



Berlin: mobiler

**Radschnellverbindungen
Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee
Spandauer Damm – Freiheit
Informations- und Dialogveranstaltung 13.6.2019
Dokumentation**

Inhalt

Veranstaltungsdaten	1
Überblick über den Ablauf	1
Vorspann	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	3
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	5
Gesprächsphase zu den Radschnellverbindungen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“	10
Ergebnisse Bereich 1 Stadtgrenze – Altstadt Spandau	11
Ergebnisse Bereich 2 Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz	13
Ergebnisse Bereich 3 Altstadt Spandau – S-Bahnhof Westend	15
Abschluss	16
Nachspann	17
ANHANG	18
Notizen Bereich 1 Stadtgrenze – Altstadt Spandau	18
Notizen Bereich 2 Altstadt Spandau – Jacob-Kaiser-Platz	21
Notizen Bereich 3 Altstadt Spandau – S-Bahnhof Westend	25
Impressum	27

Veranstaltungsdaten

Donnerstag, 13. Juni 2019
Zitadelle Spandau, Alte Kaserne
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
Frank Bewig, Bezirksstadtrat Spandau
3. Radschnellverbindungen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“ – 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 | Horst Wohlfarth von Alm, Referatsleiter Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Eintreffen der Interessierten und Einlass mit Infoausstellung sowie Abfragen im Foyer

Vorspann

Beim Eintreffen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich im Foyer der alten Kaserne anhand einer Plakatausstellung zu informieren: Es stehen Informationen aus der vorangegangenen Potenzialanalyse und über die Trassenkorridore für die Radschnellverbindungen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“ in den Bezirken Spandau und Charlottenburg-Wilmersdorf zur Verfügung.

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

- Wo wohnen oder arbeiten Sie?

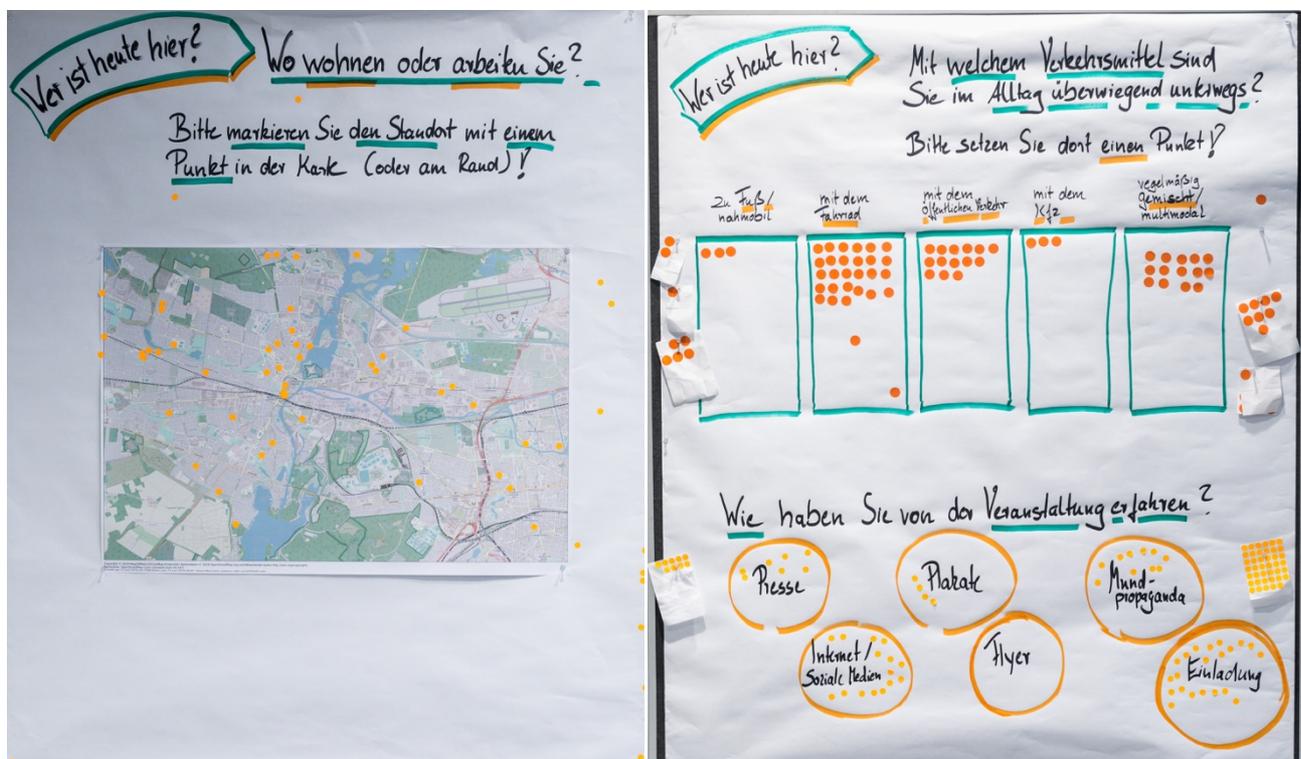
Die Mehrzahl der Beteiligten wohnt bzw. arbeitet im Bezirk Spandau, nur ein kleiner Teil ist im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zu verorten. Insgesamt kommen die Teilnehmenden aus einem sehr weiten Umfeld ausgehend von den untersuchten Trassenkorridoren.

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Die Mehrzahl der Beteiligten setzt den Punkt bei überwiegend „mit dem Fahrrad“ unterwegs. Mit deutlichem Abstand folgen Beteiligte, die überwiegend „mit dem öffentlichen Verkehr“ oder „regelmäßig gemischt/multimodal“ unterwegs sind. Lediglich drei Beteiligte geben jeweils an, überwiegend „zu Fuß/nahmobil“ bzw. „mit Kfz“ unterwegs zu sein. Ein Punkt ist neben „regelmäßig gemischt/multimodal“ gesetzt, da diese Person sich hauptsächlich mit dem Motorroller im Alltag fortbewegt.

- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

Ein großer Teil der Interessierten ist zur Veranstaltung eingeladen worden oder hat über das Internet bzw. soziale Medien davon erfahren. An dritter Stelle folgt „Mundpropaganda“, dann Presse und Plakate.



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. Sie erläutert, dass es heute um zwei Radschnellverbindungen gehe, obwohl auf den Plakaten zunächst zur Beteiligung an der Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ eingeladen worden war. Es handele sich um einen Sonderfall: Bisher sei pro Veranstaltung stets eine Radschnellverbindung behandelt worden. Da in diesem Fall beide Radschnellverbindungen sehr nah beieinander liegen, sei kurzfristig entschieden worden, die Gelegenheit zu nutzen, so dass die Beteiligten sich heute zu beiden Radschnellverbindungen äußern können.

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 Trassenfindungen und weitere Planungen verbessert werden können. Frau Böcker weist darauf hin, dass für das später notwendige Planfeststellungsverfahren ebenfalls eine Beteiligung vorgesehen ist.

Frau Böcker greift die Abfragen im Eingangsbereich zur Zusammensetzung des Teilnehmerkreises auf (siehe Vorspann) und ergänzt diese um weitere Fragen. Der Großteil der Anwesenden wohnt bzw. arbeitet im weiteren Umfeld der untersuchten Trassenkorridore. Die Mehrzahl der Beteiligten kommt aus dem Bezirk Spandau. Ein geringerer Anteil kommt aus dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Das Mobilitätsverhalten der Anwesenden zeigt im Vergleich mit den bisherigen Veranstaltungen eine etwas breitere Verteilung auf verschiedene Verkehrsarten auf, allerdings ist der Pkw-Verkehr im Vergleich zur Realität deutlich unterrepräsentiert. Dennoch bringen die Beteiligten verschiedenen Perspektiven in die Gespräche mit ein. Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass wenige Personen bereits bei zurückliegenden Veranstaltungen über die Machbarkeitsstudien für andere Trassenkorridore dabei waren. Nur sehr wenige Beteiligte haben in den vergangenen zwei Jahren ihr Mobilitätsverhalten maßgeblich verändert. Frau Böcker stellt fest, dass das Mobilitätsverhalten im Alltag häufig von Gewohnheiten geprägt sei. Eine interessante Frage sei, ob neue Angebote eine Verhaltensänderung im Alltag bewirken könnte.

Die Beteiligten können bei der Namensfindung für die Radschnellverbindung mitwirken und Vorschläge auf einem Plakat notieren. Am Ende der Veranstaltung können die Beteiligten einen Punkt bei ihrem Favoriten setzen.

Staatssekretär Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, begrüßt die Teilnehmer*innen. Er zeigt sich erfreut über das große Interesse an der heutigen Veranstaltung trotz des sehr sommerlichen Wetters. Aus Sicht der Verwaltung stünden Radschnellverbindungen symbolhaft für ein „zügiges Vorankommen“. Die Senatsverwaltung setze sich für den Bau von Radschnellverbindungen ein, um auf die starken gesellschaftlichen Veränderungen, die u. a. in einem veränderten Mobilitätsverhalten sichtbar werden zu reagieren. Radschnellverbindungen seien ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende und die Stärkung des Umweltverbunds. Das Fahren auf Radschnellverbindungen mache Spaß und ermögliche ein störungsfreies Pendeln über weitere Strecken.

Die Senatsverwaltung plant 11 Radschnellverbindungen mit einer Länge von insgesamt mehr als 100 km, die bis 2030 realisiert werden sollen. Sie werden ein Netz großräumiger Verbindungen bilden, die sternförmig, u. a. von Brandenburg aus in die Stadt führen. Die Routen werden entlang von Haupt- und Nebenstraßen sowie weiterer Wegeverbindungen geführt. Neben dem Bau neuer Radwege sollen auch bestehende Radwege saniert werden. Die Senatsverwaltung hat für die Radverkehrsförderung die landeseigene Gesellschaft GB infraVelo GmbH gegründet, die für die bezirksübergreifende Planung und den Bau zuständig ist. Die Radschnellverbindungen werden in enger Zusammenarbeit mit den Bezirken geplant. Herr Streese stellt fest, es sei ein wichtiges Anliegen bei der Planung der Radschnellverbindungen, Hinweise und Kritik von Expert*innen sowie Bürger*innen einzuholen und in das anschließende Planfeststellungsverfahren einfließen zu lassen. Für Sommer 2019 seien weitere Informationsveranstaltungen zu Radschnellverbindungen in Spandau geplant.

Die Trassenkorridore berühren die Bezirke Spandau und Charlottenburg-Wilmersdorf. Von Bezirksseite begrüßt Frank Bewig, Bezirksstadtrat in Spandau. Er erachtet die heutige Veranstaltung als wichtig, um

die Diskussionen über den Radverkehr von einer allgemeinen auf eine konkrete, räumlich verortete Ebene zu bringen. Es stehe nur eine Verkehrsfläche zu Verfügung, auf der die Anliegen vieler verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen zusammenkommen und somit Konflikte hervorrufen. Daher seien die gemeinsame Diskussion und das Zusammenkommen unterschiedlicher Interessenlagen von großer Bedeutung. Der Bezirk Spandau begrüße die Einrichtung von Radschnellverbindungen. Herr Bewig gibt den Anwesenden mit auf den Weg, dass im Bezirk Spandau aufgrund der Randlage und weiteren Entfernungen andere Rahmenbedingungen für Radschnellverbindungen vorlägen als in innerstädtischen Stadtteilen. Er bittet darum, ein besonderes Augenmerk auf die Grünzüge zu legen: Grünbereiche würden zwar eine komfortable und attraktive Radstreckenführung bieten, gingen jedoch auch mit Konflikten zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen einher.



Staatssekretär für Verkehr Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (links), Bezirksstadtrat Frank Bewig (rechts)

Frau Böcker stellt im Anschluss die weiteren Projektbeteiligten vor:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträgerin der Radschnellverbindungen. Als Ansprechpersonen sind der Staatssekretär für Verkehr Ingmar Streese sowie Horst Wohlfarth von Alm (Referatsleiter Abt. IV B Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) mit weiteren Kolleg*innen 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, Ingolf Berger, Karen Wanner (Ramboll), Matthias Ferber, Nils Kohlschmidt (EIBS) sowie Anja von Falkenhausen (ETC Gauff Mobility).
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Katharine Wegner und Karina Meißner.

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 (u. a. Berliner Morgenpost, Tagesspiegel). Am Ausgang liegen Listen aus, in die sich Interessierte für den Newsletter von infraVelo anmelden können.



Moderatorin Mone Böcker (links) und das Plenum (rechts)

Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

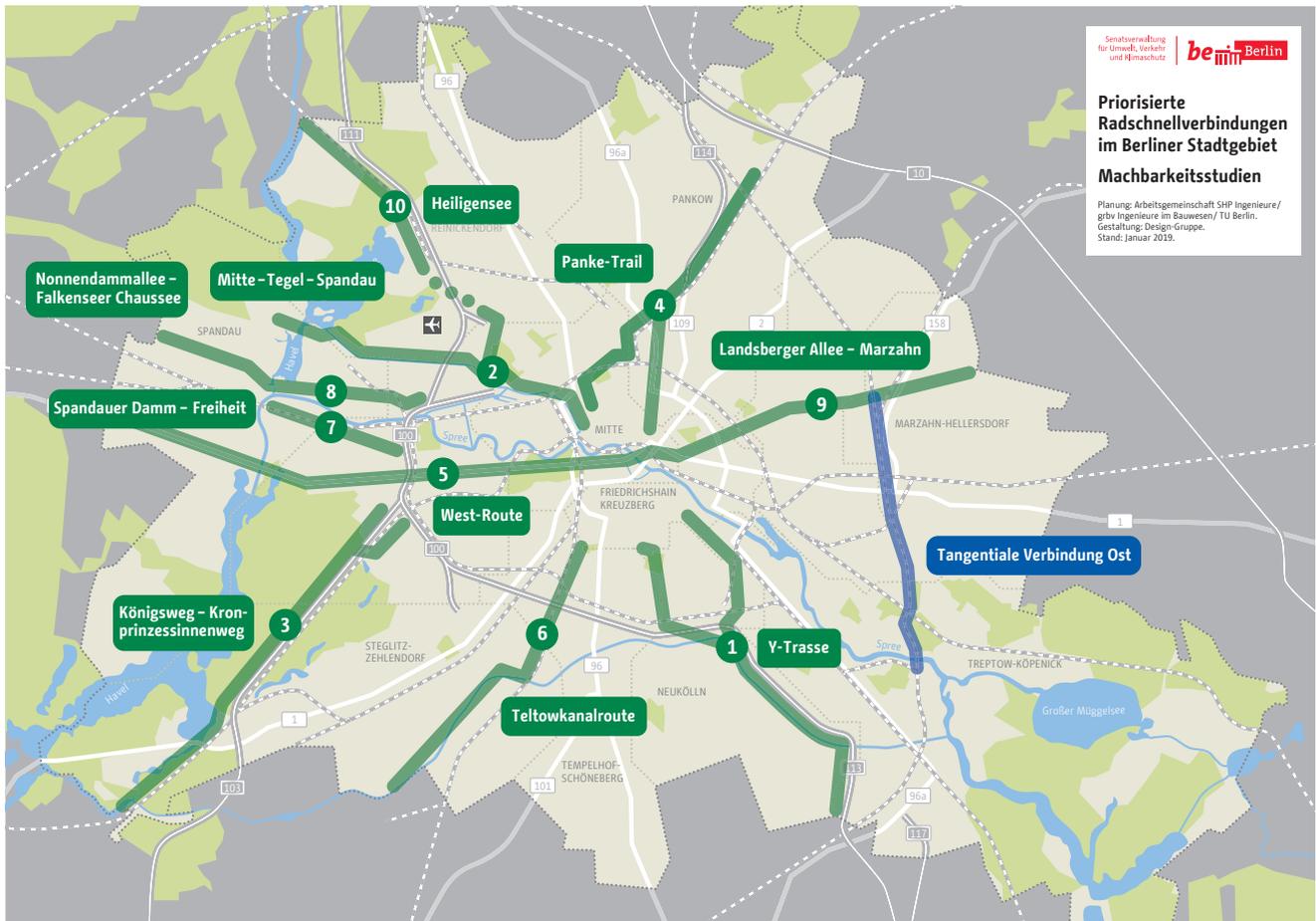
Torsten Perner, Ramboll, informiert über die Planungen und den aktuellen Arbeitsstand der geplanten Radschnellverbindungen. Der Umstand, dass die Hauptstadt Berlin über großzügig dimensionierte Verkehrsflächen verfüge, stelle seines Erachtens eine gute Ausgangslage für die Umsetzung von Radschnellverbindungen dar. Gleichzeitig falle der Anteil des Autoverkehrs im Vergleich zu anderen europäischen Städten in der Hauptstadt deutlich geringer aus. Hier bestünden allerdings innerhalb der Bezirke Unterschiede. Im städtischen Durchschnitt würden der Fußverkehr und der öffentliche Nahverkehr hohe Anteile einnehmen, der Anteil des Radverkehrs falle geringer aus. Die überdimensionierten Flächen für den Autoverkehr seien ein Potenzial, um die Verkehrsflächen neu aufzuteilen. Davon würden alle Verkehrsteilnehmer*innen profitieren. Die Machbarkeitsuntersuchungen für die beiden Trassen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“ seien als Potenzialanalyse hinsichtlich der Wegeführung zu verstehen. Die Erstellung der Machbarkeitsstudie erfolge in enger Zusammenarbeit mit den dänischen Kolleg*innen von Ramboll. Erfahrungen mit Fahrradstrecken in Kopenhagen, z. B. die König-Louise-Brücke/Nørrebrogade würden einbezogen.

Auf der heutigen Veranstaltung werden erste Einschätzungen des Planungsteams zu möglichen Routen vorgestellt und deren Vor- und Nachteile mit den Teilnehmenden diskutiert. Herr Perner erläutert, die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsführung werde erst nach Beschluss der endgültigen Routenführung festgelegt.

Radschnellverbindungen stellen ein neues Element sowie eine neue Qualität von Radinfrastruktur dar. Herr Perner stellt wichtige Merkmale von Radschnellverbindungen vor:

- 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

Radschnellverbindungen haben zudem das Potenzial, trotz des hohen (Rad-)Verkehrsaufkommens eine hohe Aufenthaltsqualität für Einzelhandel und Gastronomie zu schaffen. Sie tragen maßgeblich zur Leistungsfähigkeit wachsender Städte bei.



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | **berlin** Berlin

Priorisierte Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet
Machbarkeitsstudien

Planung: Arbeitsgemeinschaft SHP Ingenieure/ gfv Ingenieure im Bauwesen/ TU Berlin.
Gestaltung: Design-Gruppe.
Stand: Januar 2019.

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

Herr Perner geht auf die Besonderheiten der beiden Trassenkorridore ein: Die Auswertung der täglichen Autoverkehrsströme zeige auf, dass innerhalb der beiden Trassenkorridore im Bereich der zurückgelegten Fahrten unter 10 km ein Potenzial von 6.000 neuen, zukünftigen Radfahrer*innen vorhanden sei.

Die Altstadt Spandau wurde nachträglich in die beiden Trassenkorridore aufgenommen, um eine Verbindung zwischen den beiden Trassen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“ zu schaffen und so eine gemeinsame Führung zu ermöglichen. Der für den Zeitraum von 2025 bis 2035 geplante Straßenbahnausbau wird bei der Trassenfindung berücksichtigt, sodass sich beide Verkehrssysteme ergänzen und zusammen funktionieren. Bei der Umsetzung der Radschnellverbindung auf den Trassen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“ werden, sofern möglich, geschützte Radverkehrsstreifen bevorzugt, um risikoreiche Überholmanöver zu minimieren. Darüber hinaus stellen sogenannte Sonderwege durch Grünanlagen ein wichtiges Element der Radverkehrsführung dar. Voraussetzung hier ist, dass Fußgänger*innen und Radfahrer*innen getrennt geführt werden.

Herr Perner stellt die beiden Trassen mit den vorläufigen Hauptvarianten in insgesamt drei Abschnitten vor, die auch als Gliederung für die nachfolgenden Dialoginseln gelten (siehe Karte Seite 9). Die Varianten sind Vorschläge, die mit den Beteiligten im Anschluss diskutiert werden. Die Anregungen aus den Dialoginseln werden vom Planungsteam eingesammelt, in den weiteren Untersuchungen geprüft und wo möglich berücksichtigt.



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

Nach der Kurzvorstellung der Hintergründe und des Planungsstands, haben die Teilnehmer*innen Gelegenheit Fragen zu stellen, die von Herrn Perner bzw. Herrn Wohlfarth von Alm als Vertreter der Senatsverwaltung für Verkehr beantwortet werden (F= Frage/A= Antwort).

F: Die Radschnellverbindungen sollen auch durch Parkanlagen führen. Gibt es schon Ideen, wie die Trennung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erfolgen soll?

A: Pläne für die konkrete Ausgestaltung der Radschnellverbindungen erfolgen erst im nächsten Schritt. Zum jetzigen Zeitpunkt geht es ausschließlich um den Routenverlauf. Ein besseres Angebot von Radverkehrsanlagen soll auch dazu beitragen, dass Radverkehrsströme gebündelt werden. Das Planungsteam spricht sich für eine klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs aus. Die Erfahrungen aus Kopenhagen würden zeigen, dass eine klare, stadtweite einheitlich strukturierte Radverkehrsführung Voraussetzung dafür ist, dass der Radverkehr ausschließlich auf ausgeschilderten Routen abgewickelt und die Nutzung von Wegeverbindungen für den Fußverkehr nicht toleriert wird.

F: Es lässt sich beobachten, dass die Radverkehrsströme in Richtung Ost-West-Verkehr aktuell die Altstadt Spandau nicht queren. Wie hoch ist der Prozentanteil der Verkehrsströme, die tatsächlich queren?

A: Radschnellverbindungen bergen das Potenzial, dass sie den Radverkehr auch jenseits der Routenendpunkte hinausführen. Es ist damit zu rechnen, dass zwei Drittel des Radverkehrsaufkommens auf den Radschnellverbindungen über die Altstadt Spandau nach Westen weiterverläuft.

F: Warum wird der bestehende und gut genutzte Radweg entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal nicht als Radschnellverbindung genutzt und fortgeführt? Warum wurde eine Fortführung der Radschnellverbindung über die Radelandstraße und die westliche Falkenseer Chaussee nicht untersucht?

A: Der Radweg entlang des Berlin-Spandau-Schiffahrtskanals ist Bestandteil weiterer Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Radfernweg Berlin-Kopenhagen. Entlang der vorgeschlagenen Trassenkorridore führen zahlreiche andere Radwege und Routen, z. B. die Fahrradhaupttroute RR3 Falkensee, eng nebeneinander her. Auch ergänzend zu den Radschnellverbindungen soll weiterhin eine gute Radinfrastruktur existieren.



Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)

F: Radschnellverbindungen besitzen ein sehr hohes Potenzial, um neue Radfahr*innen zu gewinnen. Neben dem Bau neuer Radwege müssen auch sichere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Wie soll dies erfolgen?

A: Im Rahmen der Radschnellverbindungen sollen auch die Kapazitäten des sicheren Fahrradparkens deutlich erhöht werden. Darüber hinaus soll ein einheitliches Buchungssystem eingeführt werden. Zurzeit wird eine Zuständigkeitsänderung vorbereitet: An großen Standorten ist vorgesehen, dass der Senat die Fahrradabstellanlagen gesamtstädtisch verwaltet.

F: Der zweite Grünzug zwischen Spektensee und Großer Spektensee ist relativ schmal und wird durch eine Vielzahl an Wegeverbindungen für Fußgänger*innen in nord-südlicher Richtung gekreuzt. Wie sollen die Radwegführungen an diesen Kreuzungen abgewickelt werden? Sollen Ampeln für Fußgänger*innen eingerichtet werden?

A: Das Beispiel Kopenhagen zeigt, dass eine klar strukturierte Radverkehrsführung Fußgängerampeln eher überflüssig macht. Trotz großer Radverkehrsströme ist es den Fußgänger*innen dort möglich, die Radverkehrsanlagen problemlos zu queren. Besonders frequentierte Querungsstellen können markiert werden, so dass auch der Radverkehr Rücksicht nimmt.

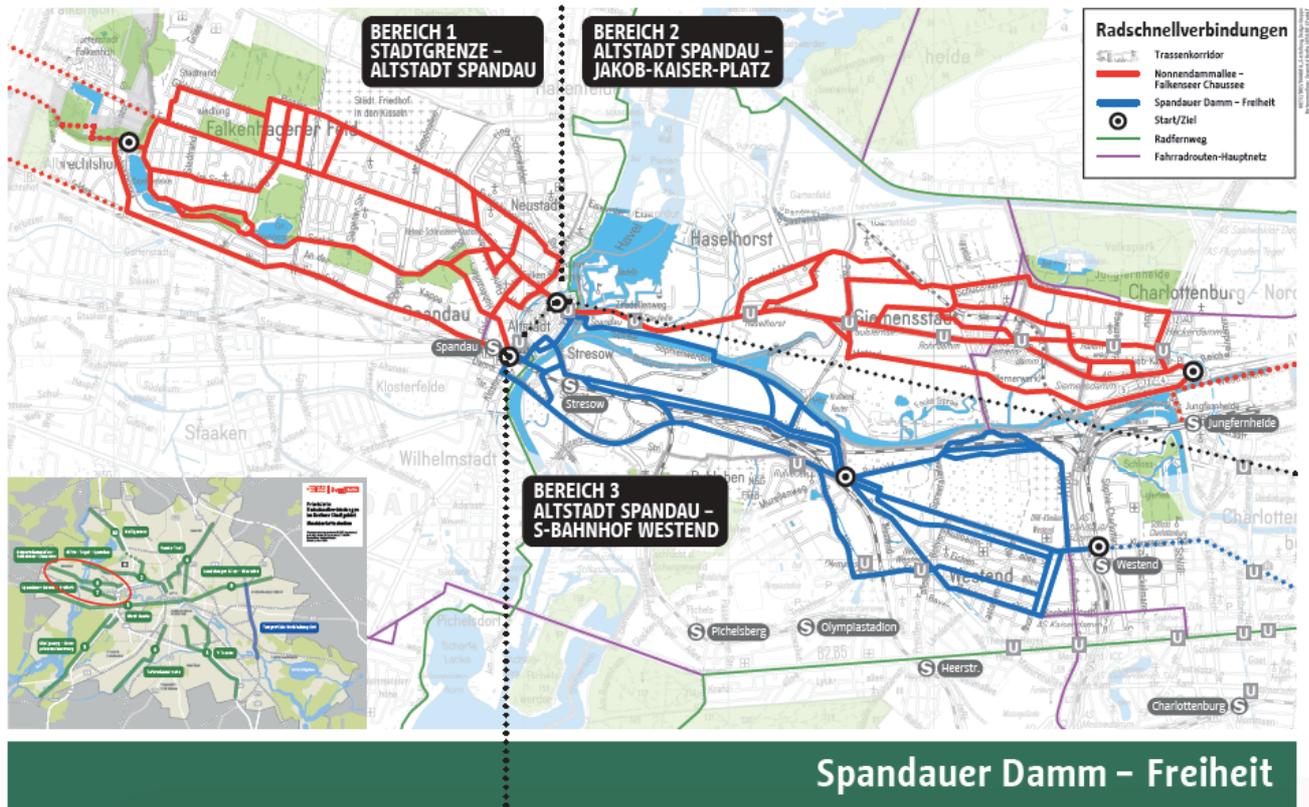
F: Ist eine Anbindung der Gemeinde Schönwalde-Glien und weiterer Gemeinden im Landkreis Havelland an die Radschnellverbindungen geplant? Da Schönwalde-Glien nicht über einen Bahnhof angebunden ist, dominiert hier der Autoverkehr. Zudem ist die Radinfrastruktur verbesserungswürdig.

A: Die Senatsverwaltung ist für Radschnellverbindungen zwar nur bis zur Landesgrenze zuständig, dennoch werden Gespräche mit Falkensee und anderen Kommunen im Umland geführt. Diese begrüßen die angestrebte Umsetzung der Berliner Radschnellverbindungen und wollen sich zu Teil diesen anschließen.

Weitere Fragen und Kommentare zielen bereits auf die Diskussion der Routen. Frau Böcker bittet darum, diese Aspekte in den anschließenden Dialoginseln ins Gespräch zu bringen.

- Der Verlauf des Spektewegs zeichne sich durch viele „scharfe Ecken“ aus, die ein zügiges Vorankommen mit dem Fahrrad erschweren. Ist vorgesehen, den Streckenverlauf geschwungener zu gestalten?
- Die Wertung des Routenabschnitts 8.2 entlang der Spekteniederung kann aufgrund der damit verbundenen Eingriffe in die Grünflächen nicht nachvollzogen werden. Zudem sei der Streckenverlauf durch die Georg-Ramin-Siedlung und den Müsinger Park ein absolutes Tabu. In diesem Abschnitt seien bereits ausreichend breite Radwege vorhanden.
- Die Radschnellverbindung berge großes Potenzial für die Aufwertung der Straße „Freiheit“. Längsparkstände werden in diesem Bereich nicht benötigt. Auf den freiwerdenden Flächen könnte ein geschützter Radfahrstreifen eingerichtet werden.

Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee



Spandauer Damm – Freiheit

Karte 2: Überblick über die beiden Trassenkorridore

Gesprächsphase zu den Radschnellverbindungen „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“

Die Beteiligten haben anschließend Gelegenheit, in drei Gruppen jeweils für einen Abschnitt der Trassenkorridore „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“ und „Spandauer Damm – Freiheit“ 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 – Stadtgrenze – Altstadt Spandau
- Gruppe 2: Bereich 2 – Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz
- Gruppe 3: Bereich 3 – Altstadt Spandau – S-Bahnhof Westend

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. 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. Fragestellungen sind:

- Was ist gut gelöst?
- Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?
- Was empfehlen Sie?
- Konkrete Fragestellungen aus der fachlichen Perspektive zu einzelnen Abschnitten

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.



Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)

Ergebnisse Bereich 1 Stadtgrenze – Altstadt Spandau

Moderation: Mone Böcker TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Matthias Ferber, EIBS, Ingolf Berger, Ramboll

Merkmale der Route 8.0

- + 4,84 km in ca. 15 Minuten bis Falkenseer Platz
- – 11 Lichtsignalanlagen und 12 Kreuzungen mit mehr als 2 Minuten Verlustzeit
- – 13 Bushaltestellen entlang der Strecke
- – Einschränkungen für Kfz-Verkehr erforderlich
- +/- geplante Straßenbahn-Neubaustrecke in Falkenseer Chaussee
- +/- Radwege mit 2,0 m Breite geplant bzw. bereits errichtet
- (Optimierungsbedarf an den Knotenpunkten)

Merkmale der Route 8.2:

- + 5,43 km in 15 Minuten bis Falkenseer Platz (kürzeste Fahrzeit bis Bf. Spandau)
- + 5 Lichtsignalanlagen und 9 Kreuzungen mit 1 Minute Verlustzeit (bis Bf. Spandau verlustfreie Fahrt realisierbar)
- + kaum (2) Bushaltestellen entlang der Strecke
- + geplante Straßenbahn-Neubaustrecke in Teilbereich mit Platzreserven
- + gute Anbindung an Altstadt und Bahnhof
- – Konfliktpotential Spektegrünzug und Münsingerpark
- – Kompensationsflächen, geschützte Pflanzen- und Tierarten, Beleuchtung
- – Biotopverbund, Spielplätze, Versiegelung

Schwerpunkte aus der Diskussion

Zusammenfassung der Hinweise zur Variante Spektegrünzug (8.2):

- Der Anschluss an die Spandauer Straße (Falkensee) hat großes Potenzial zur Erschließung der nördlich gelegenen Siedlungsgebiete (Falkenhöh, Schönwalde).
- Es müssen sichere Querungsstellen für Fußgänger*innen errichtet werden.
- Die Grünanlage der nördlichen Spektewiese soll unbedingt frei von Radverkehr gehalten werden – es soll der Umweg über Spekteweg/Hohenzollernring akzeptiert werden.
- Die Straße Spekteweg wird mit Mitteln aus dem „Stadtumbau West“ zeitnah umgebaut (Hinweis des Straßen- und Grünflächenamts Spandau).
- Das Straßen- und Grünflächenamt Spandau (Herr Pasch) schlägt eine Brücke über den Großen Spektensee zur Vermeidung von Umweltkonflikten vor.

Argumente „Pro“:

- Gute und grüne Radverbindung mit Potenzial, wenn unübersichtliche Stellen umgebaut werden und die Wegstrecke regelmäßig instandgesetzt wird (inkl. Grünschnitt, insgesamt Klärung Widmung Anlage und Zuständigkeiten erforderlich).
- Gute Anbindung an den „Radweg der Sympathie“ (Fortführung Richtung Falkensee)
- Radwegeverbindung im Grünen (ohne Kfz-Verkehr) ist gut für die Erholung der Radfahrenden und zusätzliche Motivation zum Radfahren

Argumente „Contra“:

- Engstelle in Kleingartenanlage Neu Sternfeld ist kaum veränderbar.
- Verlust von Bäumen und Sträuchern im ersten Abschnitt (ca. 400m) parallel zur Straße „An der Tränke“.
- Durch einen höheren RSV-Standard werden mehr Radfahrende die Erholungsfunktion in der Grünanlage negativ beeinflussen, die zu Fuß Gehenden könnten durch den Radverkehr gefährdet werden.
- In der Trasse entlang des großen Spektesees sind Biotop von hoher Relevanz betroffen.
- Im Sommer führt der hohe Fußgängerstrom aus den südlich des Großen Spektesees gelegenen Wohnsiedlungen über den Zugang Wolfshorst zu Querungskonflikten mit der RSV-Trasse.
- Der Münsingerpark ist in Bezug auf Flächen für zusätzlichen Rad- und Fußverkehr nicht erweiterbar (Straßen- und Grünflächenamt Spandau).

Weitere Hinweise:

- Der Seegefelder Weg wird von einem Beteiligten aus diesem Bereich als nicht geeignet bewertet, er würde aber nicht den Umweg bis in die Falkenseer Chaussee nehmen, sondern über den Spektegrünzug fahren.
- Hinterfragt werden die Konsequenzen einer möglichen Umgestaltung der Falkenseer Chaussee (im Zusammenhang mit angedachter Straßenbahn), hier werden zusätzliche Informationen gewünscht.
- Empfohlen wird auch, eine Route weiter nördlich zu entwickeln in der Relation Schönwalde / Falkenhöh – Wasserstadt – Gartenfeld – Siemensstadt / Nachnutzung Flughafen Tegel.

Ergebnisse:

- Die beiden Varianten 8.0 (Falkenseer Chaussee) und 8.2. (Spektegrünzug) stehen in der Diskussion im Vordergrund: Beide Varianten finden bei den Beteiligten sowohl Zustimmung als auch Ablehnung – eine eindeutige Tendenz kann nicht festgestellt werden.
- Argumente gegen eine Radschnellverbindung durch den Spektegrünzug sind die Belange des Naturschutzes, die Verringerung des Erholungswertes für zu Fuß Gehende sowie mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr.
- Gleichzeitig berichten viele Beteiligte, die Route durch den Spektegrünzug mit dem Fahrrad zu bevorzugen, allerdings wird damit nicht gleichgesetzt, dass hier ein maximaler Ausbau mit dem Standard einer Radschnellverbindung erfolgen müsse.
- Die Variante entlang der Falkenseer Chaussee wird vor allem als schnelle und direkte Strecke positiv bewertet, negativ wird hier der starke Kfz-Verkehr bewertet.
- Es wird mehrfach die Empfehlung geäußert, beide Varianten mit gutem, aber nicht maximalem RSV-Standard auszubauen, so dass sich die Ströme verteilen können: auf die Strecke durch den Grünzug für das langsamere Fahren mit hohem Erholungswert und auf die Strecke entlang der Falkenseer Chaussee für zügiges Vorankommen. Es wird auf naturräumlich besonders sensible Punkte hingewiesen. Diese Bereiche sollten genauer untersucht werden. Es sollten Ausschlussbereiche identifiziert werden.

Ergebnisse Bereich 2 Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz

Moderation: Karina Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Nils Kohlschmidt, EIBS, Karen Wanner, Ramboll

Merkmale der Route 8.0:

- + 6,5 km in ca. 22 Minuten
- – 20 Lichtsignalanlagen und 8 Kreuzungen mit 4,5 Minuten Verlustzeit
- – 10 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- Trasse entlang der U7 mitten durch das Industrie- und Gewerbegebiet
- – Einschränkungen für Kfz-Verkehr erforderlich
- (große Flächenreserven)

Merkmale der Route 8.2:

- + 6,86 km in ca. 20 Minuten
- + 12 Lichtsignalanlagen und 5 Kreuzungen mit 2 Minuten Verlustzeit
- + 7 Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Anbindung Siemensstadt Süd
- + Umfahrung Jakob-Kaiser-Platz
- – Konfliktpotenzial Park am Schleusenkanal
- – Prüfbedarf Thelen Technopark

Schwerpunkte aus der Diskussion

RSV 8.0 Juliusturm–Nonnendammallee–Siemensdamm:

- Grundlegend wird die Führung der Variante 8.0 als sehr konflikträftig angesehen.
- Nonnendammallee ist extrem verkehrsbelastet, u. a. durch Schwerlastverkehr; häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen.
- Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung und des nahezu täglichen Rückstaus in Folge der Sperrung der Autobahnzufahrt am Jakob-Kaiser-Platz wird eine Fahrstreifenreduzierung kritisch gesehen.
- Für die Umsetzung ist z. B. ein Verzicht auf die Parkplätze auf der Juliusturmbrücke unabdingbar, was von den Anwesenden begrüßt wird.
- Ebenso ist eine Vielzahl von Lichtsignalanlagen-Signalisierungen anzupassen, um ein zügiges Vorkommen zu ermöglichen (z. B. Falkenseer Platz, Knotenpunkt Rohrdamm/Nonnendammallee).
- Entlang der Strecke befinden sich viele Grundstückszufahrten, die von den Bürger*innen als potenzielle Sicherheitsrisiken wahrgenommen werden, weshalb diese baulich anzupassen sind, um Radfahrende bevorrechtigt und sicher führen zu können.
- Diskutiert wird auch, wie in den Streckenabschnitten mit hohem Bedarf an Liefer- und Wirtschaftsverkehr der RSV-Standard realisiert wird, wobei der Fußverkehr durch Gehwegüberfahrten keinesfalls beeinträchtigt werden darf.

- Als mögliche und realisierbare Führungsform wird die Nutzung des abschnittsweisen vorhandenen, breiten Mittelstreifens vorgeschlagen.
- Weiterhin werden an den U-Bahn-Stationen vor Diebstahl geschützte Radabstellanlagen gewünscht, um den Radfahrenden eine gute Umsteigemöglichkeit bieten zu können.

RSV 8.1 Siemensstadt Nord:

- Aufgrund der zurzeit noch nicht planbaren Linienführung durch den Campus Siemensstadt 2.0 und das Wohngebiet Siemensstadt mit seinen sehr engen Wohnstraßen wird diese Variante sehr kritisch gesehen.

RSV 8.2 Siemensstadt Süd:

- Aufgrund der kürzeren Reisezeit sowie der deutlich geringeren Anzahl an Konflikten wird diese Streckenführung von den anwesenden Bürger*innen bevorzugt.
- Prüfbedarf besteht unabhängig davon in der Durchbindung der Route über das Privatgelände des Thelen Technopark sowie der Nutzung der Grünanlage „Nonnendamm am Schleusenkanal“.

Geplante Anbindungen der neuen Stadtentwicklungsgebiete und des Campus Siemensstadt 2.0:

- Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete Insel Gartenfeld und der Wasserstadt Oberhavel „Walterkant“
 - Anbindungen von Gartenfeld bzw. der Wasserstadt zur RSV sind über die Paulsternstraße und Daumstraße angedacht,
 - im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur RSV 2 (Spandau-Tegel-Mitte) werden diese Gebiete mitberücksichtigt.
- Erschließung Siemensstadt – Campus Siemensstadt 2.0
 - Eine Erschließung des Campus Siemensstadt 2.0 ist vorgesehen; inwiefern die konkrete Durchbindung über das Campus-Gelände erfolgen kann, ist noch offen; der städtebauliche Wettbewerb startet im Sommer 2019.
 - Reaktivierung der Siemensbahn geplant (Gartenfeld–Jungfernheide), Siemens, die Deutsche Bahn und SenUVK sind dazu im Gespräch.

Ergebnis:

- Die Mehrzahl der Beteiligten spricht sich für die südliche Route aus. Es wird aber auch festgestellt, dass alle Varianten gegenüber dem Status quo eine Verbesserung darstellen, die Spandauer*innen freuen sich über die Planung der Radschnellverbindung.
- Es besteht Informationsbedarf darüber, wie das Radwegenetz realisiert und die Radschnellverbindungen an das Haupttroutennetz im Rahmen der Radverkehrsstrategie Berlins angebunden werden sollen.
- Die Bürger*innen wünschen ausreichende, vor Diebstahl geschützte, Radabstellmöglichkeiten.

Ergebnisse Bereich 3 Altstadt Spandau – S-Bahnhof Westend

Moderation: Katharine Wegner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Anja von Falkenhausen, Torsten Perner

Merkmale der Route 7.0:

- 6,53 km Strecke
- - kritisch in Bezug auf hohen Anteil an Wirtschaftsverkehr (hoher Schwerverkehrsanteil)
- + wenig Konflikte durch Kreuzungen, LSA

Merkmale Route 7.0 Untervariante (Bahnparallele):

- bei Grunderwerb parallel zur Bahntrasse (alternativ zur Führung an Freiheit)
- Möglichkeit für zusätzliche zukünftige (2030) RSV

Merkmale der Route 7.1:

- verläuft größtenteils entlang des Spree-Rad- und Wanderwegs
- - derzeit keine geeignete Breite zum Ausbau auf RSV-Standard, Grunderwerb notwendig
- Nutzung des Spree-Rad- und Wanderwegs, insbesondere für Freizeitverkehr

Merkmale der Route 7.2:

- - durchgängig StEP II Straße mit DTV 42.000 Kfz/24h
- + niedriger Anteil von Häusern mit Grenzbebauung (Grunderwerb möglich)
- + langgestreckte Trassierung (Lage und Höhe) entlang RR3
- aktuelle Planungen zum Ausbau des Radwegs auf 2m-Standard (Mobilitätsgesetz Berlin)

Schwerpunkte aus der Diskussion

- Der Spree-Rad- und Wanderweg wird von Radfahrer*innen aus Spandau gerne genutzt und sollte stärker in die Bewertung mit einfließen. Für Radfahrer*innen aus Charlottenburg trifft dies nicht zu, sie sehen einen stärkeren Ausbau als nicht möglich an, insbesondere da die Durchfahrung durch den Park Charlottenburg nachts nicht möglich ist. Insgesamt sind im Charlottenburger Bereich des Trassenkorridors, d.h. von der Bezirksgrenze Spandau – Charlottenburg-Wilmersdorf bis S-Bahnhof Westend bzw. Schloss Charlottenburg deutlich mehr Fußgänger*innen unterwegs als in Spandau.
- Der bisherige Planungsstand zum Ausbau Spandauer Damm wird als nicht zufriedenstellend bewertet. Dies sollte vom Bezirksamt unbedingt überarbeitet werden. (einstimmige Meinung)
- Die Freiheit wird als Radverbindung teilweise genutzt. Viele Beteiligte stimmen der fachlichen Einschätzung zu, dass das Sicherheitsgefühl im Radverkehr auf dieser Straße gering sei. Der Vorschlag, diese Variante wegen sicherheitsrelevanter Mängel (hoher Schwerverkehrsanteil) nicht weiter zu berücksichtigen, wird akzeptiert.
- Die Charlottenburger Chaussee wird von vielen Radfahrer*innen genutzt, daher sollte hier eine schnelle Verbesserung kommen. Die Anbindung an Spree-Rad- und Wanderweg sollte berücksichtigt werden. Führung von gemeinsamem Fuß- und Radverkehr nicht ideal.

- Brückenoption Havel – Bahnhofplatz Spandau: Wichtig sind auch die weiteren Anbindungen in Richtung Norden und Süden, nicht nur die Querung. Für die Zukunft sollten hier „größere“ Veränderungen angedacht werden.

Als offene Frage an die Verwaltung wird in dieser Gruppe notiert:

Wann könnte die vorliegende Planung für den Radwegebau auf der Achse Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee – Spandauer Damm realisiert werden?

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.

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 ihren Favoriten auszuwählen. Sie weist darauf hin, dass am Ausgang auch ein Plakat für weitere Anregungen und ein Feedback zur Verfügung steht.

Horst Wohlfarth von Alm (SenUVK) verabschiedet die Beteiligten und bedankt sich im Namen der Senatsverwaltung für die zahlreichen Anregungen und die Bereitschaft, an der Machbarkeitsuntersuchung zu den beiden Trassenkorridoren mitzuwirken. Sein Dank gilt auch dem Bezirk Spandau für die Gastfreundschaft, die heutige Veranstaltung in der Alten Kaserne der Zitadelle Spandau auszurichten. Frau Böcker schließt die Veranstaltung, bedankt bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und wünscht einen guten Heimweg.



Das Planungsteam gibt einen Eindruck aus den Dialoginseln (links) und Horst Wohlfarth von Alm schließt die Veranstaltung (rechts)

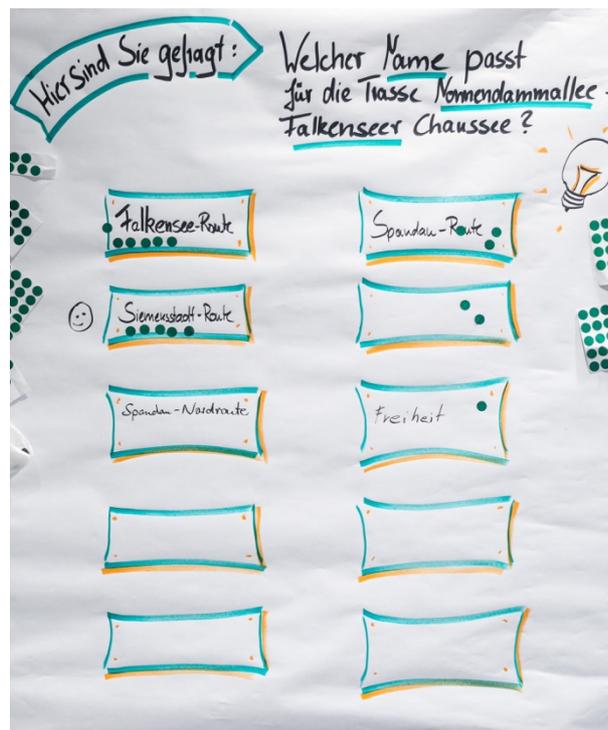
Nachspann

Abfrage Name

Folgende Namensvorschläge werden bewertet (mit Zahl der Punkte):

- Falkensee-Route (6 Punkte)
- Siemensstadt-Route (5 Punkte)
- Spandau-Route (3 Punkte)
- Freiheit (1 Punkt)
- Spandau-Nordroute (0 Punkte)
- Keinen Namen (2 Punkte)

„Falkensee-Route“ erhält die meisten Bewertungen.

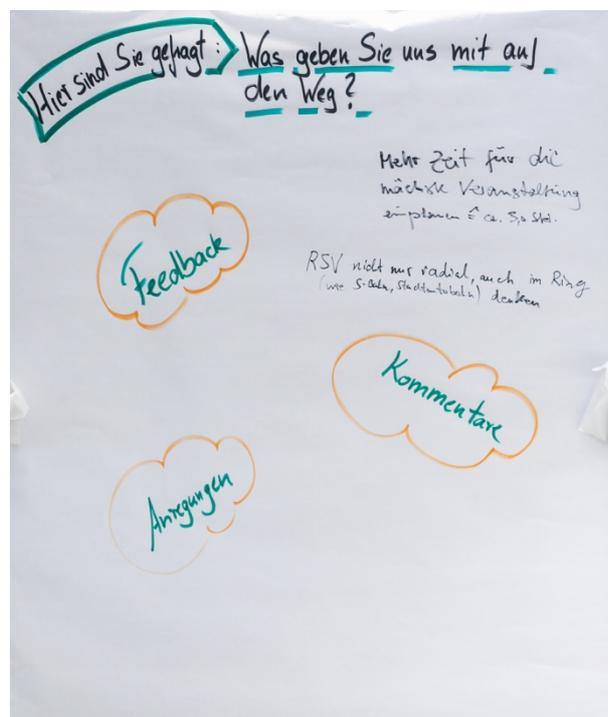


Ergebnisse der Abfrage zur Namensfindung

Stichpunkte vom Feedbackposter

Folgende Hinweise und Botschaften werden hinterlassen:

- Mehr Zeit für die nächste Veranstaltung einplanen ca. 3,0 Std.
- RSV nicht nur radial, auch im Ring (wie S-Bahn, Stadtautobahn) denken



ANHANG

Notizen Bereich 1 Stadtgrenze – Altstadt Spandau

Moderation: Mone Böcker TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Matthias Ferber, EIBS, Ingolf Berger, Ramboll

Was ist gut gelöst?

- Keine Anmerkung

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Fahrradfahrer und Fußgänger
- → Spektegrünzug „indiskutabel“ → Wild, Fußverkehr, Grünanlage → Erholung
- → rechtliche Umweltbelange im Planfeststellungsverfahren
- Münsinger Park → kein Ausbau möglich
- Widersprüchliche Führung

Was empfehlen Sie?

- Frage 1: Kontakt aufnehmen mit zuständigem Amt für naturschutzrechtliche Belange
Brücke über Spektensee
- Frage 2: Gute Lösung! Autoverkehr raus + vernünftig umsetzen, „vertikal umplanen“
- Radwege müssen schön + gut sein um zu motivieren Rad zu fahren
- „Zeiten“ des Radfahrens berücksichtigen!
- Spektegrünzug für Radfahrende aus Süden praktischer

Offene Fragen an die Verwaltung: keine

Notizen in der Karte

- Wen erreicht man am Startpunkt? → RW (Radweg) der Sympathie nicht überschätzen! Falkensee
- Unübersichtliche Stelle
- → Biotop → Fledermäuse etc. mit hoher Relevanz
- keine gute Radwegführung im Spektegrünzug zu viele Kurven ↵
- Fahrradfahren ist Erholung – gut im Spektegrünzug

1 Stadtgrenze – Altstadt Spandau



Wenn ansicht von am Startpunkt 2
-> BV der Spandauer Falkenseer nicht absehbar

RSV Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee

- Trassenkorridor
- Route, bewertet, geprüft und diskutiert
- Anschlussstrecke
- Weitere Routen
- RSV Spandauer Damm – Freiheit
- Start/Ziel
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Abschnittsgrenze
- Abschnittsnummer

-> Bridge
-> Radroute mit hoher Relevanz

keine gute Lage - fahren im Spekteweg - grünes zu viele Kurven

Fahrrad fahren ist Erlaubnis - gut im Spekteweg - grünes



Notizen auf dem Plan

1 Stadtgrenze - Altstadt Spandau

Was ist gut gelöst?

Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

Was empfehlen Sie?

Fahrradfahrer und Fußgänger
 → Spektgrünzug "indiskutabel" → Wild, Fußgänger
 Grünanlage → Erholung
 → rechtliche Umweltbelange im Planfeststellungsverfahren
 → widersprüchliche Führung

Münsinger Park
→ kein Ausbau möglich

1 Stadtgrenze - Altstadt Spandau

Stadtgrenze - Altstadt Spandau / Abschnitt 8.0

- + 4,84 km in ca. 15 Minuten
- 11 Lichtsignalanlagen und 12 Kreuzungen mit über 2 Minuten Verlustzeit
- 13 Bushaltestellen entlang der Strecke
- Einschränkungen für KFZ-Verkehr erforderlich
- +/- geplante Straßenbahn-Neubaustrecke in Falkenseer Chaussee
- +/- Radwege mit 2,0 m Breite geplant bzw. bereits errichtet (Optimierungsbedarf an den Knotenpunkten)

1 Stadtgrenze - Altstadt Spandau

Stadtgrenze - Altstadt Spandau / Abschnitt 8.2

- + 5,43 km in 15 Minuten (kürzeste Fahrzeit bis Bf. Spandau)
- + 5 Lichtsignalanlagen und 9 Kreuzungen mit 1 Minute Verlustzeit (bis Bf. Spandau verlustfreie Fahrt realisierbar)
- + kaum Bushaltestellen (2) entlang der Strecke
- + geplante Straßenbahn-Neubaustrecke in Teilbereich mit Platzreserven
- + gute Anbindung an Altstadt und Bahnhof
- Konfliktpotential Spektgrünzug und Münsingerpark
- Kompensationsflächen, geschützte Pflanzen- und Tierarten, Beleuchtung
- Biotopverbund, Spielplätze, Versiegelung (?)

Fragestellungen Bereich 1:

- Können Sie sich eine Radschnellverbindung durch den Spektgrünzug und Münsinger Park vorstellen oder wäre diese ein zu großer Eingriff in den Erholungsraum und würde Fußgänger*innen/Erholungssuchende zu stark beeinflussen?
- Können Sie sich eine Radschnellverbindung auf der Falkenseer Chaussee vorstellen? Für eine gute Qualität für den Radverkehr müssten Parkplätze oder Auto-Fahrsuren entfallen?
- Sollten die bestehenden - vor kurzem verbreiterten - Radwege auf der Falkenseer Chaussee für eine Radschnellverbindung nochmals umgebaut werden? Oder sollte besser gewartet werden, bis dieser Straßenzug grundlegend für die geplante Straßenbahn umgebaut wird?

- Frage 1 → Kontakt aufnehmen mit zust. Amt für Naturschutzrechtlich
Belange
- Spektgrünzug über Spektgrünzug
- Frage 2 → gute Lösung! Autoverkehr raus + vernünftig umsetzen
"radikal umplanen"
- Radwege müssen schön + gut sein um zu motivieren Radfahrerinnen
- "Zeiten des Radfahrens berücksichtigen!"
- Spektgrünzug für Radfahrerinnen aus Süden praktischer

Offene Fragen an die Verwa

Notizen zu den Fragestellungen

Notizen Bereich 2 Altstadt Spandau – Jacob-Kaiser-Platz

Moderation: Karina Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Nils Kohlschmidt, EIBS, Karen Wanner, Ramboll

Was ist gut gelöst?

- Südliche Route am besten
- Alle Varianten sind besser als Status quo

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Radwegbreite (3 Meter) wie umsetzen [Nonnendammallee]
→ Einschränkungen für ruhenden Verkehr oder Fahrspur, nicht für Fußverkehr, Abweichungen von Radwegbreite nur im Notfall
- Ausweichen Radfahrer auf Fußweg bei Nadelöhren
- Unternehmen mit vielen Ausfahrten tagsüber, u.a. Tankstelle, autoorientierte Dienstleister → Konflikte
→ bei RSW bauliche Anpassungen der Grundstücksauszufahrten
- Verbindung zwischen Route 8 West und Ost über Falkenseer Platz → wie Querung?
→ Lichtsignalanlage muss angepasst werden
- Juliesturmbrücke Nadelöhr, Parkflächen auflösen? Hier kein Winterdienst
- Straßenbahnplanung vs. S-Bahnplanung
→ Straßenbahn berücksichtigt

Was empfehlen Sie?

- Haltelinien einrichten [Nonnendammallee]
- Geschwindigkeitsbegrenzungen/-kontrollen erforderlich [Nonnendammallee]
- Parken Zulieferer in 2. Reihe → wie 3m Radweg [Siemensdamm – Rohrdamm]
- Verlauf bei Siemensstadt und bei südlichem Verlauf mit baulicher Entwicklung vereinbar?
- Durchgehender Mittelstreifen/aufgeständeter Radweg [Nonnendammallee]

→ zu prüfen

- Neubaugebiete Zuführung über Daumstraße mitdenken, Gartenfeld, Wasserstadt/Waterkant
- Zubringer aus Quellgebieten

→ kommt mit Routenhauptnetz

- Radabstellanlagen schaffen
- Abstimmung aller Vorhaben

→ über Senat

- Ampelschaltungen auch in Querrichtung anpassen [Nonnendammallee]

Frage 1:

Bevorzugen Sie eine Radschnellverbindung auf der Hauptachse Am Juliusturm - Nonnendammallee - Siemensdamm oder südlich parallel dazu ab der Paulsternstraße über die Motardstraße - Wohlrabedamm - Nonnendamm?

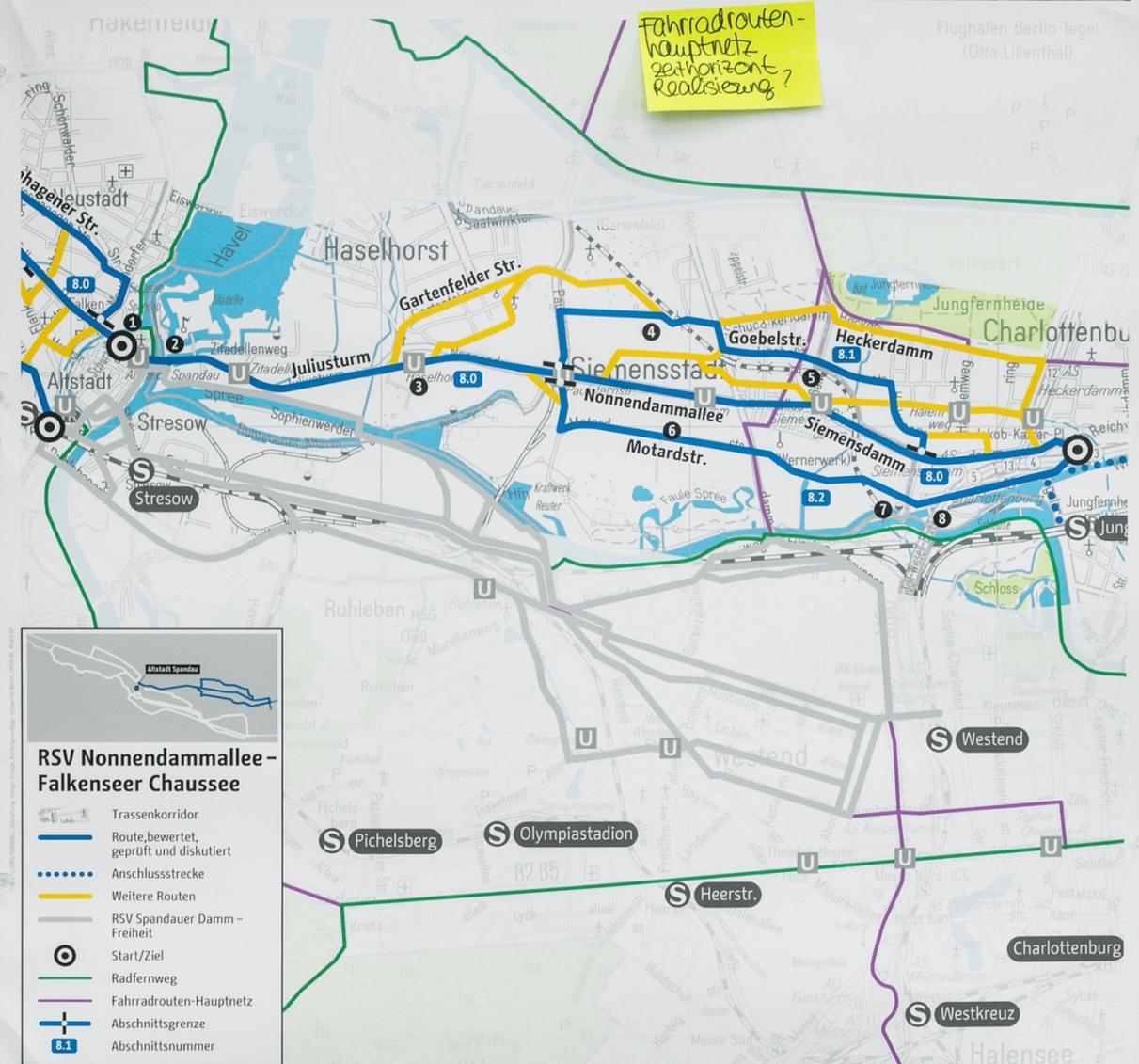
- Hauptachse: 4 Meldungen
Hauptachse zu viele Konflikte
- Südlicher Verlauf: Mehrheit
- Enthaltungen: 2

Räumliche Verortung

- Fahrradrouthenauptnetz Zeithorizont Realisierung?

Offene Fragen an die Verwaltung: keine

2 Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz



Notizen auf dem Plan

2 Altstadt Spandau - Jakob-Kaiser-Platz

Was ist gut gelöst?

südliche Route am besten

alternativen sind besser als status quo

Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

nicht für Fußverkehr
Planwirtschaften
Radwege mit im Hofbau

Anpassung
Radwege bei
Flussbegleit.
Vorläufe

Verbindung zw. Route 8 west+ost
→ Fallensess Platz
Ausweisung wie?

→ Lichtsignal-
anlage muss
angepasst
werden

Radwegbreite
wie umsetzen?
3m
Vormerkung

→ Einschränkung
für ruhender
Verkehr oder
Fahrspur

Unternehmen mit
vielen Ausfahrten
tagsüber
wo? (z.B. Einzelhandel)
→ Konflikte

→ bei RSW bauliche
Anpassung Grund-
stückszufahrten

Was empfehlen Sie?

Geschwindigkeits-
begrenzungen/
Kontrollen
erforderlich

durchgehender
Mittelstreifen /
aufgeständerte
Radweg
Vormerkung
→ zu prüfen

Neubaugelände
Zuführung über
Baumstraße
Mittenkanal
Gartenfeld
Wasserstadt
kommt mit
Rollenkutschnetz

Zubringer aus
Quellgebieten

Radabstell-
anlagen
schaffen

Ampelschaltungen
auch in Quer-
richtung anpassen
www.senat.berlin.de

Abstimmung
alles Vorhaben
→ über Senat

Haltelinien anpassen

Parken Zulieferer
in 2. Reihe
→ wie 3m Radweg?
Senatskammer - Radkamm

Vorlauf bei
Siemensstadt
mit bauliche
Entscheidungen
Radwegen

2 Altstadt Spandau - Jakob-Kaiser-Platz

Altstadt Spandau - Jakob-Kaiser-Platz / Abschnitt 8.0



- + 6,5 km in ca. 22 Minuten
- 20 Lichtsignalanlagen und 8 Kreuzungen mit 4,5 Minuten Verlustzeit
- 10 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- Trasse entlang der U7 mitten durch das Industrie- und Gewerbegebiet
- Einschränkungen für KFZ-Verkehr erforderlich (aber große Flächenreserven)

2 Altstadt Spandau - Jakob-Kaiser-Platz

Altstadt Spandau - Jakob-Kaiser-Platz / Abschnitt 8.2



- + 6,86 km in ca. 20 Minuten
- + 12 Lichtsignalanlagen und 5 Kreuzungen mit 2 Minuten Verlustzeit
- + 7 Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Anbindung Siemensstadt Süd
- + Umfahrung Jakob-Kaiser-Platz
- Konfliktpotenzial Park am Schleusenkanal
- Prüfbedarf Thelen Technopark

Jubiläum-
brücke Nollendorf
→ Restflächen
auflösen?
hier kein
Winterdienst!

Straßenbahn
vs S-Bahn-
Planung
→ Straßenbahn beschleunigen

Offene Fragen an die Verwaltung:

Notizen zu den Fragestellungen

Notizen Bereich 3 Altstadt Spandau – S-Bahnhof Westend

Moderation: Katharine Wegner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Anja von Falkenhausen, Torsten Perner

Was ist gut gelöst?

- Keine Anmerkung

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Fußverkehr Spandauer Damm sollte stärker beachtet werden

Was empfehlen Sie?

Frage 1:

- Freiheit → kritisch, zu viel Gewerbe zu viel Verkehrt
- Freiheit: Chance zur Aufwertung, nicht so viele Ampeln kommen gut durch
- geteiltes Stimmungsbild

Frage 2

- auch kleine Stichstraßen prüfen
- viele Kinder- und Jugendeinrichtungen Gothaer Allee → Gefahrenquelle

Frage 3

- Brücke: Frage von wo bis wo?
- Anbindung an Havelradweg
- Brücke durch Haus führen???

Offene Fragen an die Verwaltung:

- Wann könnte die vorliegende Planung für den Radwegebau auf der Achse Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee – Spandauer Damm realisiert werden?

Notizen in der Karte:

- Spreeradweg im Spandauer Teil noch ausbauen; viele Probleme – 3m möglich
- Brücke bis zur Stresow führen → größer denken!
- Klärwerkweg nutzen von Charlottenburger Chaussee an Spreeradweg anzubinden
- Charlottenburger Chaussee → gemeinsamer Fuß- und Radverkehr prüfen
- Straßenquerschnitt Platanenallee lädt zum Rasen ein → muss angepasst werden
- Platanenverkehr viel Verkehr; fraglich, ob Qualität für RSV?
- Autobahnbrücke soll auch einen Radweg „drauf“ kriegen
- Spandauer Damm bisherige Planung indiskutabel
- Problem → Park Schloss Charlottenburg nachts geschlossen
- Spreeradweg mehr Priorität geben ↵

Impressum

Veranstalter und Vorhabenträgerin

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

Projektsteuerung, Bauherr

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

Fachplanung

ETC Gauff Mobility
Martin-Hoffmann-Straße 18
12435 Berlin
www.etconsult.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: Juli 2019

