertete Variante

- Straße des 17. Juni / Tiergarten (PU) als fachlich am besten bewertete Variante
- + 2,9 km in unter 7 Minuten (kürzeste Strecke und Fahrzeit)
- + Nur 2–3 Lichtsignalanlagen mit 1–1,5 Minuten Verlustzeit
- Optimierungsbedarf am Großen Stern und am Brandenburger Tor
- + Keine Bushaltestellen entlang der Strecke
- – Wenig direkt erschlossene Aufkommensschwerpunkte
- – Häufige Sperrungen bei Veranstaltungen
- +/- Höhere Reisequalität auf befestigten Parkwegen
- aber Konflikte mit Fußgänger*innen
- +/- Großzügige Platzverhältnisse auf der Straße des 17. Juni, (Erweiterungsmöglichkeiten), aber höherer Umbauaufwand als bei Park-Variante (Beschattung, Trennung Kfz – Rad)
- +/- Relativ großzügige Radspuren (2,50 m Breite) westlich des Großen Sterns, östlich davon deutlich geringere Breite und schlechtere Qualität

Besondere Merkmale Nordtrasse (9.1): Lüneburger Straße – Hauptbahnhof

- – Mit 3,6 km längste Trasse und größte Verlustzeiten bei gleichzeitig geringstem Verkehrspotenzial, aber
- + Anschluss Hauptbahnhof und dort Verknüpfung mit RSV 2/10
- – Deutlich engere Straßenräume mit hohem Umbauaufwand

Besondere Merkmale Südtrasse (9.2): Tiergartenstraße

- +/- Mittlere Streckenlänge (3,4 km) mit zusätzlichem Verkehrspotenzial
- + Denkbare Umfahrung bei Sperrung des Tiergartens
- +/- Sehr beengte Platzverhältnisse in Tiergartenstraße
- Sperrung für den Kfz-Verkehr prüfen
→ (Umfahrung über Uferstraßen am Landwehrkanal)

Schwerpunkte aus der Diskussion

In der Gruppendiskussion gibt es ein klares Votum für die Führung der Radschnellverbindung auf der Straße des 17. Juni 2019 (9.0.1). Diese Verbindung wird als direkt und repräsentativ bezeichnet. Es ist genug Platz für beidseitige Radwege in ausreichender Breite vorhanden.

Zwar fahren viele Radfahrende auf der parallelen Strecke durch den Park (9.0.2) und dies wird auch in Zukunft als eine attraktive Alternative für den Radverkehr betrachtet: Es ist eine ruhige, beschattete Strecke, abseits vom Kfz-Verkehr, ohne Abgase. Daraus wird aber von den Beteiligten nicht die Notwendigkeit für den Ausbau auf einen RSV-Standard abgeleitet, zumal Konflikte mit dem Fußverkehr befürchtet werden. Ein Teilnehmer bezeichnet eine solche Variante als „Verrat am Umweltverbund“. Auch aus Gründen des Umweltschutzes wird die Variante eher abgelehnt, da für eine Radschnellverbindung eine Beleuchtung erforderlich wäre. Zudem wäre diese Strecke bei Veranstaltungen ebenso gesperrt wie die Straße des 17. Juni, sodass sie keine Vorteile gegenüber dieser bietet.

Die fachliche Empfehlung des Planungsteams, die Radschnellverbindung als separate Einrichtungsradwege mit Hochborden auf beiden Straßenseiten zu führen, wird nicht in Frage gestellt.

Für den denkmalgeschützten Straßenraum am Großen Stern wird ausdrücklich eine Führung empfohlen, die ein regelkonformes Fahren unterstützt. Die Dimension des Kreisels durch die überproportionale Flächenaufteilung zugunsten des Kfz-Verkehrs würde zum regelwidrigen Fahren verleiten.

Intensiv diskutiert wird die Führung der Radschnellverbindung im Bereich des Brandenburger Tors und des Pariser Platzes. Eine Führung durch das Brandenburger Tor und über den Pariser Platz wird als konfliktträchtig aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens gesehen. Die Strecke wäre vermutlich nur morgens für den Radverkehr attraktiv, auf keinen Fall nachmittags bei schönem Wetter. Es wird auf jeden Fall eine Lösung favorisiert, bei der die Radfahrenden nicht vom Fahrrad absteigen müssen. Umwege würden in Kauf genommen, wenn sie attraktiv ausgebaut und zügig befahrbar wären. Vorgeschlagen wird, die Dorotheenstraße und Behrenstraße jeweils als Einbahnstraße auszuweisen und für den Radverkehr als Umfahrung des Pariser Platzes anzubieten. Von dort aus sollte die Führung dann wieder auf der Straße des 17. Juni bzw. Unter den Linden anschließen.

Frage A: Welche Route(n) nutzen Sie zwischen dem S-Bahnhof Tiergarten und dem Brandenburger Tor (im Regelfall und bei Sperrungen im Tiergarten) am häufigsten?

Sowohl die Straße des 17. Juni als auch der Weg durch den Park werden sehr häufig genutzt.

Frage B: Bevorzugen Sie eine Führung der Radschnellverbindung im Tiergarten auf der Straße des 17. Juni oder auf den parallelen Parkwegen?

Es wird ein klares Votum für die Straße des 17. Juni ermittelt.

Frage C: Können Sie sich eine Sperrung der Tiergartenstraße für den Kfz-Verkehr vorstellen (Beibehaltung Busverkehr)?

Diese Frage wird nicht diskutiert.

Frage D: Wie schätzen Sie die Führung des Radverkehrs durch das Brandenburger Tor und mögliche Alternativen ein?

Zu bestimmten, hochfrequentierten Zeiten wäre diese Führung ohne Absteigen nicht möglich, daher wird sie als nicht ausreichend attraktiv angesehen. Es sollte hier nach einem attraktiven, kurzen Umweg gesucht werden.

Ergebnisse Bereich 2 Brandenburger Tor-Alexanderplatz

Moderation: Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Anja von Falkenhausen, ETC Gauff Mobility, Torsten Perner, Ramboll

infraVelo: Johann Wetzker

Merkmale der Route 9.0 Unter den Linden – bestbewertete Variante:

- + 2,6 km in rund 7 Minuten (kürzeste Strecke und Fahrzeit), aber zahlreiche Knotenpunkte mit Ampeln, die derzeit sehr ungünstig für Radfahrer*innen geschaltet sind
→ Grüne Welle Rad/Bus bei 20 km/h machbar
- + Neuaufteilung des großzügigen Straßenraumes mit jeweils einer Fahrspur für Rad, Bus und Kfz machbar (geringes Kfz-Aufkommen)
- Chancen zur städtebaulichen Aufwertung „Unter den Linden“ nach Fertigstellung der U5 in Kombination mit weiteren Maßnahmen (Stadtschloss, Flussbad)
- – Kritisch sind häufige Sperrungen bei Veranstaltungen → Routenmanagement
- – Hohe verkehrstechnische Komplexität am Alexanderplatz (u.a. Haltestellen Bus/Tram)

Besondere Merkmale Nordtrasse (9.1): Reinhardtstraße – Linienstraße

- – Größere Streckenlänge (3,0 km) und längere Fahrzeit (über 8 Minuten)
- – Hohe Anzahl an Knotenpunkten
- – Hohe Verlustzeiten mit komplexer Ampel-Koordinierung (weniger klare Verkehrsachse)
- – Deutlich größere Eingriffe in den Kfz-Verkehr erforderlich

Besondere Merkmale Südtrasse (9.2): Französische Straße – Grunerstraße

- +/- Längste Trasse (3,1 km), aber mit größtem Verkehrspotenzial
- + Denkbare Umfahrung bei Sperrung „Unter den Linden“
- – Deutlich größere Eingriffe in den Kfz-Verkehr erforderlich
- +/- Fortgeschrittene Planungen für Französische Straße und Molkenmarkt deutlich unter RSV-Standard (2,0 m breite Radwege, z.T. nur Radfahrstreifen)

Schwerpunkte aus der Diskussion

Ein Meinungsbild zeigt, dass die Route 9.0 überwiegend favorisiert wird.

Die heutige Führung des Radverkehrs auf der Straße Unter den Linden bzw. der Route 9.0 wird als nicht akzeptabel bewertet. Es wird dabei allerdings auch festgestellt, dass die Markierungen der Busspur heute gar nicht mehr sichtbar seien. Bei der vom Planungsteam vorgeschlagenen beidseitigen Führung des Radverkehrs am Fahrbahnrand werden Konflikte mit dem Busverkehr befürchtet: Die Haltestellen der Buslinien befinden sich am Fahrbahnrand, wobei der Wartestellenbereich erweitert wird. Auf jeden Fall kommt es bei dieser Lösung zu querenden Verkehrsströmen und ÖPNV-Nutzer*innen und Radfahrer*innen. Das ließe sich aber durch eine großzügige Gestaltung mit ausreichend Platz und guten Sichtverhältnissen verbessern. Es wird der Vorschlag unterbreitet, den Radverkehr am Rand der Mittelpromenade zu führen. Doch auch hier werden Konflikte gesehen, da nicht alle Radfahrenden geradeaus durchfahren wollen, sondern in Seitenstraßen abbiegen wollen und es zahlreiche Querungssituationen gibt. Ein Teilnehmer organisiert geführte touristische Radtouren und weist darauf hin, dass in diesem Bereich auch größere Aufstellflächen für Radgruppen mit bedacht werden sollten.

Kontrovers diskutiert wird die Frage, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn mit einer markierten Wegeverbindung oder auf einem baulich getrennten Radweg geführt werden sollte. Letzteres favorisiert das Planungsteam. Ein Meinungsbild zeigt keine Tendenz für die eine oder andere Lösung in der Gruppe. Baulich getrennte Lösungen bieten, wenn sie direkt neben der Fahrbahn angelegt werden, eine höhere Verkehrssicherheit und werden von unsicheren Radfahrenden wie Kindern und älteren Personen favorisiert. Vereinzelt wurden in der Gruppe jedoch auch Unfallgefahren durch die Einbauten gesehen.

Eine Zwischenlösung wird unterstützt und könnte auch als einfache Markierung auf der Fahrbahn umgesetzt werden. Der Vorschlag des Planungsteams, bereits kurzfristig einen Radfahrstreifen zu markieren und nach Fertigstellung der U-Bahn-Linie 5 gar nicht erst den früheren Zustand mit viel Pkw-Verkehr wieder zuzulassen, findet Zustimmung. Es wird aus gestalterischen Gründen aber auch angemahnt, dass eine solche Zwischenlösung kein Dauerzustand sein sollte. Auch werden derzeit viele unterschiedlich farbige Markierungen in der Stadt als verwirrend und gestalterisch nicht akzeptabel benannt.

Die Route führt entlang touristischer „Hotspots“ am Brandenburger Tor/Pariser Platz und am Berliner Stadtschloss. Wenn das Schloss fertiggestellt sein wird, wird ein deutlich höheres Fußverkehrsaufkommen quer zur Route erwartet. Dem Fußverkehr wird in diesen Bereichen eine dominante Rolle zugeschrieben, die auch bei der Planung der Radschnellverbindungen zu berücksichtigen ist. In diesem Zusammenhang wird mehrfach das Mobilitätsgesetz zitiert: Der Radverkehr darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs gefördert werden.

Für den Bereich am Brandenburger Tor werden mögliche Umfahrungen diskutiert. Eine Umfahrung durch die Behrenstraße wird aus Sicht des Teams der Fachplanung als ungünstig betrachtet. Hier wird darauf verwiesen, dass vor dem Hintergrund häufiger Großveranstaltungen mit Sperrungen bei großen Veranstaltungen eher die weiter südlich verlaufende Führung durch die Französische Straße als Ausweichstrecke attraktiv für den Radverkehr gestaltet werden sollte. Die Ausweichstrecke bei Veranstaltungen wird unterstützt.

In der Gruppe wird generell empfohlen, nicht zu viele Konfliktstellen entlang der Radschnellverbindung zu belassen und an Konfliktstellen Entlastungsrouten anzubieten. Thematisiert werden auch die Führungen an Knotenpunkten und gute Lösungen für den abbiegenden Radverkehr. Die vom Planungsteam vorgeschlagene sichere Lösung zum indirekten Linksabbiegen „über zwei Ecken“ bemängelt ein Teilnehmer aufgrund der Anzahl der Stopps. Er regt ein „Rundum-Rot“ für den Kfz-Verkehr und eine diagonale Führung über die Kreuzung für den Radverkehr an. Die Fachplanung sieht dies nicht für alle Radfahrenden als geeignet an.

Die alternative Führung durch die Grunerstraße (9.2.1) in Richtung Alexanderplatz wird teilweise kritisch bewertet, da aufgrund einer bereits abgeschlossenen Planung die Radwege derzeit auf 2 Meter und damit

zu schmal für das Niveau einer Radschnellverbindung ausgebaut werden. Ein Teilnehmer fordert, die Planung auf Grundlage des Mobilitätsgesetzes anzupassen. Von Seiten der Senatsverwaltung wird aber darauf hingewiesen, dass vor dem Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes verbindlich festgestellte Planungen nicht angepasst werden müssen. Das Planungsteam regt an, auf Grundlage der vorhandenen Planung zu prüfen, ob und wie hier mehr Raum für den Radverkehr angeboten werden könnte.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass gemäß Koalitionsvertrag die Straße Unter den Linden in Zukunft frei von PKWs sein werde. Daraus schlussfolgert er, dass im weiteren Verlauf der Karl-Liebknecht-Straße deutlich weniger Pkw-Verkehr durchfahren würde und die Radschnellverbindung hier fortgeführt werden könnte.

Frage A: *Fahren Sie zwischen dem Brandenburger Tor und Alexanderplatz mit dem Fahrrad lieber „Unter den Linden“ oder auf parallelen Straßen? Und wie am/um den Alexanderplatz?*

Es wird die direkte Führung Unter den Linden und Karl-Liebknecht-Straße favorisiert. Angesichts vieler Konfliktpunkte werden aber attraktive Entlastungstrecken als Alternativen gewünscht.

Frage B: *Wie bewerten Sie die derzeitige Führung des Radverkehrs „Unter den Linden“ – Schlossplatz – Karl-Liebknecht-Straße auf der Busspur?*

Die derzeitige Führung des Radverkehrs auf der Busspur wird als nicht attraktiv angesehen. Als eine Ursache werden aber auch die derzeit fehlenden Markierungen betrachtet.

Frage C: *Wie stellen Sie sich den Straßenzug „Unter den Linden“ – Schlossplatz – Karl-Liebknecht-Straße nach Fertigstellung der U-Bahn vor (Boulevard mit/ohne Autoverkehr, Bestandteil einer Radschnellverbindung...)?*

Hier verweist ein Teilnehmer mehrfach auf den Koalitionsvertrag (s.o.). Die Mittelpromenade wird attraktiv für Fußverkehr und Aufenthalt gestaltet. Auch in den Seitenräumen wird mehr Platz für den Fußverkehr geschaffen. Auf der Fahrbahn werden Bus und Radverkehr geführt. Privater Kfz-Verkehr wird nicht mehr zugelassen (Ausnahmen liefern etc.).

Frage D: *Bevorzugen Sie in der Französischen Straße einen Radstreifen oder eine geschützte Radspur?*

Diese Frage wird nicht diskutiert.

Ergebnisse Bereich 3 Alexanderplatz-Landsberger Allee

Moderation: Sina Rohlwing, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Karen Wanner, Ramboll, Nils Kohlschmidt, EIBS

infraVelo: Sandra Burgschweiger

Merkmale im Bereich 3 Alexanderplatz – Landsberger Allee:

- Derzeit keine fachlich am besten bewertete Route, Tendenz zu Südtrassen (9.2)
- Große Abhängigkeit der Routenführung von Weiterführung in Richtung Lichtenberg (Querung Ringbahn)
- 9.1 (Nordtrasse) weniger wahrscheinlich, da die Vorzugstrasse im Bereich 1 und 2 weiter südlich liegt (9.0), dennoch wichtige Achse in Verlängerung der Fahrradstraße Linienstraße
- 9.0 ist zwar direkteste Verbindung, hat aber am Klinikum am Friedrichshain eine äußerst kritische Engstelle

- 9.0 und 9.2 in verschiedenen Variantenkombinationen denkbar, auch mit zusätzlicher Verbindung in Spandauer Straße zwischen 9.0 und 9.2 (Umfahrung Engstelle in Karl-Liebknecht-Str.)
- 9.2 über Karl-Marx-Allee mit ausreichenden Platzreserven auch als Verknüpfung in Richtung Frankfurter Tor – Biesdorf – Mahlsdorf interessant

Schwerpunkte aus der Diskussion (unter Berücksichtigung der Fragestellungen)

In der Gruppe werden die Routenalternativen intensiv diskutiert. Anders als in den Bereichen 1 und 2 liegt hier keine fachliche Empfehlung für eine Route vor. Zudem ist noch unklar, wie die Trasse in Richtung Osten weitergeführt und angeschlossen werden sollte.

Als direkte Führung in Richtung Lichtenberg wird zwar die Landsberger Allee unterstützt, allerdings wird der Straßenraum teilweise als viel zu eng bewertet, es gibt auch zu viele Ampeln. Der Standard für eine Radschnellverbindung wäre hier aus Sicht mehrerer Beteiligter nicht erreichbar. In der Diskussion wird festgestellt, dass in diesem Bereich eine durchgehend qualitativ hochwertige und zügige Führung als Radschnellverbindung angeboten werden sollte, wobei jedoch auf Teilabschnitten z.B. der RSV- Standard von 3,00 m Breite unterschritten werden kann. Um eine gute Führung entlang der Landsberger Allee zu erreichen, wird der Vorschlag eingebracht, einen der beiden Kfz-Fahrbahnen zugunsten des Radverkehrs umzuwidmen. In diesem Zusammenhang wird die Erreichbarkeit des Klinikums für Rettungsfahrzeuge als vorrangig thematisiert. Angeregt wird, dass Rettungsfahrzeuge die Spur für den Radverkehr mitnutzen könnten. Sie können von Radfahrenden gut gehört werden, so dass im Notfall der Radfahrende anhalten und in den Seitenraum ausweichen könnte.

Für die beiden Alternativen 9.1 im Norden und 9.2 im Süden wird argumentiert, dass jeweils nördlich bzw. südlich der Strecke durch die Nähe zu größeren Wohngebiete zusätzliche Potenziale für den Radverkehr erschlossen werden könnten.

Generell lautet die Empfehlung im Hinblick auf die Weiterführung in Richtung Osten, zwei Varianten als Radschnellverbindungen in guter Qualität anzubieten. Sollte dies nicht möglich sein, wird zunächst die südliche Variante 9.2 durch die Karl-Marx-Allee aufgrund der direkten Führung ohne Umwege unterstützt. Hierbei kommt auch die Einschätzung zum Tragen, dass eine gute Anbindung nach Süden für den Radverkehr gegenüber der nördlichen Verbindung als wichtiger bewertet wird.

Frage A: Welche Route bevorzugen Sie zwischen Alexanderplatz und dem S-Bahnhof Landsberger Allee?

Die Landsberger Allee stellt die kürzeste Verbindung dar, allerdings verbunden mit erheblichen Wartezeiten an den vielen Ampeln. Auch weitere Routen entlang der Karl-Marx-Allee und Samariter und Boxhagener Kiez in Friedrichshain stellen je nach Bedarf gute Routen dar. Im Rahmen der Planungen sollten zwei Routen in Richtung Osten geplant werden.

Frage B: Wie schätzen Sie den Bereich der Landsberger Allee vor dem Klinikum im Friedrichshain ein?

Der Bereich am Klinikum Friedrichshain ist sehr eng. Rettung hat in jedem Fall Vorrang. Sofern eine Einrichtung einer RSV möglich ist, die im Notfall ebenso von den Rettungsfahrzeugen befahren werden kann, ist evtl. dennoch eine gute Verbindung machbar. Problematisch wird auf der Landsberger Allee überdies die Vielzahl an Ampeln/ Lichtsignalanlagen angesehen.

Frage C: Können Sie sich eine Sperrung der Straße Am Friedrichshain für den Kfz-Verkehr vorstellen (Beibehaltung Bus)?

Ja. Zur Verbesserung der Situation für die Radfahrenden sollten geeignete Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs getroffen werden.

Frage D: Bevorzugen Sie eine Führung der Radschnellverbindung über die für den Radverkehr optimierte Karl-Marx-Allee oder durch parallele Fahrradstraßen (z. B. Weidenweg)?

Eher Karl-Marx-Allee. Sofern der Weidenweg als Fahrradstraße ausgewiesen wird, müssen Maßnahmen vorgesehen werden, die das Unfallrisiko durch z.B. Dooring-Unfälle deutlich reduziert.

Abschluss

Nach der Gesprächsphase an den Dialoginseln versammeln sich alle Teilnehmer*innen wieder im Plenum. Das Planungsteam von ETC Gauff Mobility, Ramboll und EIBS fasst die Eindrücke über wesentliche Ergebnisse und besonders wichtige Hinweise der Beteiligten aus den Dialoginseln zusammen.

Frau Böcker weist noch einmal auf die Zeitschiene für den Planungsprozess hin. Es wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein weiteres Dialogangebot geben. Bis dahin finden die Beteiligten Informationen unter folgenden Adressen im Internet:

- www.berlin.de/radschnellverbindungen
- www.infravelo.de

Per E-Mail kann mit infravelo Kontakt aufgenommen werden unter: radschnellverbindung@infravelo.de.

Während der Veranstaltung konnten die Beteiligten neue Vorschläge für den Namen der Trasse abgeben. Frau Böcker bittet nun die Beteiligten, auf dem Plakat mit einem Punkt den favorisierten Namen auszuwählen. Sie weist darauf hin, dass es am Ausgang ein Plakat für weitere Anregungen und ein Feedback gibt.

Frau Böcker greift offene Fragen an die Verwaltung aus den Dialoginseln auf und bittet Staatssekretär Streese, diese in seinem Schlusswort zu berücksichtigen. Die Frage, ob es Pläne gibt, den Tiergarten einzuzäunen, verneint Staatssekretär Streese deutlich. Zu prüfen sei die Antwort auf die Frage: „Was muss passieren, damit ggf. doch zwei Varianten umgesetzt werden können?“ Staatssekretär Streese betont, dass erst einmal eine Routenführung für jede Trasse angestrebt werde. Es sei aber denkbar, dass in einem Bereich viele Argumente für eine weitere Lösung sprechen würden. So sei der Bereich am Brandenburger Tor/Pariser Platz ein besonderer Konfliktpunkt, für den eine gute Lösung gefunden werden müsse.

Staatssekretär Streese bedankt sich bei allen Mitwirkenden und Beteiligten für ihre wertvollen Hinweise für die weitere Planung. Die Fachplanung allein könnte diese Vielfalt an Kenntnissen nicht erbringen. Frau Böcker und Staatssekretär Streese schließen die Veranstaltung um kurz nach halb neun und wünschen allen Beteiligten einen guten Heimweg.



Herr Kohlschmidt vermittelt einen Eindruck aus der Dialoginsel zum Bereich 3 (links) und Staatssekretär Streese schließt die Veranstaltung (rechts)

Nachspann

Abfrage Name

Folgende Namensvorschläge werden bewertet (mit Zahl der Punkte nach der Veranstaltung):

- Äquator (9 Punkte)
- Highway to Hellersdorf (6 Punkte)
- RSV „Ab durch die Mitte“ (6 Punkte)
- Ost-West-Route (4 Punkte)
- Orient-Express (3 Punkte)
- Ost-Route (2 Punkte)
- Middle-East (1 Punkt)
- MIDDLE2NOWHERE (1 Punkt)
- Tiergarten – Landsberger Allee – Marzahn – Hellersdorf
- Pyclopaths
- Rad-Route Ost
- City-Track
- Central Freeway
- WEST – NordOst
- Spandau–Marzahn: „JWD – Korridor“
- VDE Rad
- West-Ost-Route
- Spandau-Marzahn „Brandenburg-Route“

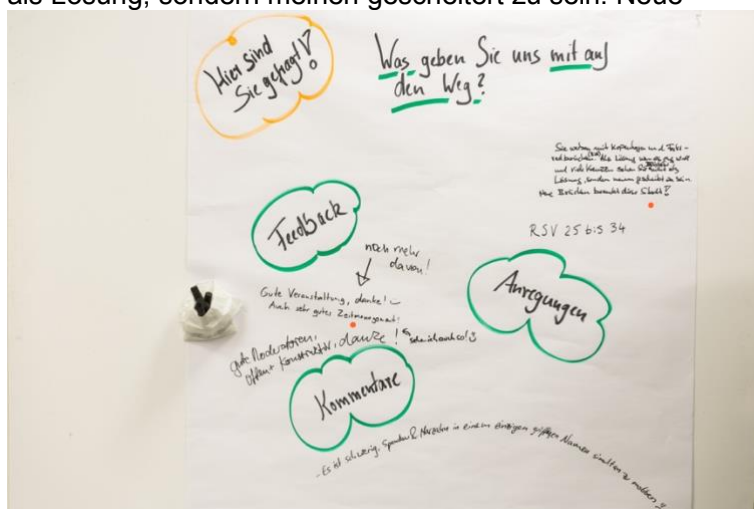


Ergebnisse der Abfrage zur Namensfindung

Stichpunkte vom Feedbackposter

Folgende Hinweise und Botschaften werden hinterlassen:

- Gute Veranstaltung, danke! Auch sehr gutes Zeitmanagement (noch mehr davon!)
- Gute Moderatoren, offen + konstruktiv, danke! (Sehe ich auch so!)
- Es ist schwierig, Spandau & Marzahn in einem einzigen griffigen Namen simultan zu mobben
- Sie werben mit Kopenhagen und Fahrradbrücken (Bild). Als Lösung, wenn es eng wird und viele Kreuzungen, sehen Sie Brücken nicht als Lösung, sondern meinen gescheitert zu sein. Neue Brücken braucht diese Stadt
- RSV 25 bis 34



Feedbackposter

ANHANG

Notizen Bereich 1 Tiergarten-Brandenburger Tor

Moderation: Anette Quast, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Matthias Ferber, EIBS, Partick Schwentek, Ramboll

infraVelo: Michael Thöring

Was ist gut gelöst?

- 9.2 ab Alternative bei Sperrungen
- Radverkehrsanlagen müssen Regelkonformität unterstützen
- 9.0.1 + genug Platz; Denkmalschutz ist besser anzupassen; Beleuchtung vorhanden
- 9.0.1 repräsentative Wirkung; Radverkehr zeigt sich!
- 9.0.2 bei VA 17. Juni befahrbar gerade Strecke
- 9.0.1 Hauptstraße weniger Fußgänger → wenig Konflikte

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- 9.0.2 $\frac{1}{2}$ Fußverkehr
- 9.0.2 Querungen Bellevueallee → unübersichtlich
- 9.0.1 aber ruhender Verkehr der Reisebusse?
- 9.0.2 Fußgängerkonflikte

Was empfehlen Sie?

- 9.0.1

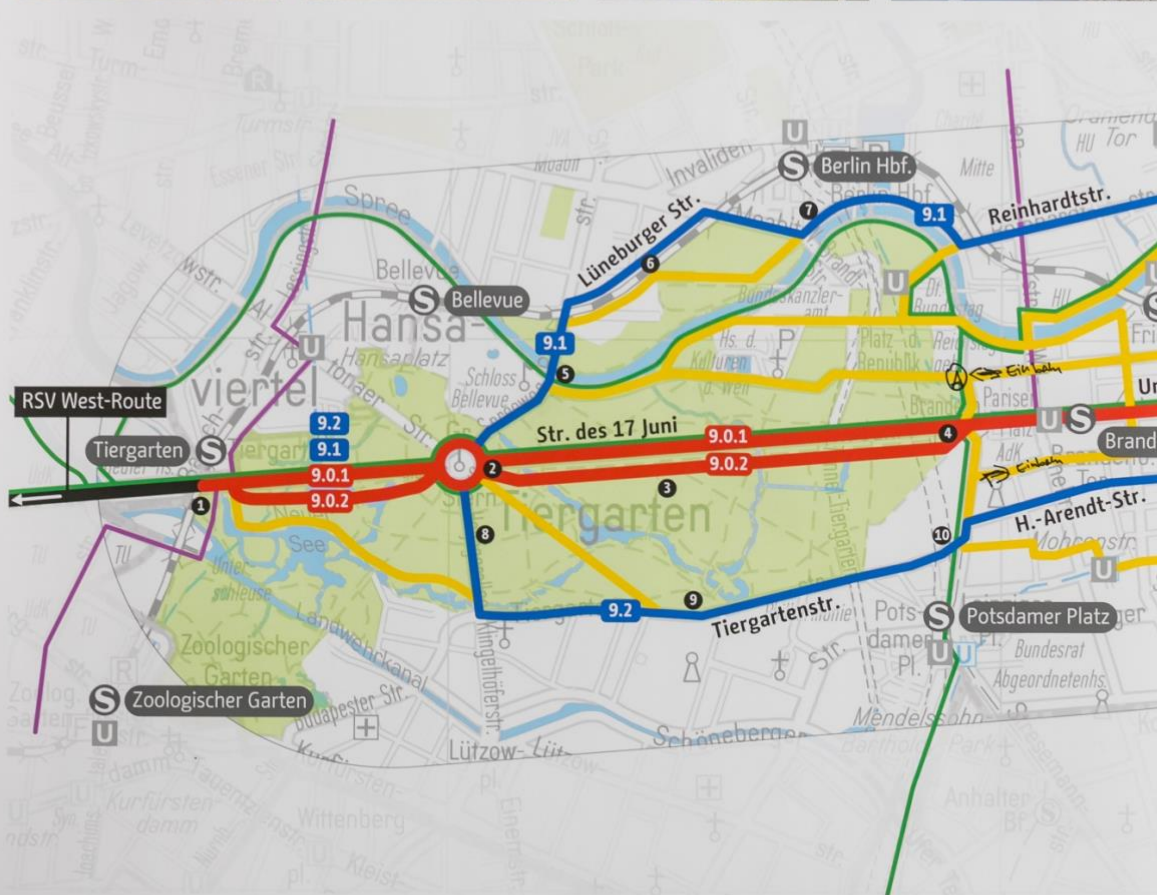
Weitere Hinweise

- Stern: komplexe Lösung erforderlich + B getrennte Ampelschaltung
- Radverkehr in Autospuren aufnehmen
- Konflikte müssen auf Pariser Platz gelöst werden
- Umweg muss angenehm sein
- Hauptsache nicht absteigen
- + Radspuren A
- Umfahren des Brandenburger Tor im Alltag?
- Shortcut zum Brandenburger Tor?
- Brandenburger Tor

Handschriftlich

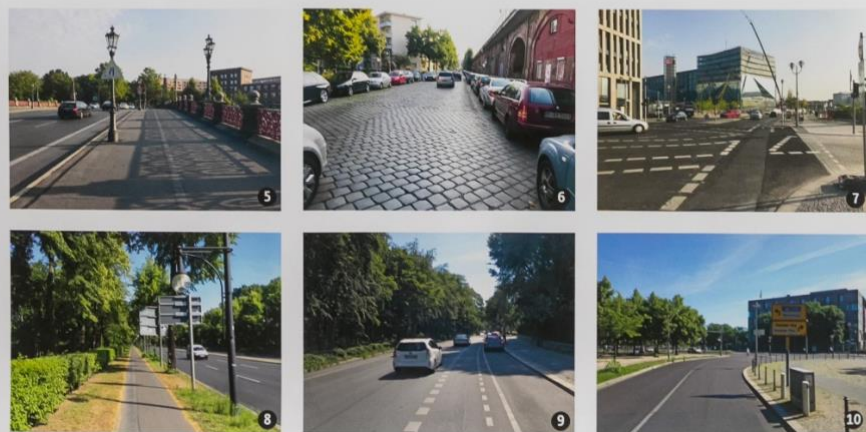
- A) Einbahn
- B) Einbahn

1 Tiergarten – Brandenburger Tor

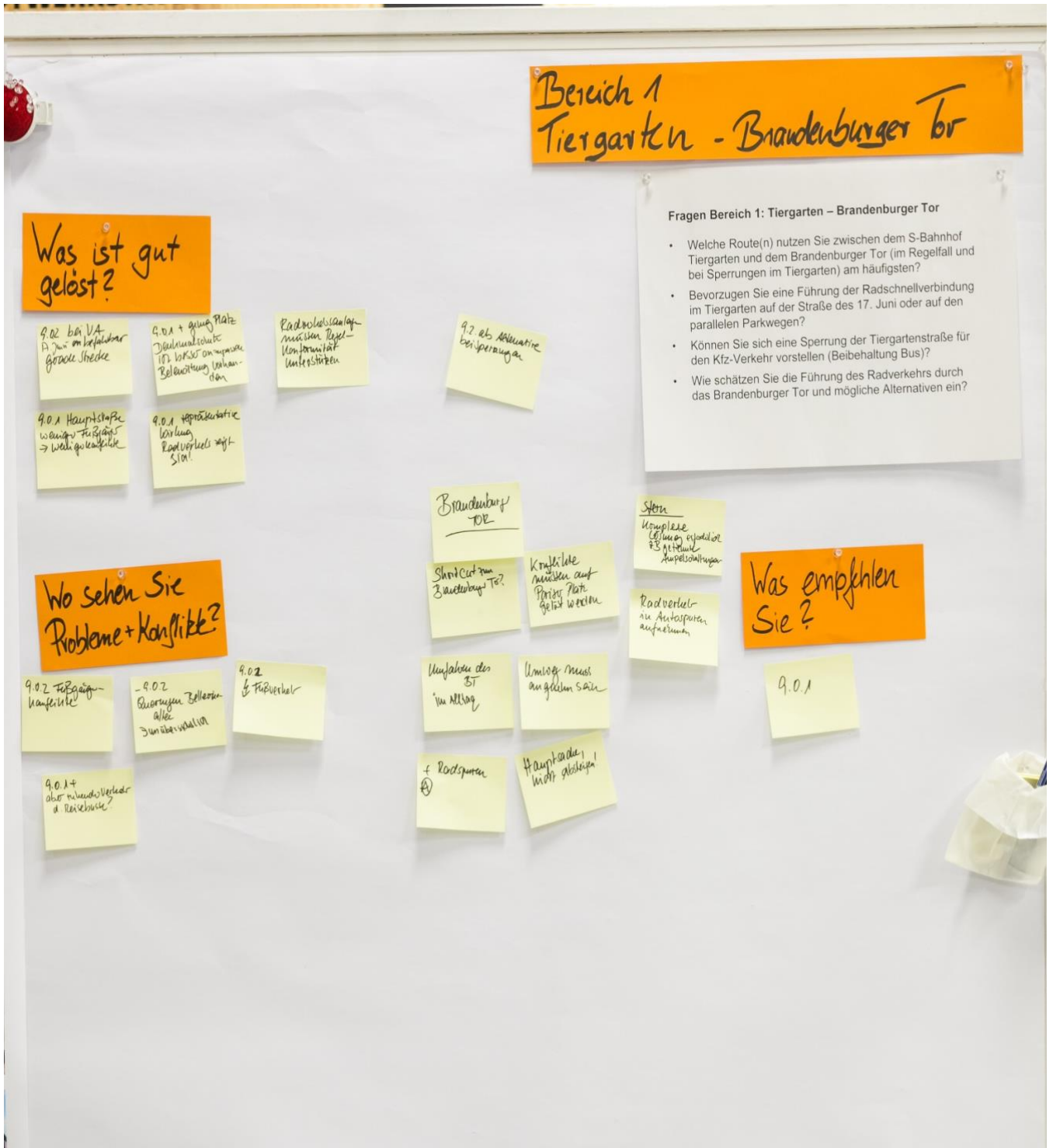


Radschnellverbindung Tiergarten – Landsberger Allee

- Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
- Weitere Routen
- Radfernweg
- Fahrradrouthen-Hauptnetz
- Abschnittsnummer



Notizen auf dem Plan



Notizen zu den Fragestellungen

Notizen Bereich 2 Brandenburger Tor-Alexanderplatz

Moderation: Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Anja von Falkenhausen, ETC Gauff Mobility, Torsten Perner, Ramboll

infraVelo: Johann Wetzker

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Anteil Durchgangsverkehr Rad?
- ↯ Bus – Fahrrad
- ↯ beim Linksabbiegen
- Abgrenzung von Radwegen mit Karten gefährlich
- → RSV am Pariser Platz → ↯ Mobilitätsgesetz

Was empfehlen Sie?

- Gruppenführung mit 20 Rädern → Aufstellplätze
- Ziele erschließen → Bahnhöfe anbinden!
- „Entlastungen an Konfliktstellen“ berücksichtigen
- Zu Frage C: Koalitionsvertrag + Fußverkehr + Aufenthalt; Bus + Taxi + Radspur
- Busspur rechts führen?
- Warum nicht RV mittig führen? ↯ fachlich nicht sinnvoll
- Warum nicht um das Brandenburger Tor herum? → nicht schneller
- Quer über Kreuzung; ↯ fachlich als nicht gut bewertet
- 9.0 wird favorisiert a)
- Radroutenplatz am Schlossplatz berücksichtigen c)
- Meinungsbild → Führung auf Fahrbahn (markiert) (n7); → Führung baulich abgetrennt (n6)
- Nicht zu viele Konflikte entstehen lassen!
- Fahrgefühl bei 4 m Breite anders als bei 3 m

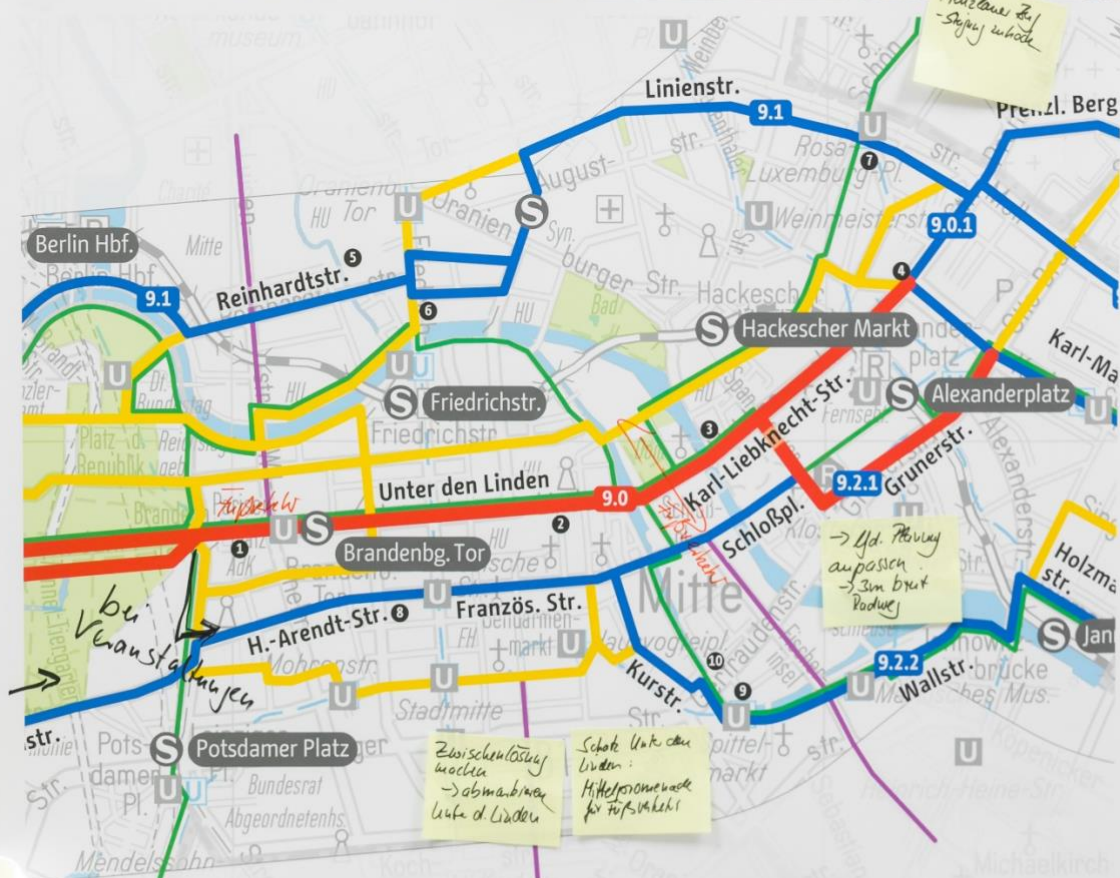
Notizen in der Karte

- Zwischenlösung machen → abmarkieren unter den Linden
- Schatz Unter den Linden: Mittelpromenade für Fußverkehr
- Planung anpassen → 3 m breit Radweg

Handschriftlich

- Südliche Routenführung → Bei Veranstaltungen
- Pariser Platz → Fußverkehr
- Schloßplatz → Fußverkehr

2 Brandenburger Tor – Alexanderplatz



Radschnellverbindung Tiergarten-Landsberger Allee

- Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
- Weitere Routen
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Abschnittsnummer



Notizen auf dem Plan

Bereich 2 Brandenburger Tor - Alexanderplatz

Was ist gut
gelöst?

Fragen Bereich 2 - Brandenburger Tor - Alexanderplatz

- Fahren Sie zwischen dem Brandenburger Tor und Alexanderplatz mit dem Fahrrad lieber „Unter den Linden“ oder auf parallelen Straßen? Und wie am/um den Alexanderplatz?
- Wie bewerten Sie die derzeitige Führung des Radverkehrs „Unter den Linden“ – Schlossplatz – Karl-Liebknecht-Straße auf der Busspur?
- Wie stellen Sie sich den Straßenzug „Unter den Linden“ – Schlossplatz – Karl-Liebknecht-Straße nach Fertigstellung der U-Bahn vor (Boulevard mit/ohne Autoverkehr, Bestandteil einer Radschnellverbindung...)?
- Bevorzugen Sie in der Französischen Straße einen Radstreifen oder eine geschützte Radspur?

☉ - Mobiltelefon
+ Video
+ Foto/Video
+ Aufnahmegerät
+ Bus + Taxi + Leasing

Wo sehen Sie
Probleme + Konflikte?

Wird Rad-
gangstreifen
Real?

Was empfehlen
Sie?

90 wird
favorisiert
a)

Herrenstraße
→ Fährten auf 2
Fahrbahnen
→ Fährten deutlich
abgehoben

↳ Bus-
-Fahrad

↳ beim Links-
abbiegen

Gruppenfahrten
mit 20 Radlern
=> Absperrplätze

Busspur
nichts fahren?

Radrennstrecke
am Schlossplatz
berücksichtigen
☉

Nicht zu viele
Kreuzungen
entstehen lassen!

Abgrenzung von
Radwegen mit
Markierungen

Ziele abschließen
=> Busspur
anbinden

Warum nicht RV
weiter führen?
↳ fehlend
↳ unklar

Fahrgeschwindigkeit
bei 14 m Breite
unten als bei
3m

=> RSV am
Bauer Platz
=> 1. April 2016
start

"Entlastungen
an Konfliktpunkten
berücksichtigen"

Warum wird von
den Bussen keine
Touren gemacht?
-> nicht akzeptiert

-> quer über
Kreuzung
↳ gefährlich als
nicht vorhanden

Offene Fragen an die Verwaltung:

Notizen zu den Fragestellungen

Notizen Bereich 3 Alexanderplatz-Landsberger Allee

Moderation: Sina Rohlwing, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Karen Wanner, Ramboll, Nils Kohlschmidt, EIBS

infraVelo: Sandra Burgschweiger

Was ist gut gelöst?

- 9.0, weil am schnellsten
- Wenn südliche Trasse: RSV direkteste Verbindung wählen
- 9.1, wenn/damit Brücke kommt
- 9.2 und guter Radweg an Landsberger Allee

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- RV & ÖPNV: Wie harmoniert das? Konflikt ζ ; Anhaltezeit ist gutes Bewertungskriterium
- Viele Probleme Landsberger Allee → viele Kompromisse nötig
- Nebenstraßen und kleinere Straßen → Konflikte mit Autoverkehr?! → Wie damit umgehen?
- Schild alleine reicht nicht für Fahrradstraße
- Planung orientiert sich immer von Osten → Westen. Was ist mit Norden <-> Süden Verbindung?! (Siehe Antwort zu Punkt 5)
- Nur 1 Fahrstreifen für MIV → schwierig wegen Erreichbarkeit Klinikum (Siehe Antwort zu Punkt 6)
- Senat entwickelt Leitfaden für Fahrradstraße

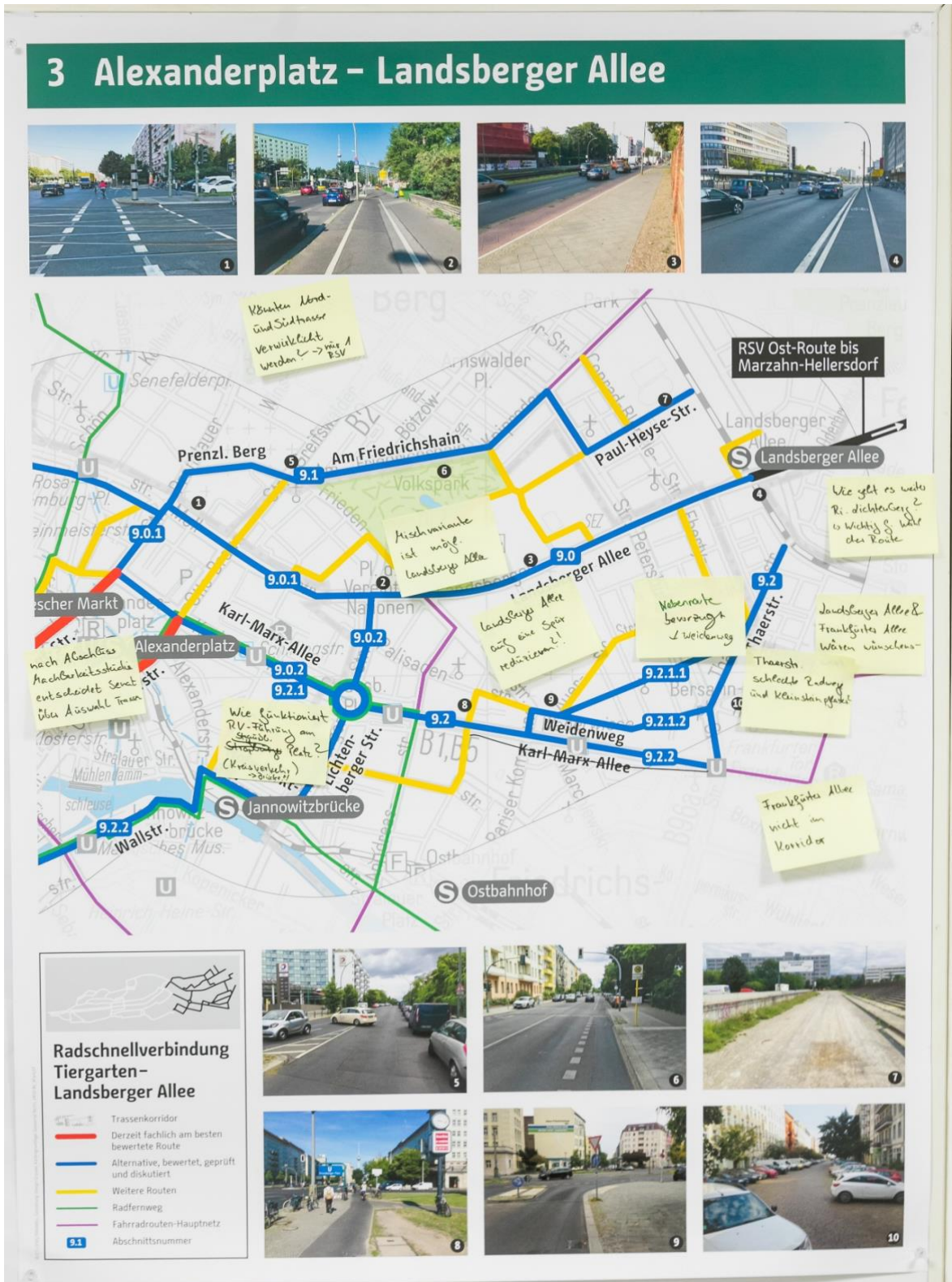
Was empfehlen Sie?

- Radverkehr kann Platz machen (Antwort zu Punkt 6)
- Trassen verbinden (Antwort zu Punkt 5)
- Ampelschaltung: nicht „stur“ schalten → ausgleichend je nach Verkehrslage
- Beispiel für nur Busse & Radverkehr?

Notizen in der Karte

- Nach Abschluss Machbarkeitsstudie entscheidet Senat über Auswahl Trassen
- Könnten Nord- und Südtrasse verwirklicht werden? → nur 1 RSV
- Wie funktioniert RV-Führung am Strausberger Platz? (Kreisverkehr) → Brücke?!
- Mischvariante ist möglich Landsberger Allee
- Landsberger Allee auf eine Spur reduzieren?!
- Die vielen Zick-Zack-Varianten offenbaren eine gewisse Unkenntnis über das Fahrverhalten von Radfahrern
- Nebenroute bevorzugt → Weidenweg
- Thaerstraße schlechte Radwege und Kleinsteinpflaster?
- Frankfurter Allee nicht im Korridor

- Wie geht es weiter Richtung Lichtenberg? → wichtig für Wahl der Route
- Landsberger Allee & Frankfurter Allee wären wünschenswert



Notizen auf dem Plan

Bereich 3 Alexanderplatz - Landsberger Allee

Was ist gut gelöst?

9.0.
wel am schnellsten

wenn viele Trasse:
PSV direkter Verbindung wären

9.1.
wenn/damit Brücke kommt

9.2 & gute
Radweg am Landsberger Allee

Fragen Bereich 3: Alexanderplatz – Landsberger Allee

- Welche Route bevorzugen Sie zwischen Alexanderplatz und dem S-Bahnhof Landsberger Allee?
- Wie schätzen Sie den Bereich der Landsberger Allee vor dem Klinikum im Friedrichshain ein? *zu eng, weilt. mit MIV-Spät*
- Können Sie sich eine Sperrung der Straße „Am Friedrichshain“ für den Kfz-Verkehr vorstellen (Beibehaltung Bus)? *Ja!*
- Bevorzugen Sie eine Führung der Radschnellverbindung über die für den Radverkehr optimierte Karl-Marx-Allee oder durch parallele Fahrradstraßen (Weidenweg)?
9.2.2 R: Osten

Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

ZV & ÖPNV. wo harmonisiert das? Konflikte
Anhaltezeit ist gutes Bewertungs-Kriterium

Landsberger Allee, wenn keine Sperrung
→ PSV gefährlich

Mensch & blaue Straßen → Konflikte mit Autoverkehr?!
→ wie damit umgehen?

viele Probleme Landsberger Allee
↳ viele Kompromisse nötig

Schild allein reicht nicht für Fahrradstr.
Sant entwickelt Leitfaden für Fahrradstr.

Was empfehlen Sie?

nur 1 Fahrspur für MIV → schwierig um Umkehrbarkeit zu machen

Radverkehr kann Platz machen

Ampelehaltung: nicht „stir“ stehen
↳ einseitig ist nicht verkehrsfördernd

3sp. S für Buse → Radverkehr

Planung orientiert sich immer von O → W
Was ist mit Herz-Verbindung?!

Trassen verbinden!

Die Idee ist, dass die Landsberger Allee als Fahrradstraße ausgebaut werden kann

Notizen zu den Fragestellungen

Impressum

Veranstalter und Vorhabenträgerin

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

Projektsteuerung, Bauherr

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

Fachplanung

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

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

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

Moderation und Dokumentation

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

Gestaltung Titelseite und Plakate

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

Bildnachweise

infraVelo/Thomas Rafalzyk

Stand: Dezember 2019

