

Fragen und Antworten zum Ausbau des Spree- Rad- und Wanderwegs zwischen der Jungfernheidebrücke und dem Spandauer Horn

1 Warum wird der Weg ausgebaut?

Der insgesamt rund 360 km lange Spree-Rad- und Wanderweg ist auf dem letzten Abschnitt ab dem Schlossgarten in Richtung Spandau nicht barrierefrei. Die Oberfläche des Wegs ist teilweise so schadhaft, dass ihn weder Fußgänger*innen noch Radfahrer*innen komfortabel und gefahrlos nutzen können. Der Weg ist zudem vielfach sehr eng und bietet wenig Möglichkeiten zum Sitzen und Ausruhen. Am Sophienwerderweg in Spandau bricht der Weg ganz ab und führt entlang der vielbefahrenen Straße „Freiheit“ weiter. Daher wurde der Senat und damit die zuständige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gemäß Beschluss des Berliner Abgeordnetenhauses vom 22.02.2018 aufgefordert, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Rad- und Wanderweg entlang der Spree schnellstmöglich fertigzustellen und die Planung und Bauherrenfunktion an infraVelo zu übertragen.

2 Was ist beim Ausbau geplant?

Der Ausbau soll Verbesserungen für alle bringen: Tourist*innen, Anwohner*innen, Spaziergänger*innen, Freizeitradler*innen und Kleingartenbesitzer*innen und -pächter*innen gleichermaßen. Da es sich um einen Rad- und Wanderweg handelt, sollen Radwander*innen und Fußgänger*innen gleichberechtigt berücksichtigt werden. Deshalb soll er dort, wo das ohne erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft möglich ist, auf drei bis vier Meter verbreitert und der Oberflächenbelag erneuert werden. Die Verweilräume an den Ufern sollen vergrößert und mit Bänken ergänzt werden. Und auch die Sichtachsen und Ausblicke auf interessante Bauwerke und schöne Orte am Spreeufer werden bei der Planung berücksichtigt. Außerdem werden barrierefreie Rampen sowie eine neue Spreebrücke nur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geplant. Die Stellen, an denen es derzeit aufgrund des Platzmangels zu Konflikten zwischen den Nutzer*innen kommt, werden bei der Planung besonders berücksichtigt.

3 Wie wird gewährleistet, dass sich Fußgänger*innen sicher bewegen können und es nicht zu Konflikten mit Radfahrer*innen kommt?

Der Weg soll, wo das möglich ist, auf drei bis vier Meter verbreitert werden. Eine bauliche Trennung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist aufgrund der geringen Breite nicht vorgesehen, die Trennung könnte vielmehr mit Hilfe von intuitiven Führungselementen ermöglicht werden. Das können beispielsweise unterschiedliche Materialien auf den Oberflächen sein. Hierfür wurde der Bezirksbeauftragte für Senioren und Menschen mit Behinderungen bereits im Rahmen der Vorplanung eingebunden. Die gegenseitige Rücksichtnahme ist und bleibt jedoch auch zukünftig das beste Mittel für ein sicheres und harmonisches Miteinander.

Auch auf der Brücke ist keine Trennung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geplant.

4 Warum muss eine Fuß- und Radwegbrücke gebaut werden?

Derzeit verlässt der Weg die Spree am Wiesendamm und führt entlang der Straße „Freiheit“ durch ein Gewerbegebiet weiter nach Spandau. Das entspricht nicht den Ansprüchen an einen touristischen Radfernweg. Mit der Brücke über die Spree am Sophienwerderweg auf der Höhe des Grüznmachergrabens kann der Weg auf dem gegenüberliegenden Ufer im Grünen bis zur Mündung in die Havel weiterführen. Zugleich wird so eine neue Quermöglichkeit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geschaffen. Die nächsten Brücken sind die Juliusturmbrücke und Charlottenbrücke im Westen und die Rohrdammbrücke im Osten.

5 Wann beginnen die Bauarbeiten und wann wird die Brücke fertiggestellt?

Die Fertigstellung der neuen Fuß- und Radwegbrücke hängt maßgeblich von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens für diesen Teilabschnitt ab. Auch weitere Projekte wie der Ausbau des Klärwerks Ruhleben durch die Berliner Wasserbetriebe sowie die Fahrrinnenanpassung der Spree durch das Wasserstraßen-Neubauamt müssen bei der Bauablaufplanung berücksichtigt werden, sodass der Bau frühestens 2024 beginnen kann. Für den Bau der Spreebrücke wird derzeit von einer Dauer von 1,5 Jahren ausgegangen.

6 Wie werden mögliche Eingriffe in die Natur ausgeglichen?

Bereits bei der Planung wird darauf geachtet, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich ausfallen – es gilt das Prinzip „vermeiden, vermindern, ausgleichen“. Wenn durch den Ausbau Naturräume beeinträchtigt werden müssen, werden entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgenommen. Diese sollen möglichst direkt vor Ort umgesetzt werden.