



Berlin: mobiler

Radschnellverbindung Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf Informations- und Dialogveranstaltung 26.02.2020 Dokumentation

Inhalt

Veranstaltungsdaten.....	1
Überblick über den Ablauf	1
Vorspann.....	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	3
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	5
Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „Tiergarten-Marzahn-Hellersdorf“ - östlicher Teil.....	10
Ergebnisse Bereich 1 Landsberger Allee – Herzberge	11
Ergebnisse Bereich 2 Herzberge – Blumberger Damm	14
Ergebnisse Bereich 3 Blumberger Damm – Stadtrand.....	16
Abschluss.....	18
Nachspann	19
ANHANG.....	20
Notizen Bereich 1 Landsberger Allee – Herzberge	20
Notizen Bereich 2 Herzberge – Blumberger Damm	24
Notizen Bereich 3 Blumberger Damm – Stadtrand	27
Impressum	30

Veranstaltungsdaten

Mittwoch, 26. Februar 2020
Informationszentrum Marzahn-Hellersdorf
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
Nadja Zivkovic, Bezirksstadträtin Marzahn-Hellersdorf
Martin Schaefer, Bezirksstadtrat Lichtenberg
3. Radschnellverbindung „Tiergarten-Landsberger Allee“ Vorgehen und Planungsstand |
Torsten Perner, Ramboll
Matthias Ferber, EIBS
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 | Martin Mroß, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Einlass mit Infoausstellung sowie Abfragen im Foyer (rechts)

Vorspann

Beim Eintreffen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich anhand einer Plakatausstellung zu informieren: Es stehen Informationen aus der vorangegangenen Potenzialanalyse und über den Trassenkorridor für die Radschnellverbindung „Landsberger Allee – Marzahn-Lichtenberg“, der durch die Bezirke Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf verläuft, zur Verfügung.

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?

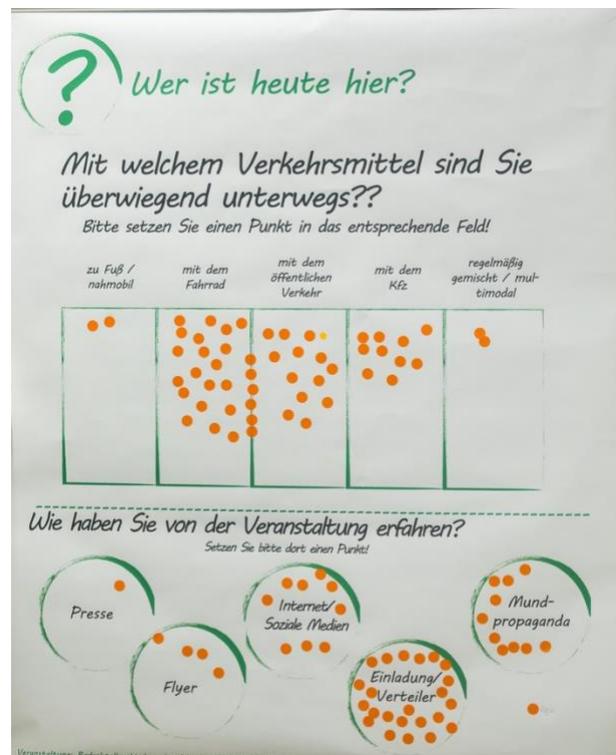
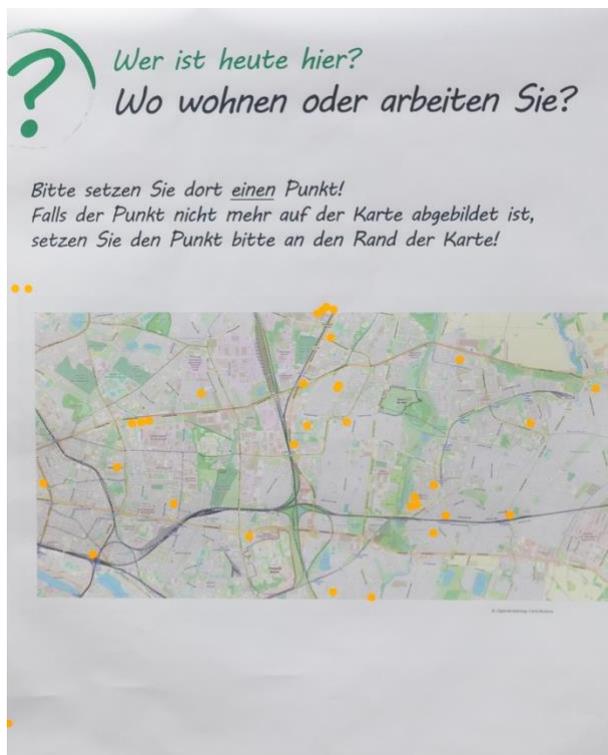
Die Wohn- bzw. Arbeitsorte der Beteiligten liegen weit verteilt sowohl innerhalb des Trassenkorridors als auch darüberhinausgehend.

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Die Mehrzahl der Beteiligten setzt den Punkt bei überwiegend „mit dem Fahrrad“ unterwegs. Mit geringem Abstand folgen Beteiligte, die „überwiegend mit dem öffentlichen Verkehr“ unterwegs sind. Zehn Personen geben an, hauptsächlich das Kfz zu nutzen. Lediglich 2 Beteiligte geben an, überwiegend „zu Fuß/nahmobil“ bzw. „regelmäßig gemischt/multimodal“ unterwegs zu sein.

- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

Die Mehrzahl der Beteiligten hat über Einladungen und Verteiler, über das Internet und durch soziale Medien von der Veranstaltung erfahren bzw. hat „davon gehört“. „Flyer“ und „Presse“ geben nur sehr wenige Beteiligte als Informationsquelle an. Eine Person gibt an, durch Zufall von der Veranstaltung erfahren zu haben.



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 zur Informations- und Dialogveranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung „Ost-Route“, hier für den östlichen Abschnitt „Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf“. Das Land Berlin plant derzeit zehn Radschnellverbindungen, dies ist bereits die achte Veranstaltung im Rahmen der laufenden Machbarkeitsuntersuchungen. Auf Nachfrage von Frau Böcker melden sich über 10 Personen, die bereits an einer vorherigen Veranstaltung teilgenommen haben. Die Mehrzahl der Beteiligten kommt aus dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Auch der Bezirk Lichtenberg ist gut vertreten. Sehr wenige Beteiligte kommen aus dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, auf dessen Gebiet ein kurzer Abschnitt des Trassenkorridors verläuft. Der westliche Teil der Radschnellverbindung „Ost-Route“ in den Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg war Gegenstand einer Veranstaltung am 9. Dezember 2019.

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.

Staatssekretär Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, begrüßt die Teilnehmer*innen und dankt für ihr Kommen. Die Senatsverwaltung plant derzeit 10 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, zumeist von der Landesgrenze zu Brandenburg aus in die Stadt führen. Herr Streese betont, Radschnellverbindungen brauchen Zeit für die Planung. Es werde mehrere Jahre bis zur Fertigstellung dauern, u. a. durch das erforderliche Planfeststellungsverfahren. Heute stellt das Planungsteam den Stand der Machbarkeitsuntersuchungen vor, d. h. welche Routenalternativen geeignet sein könnten. Die Hinweise der Beteiligten sind wichtig und werden aufgenommen, um zu einer guten Entscheidung zu kommen. Staatssekretär Streese zeigt sich gespannt auf die Einschätzung der Beteiligten.

Die Trassenkorridore führen durch die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf. Für die Bezirke begrüßen im Anschluss Bezirksstadträtin Nadja Zivkovic, Marzahn-Hellersdorf, und Bezirksstadtrat Martin Schaefer, Bezirk Lichtenberg.

Bezirksstadträtin Nadja Zivkovic, freut sich sehr, dass die Senatsverwaltung dieses Angebot zum Dialog über die Wegeführung der Radschnellverbindung macht. Die Menschen vor Ort würden die Verbindungen gut kennen und könnten wertvolle Hinweise für die weitere Planung geben. Sie betont die große Herausforderung, den Radverkehr sicherer zu machen. Radschnellverbindungen würden sehr gute Möglichkeiten bieten, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen.



Staatssekretär Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (links), Moderatorin Mone Böcker (rechts)



Bezirksstadträtin Nadja Zivkovic (links), Bezirksstadtrat Martin Schaefer (rechts)

Auch Herr Bezirksstadtrat Martin Schaefer begrüßt das Angebot zum Dialog, um im sachlichen Austausch unterschiedlicher Meinungen zu guten Lösungen zu kommen. Er kritisiert den zunehmend rücksichtslosen Umgang sowohl in der Kommunikation in sozialen Medien als auch im Verhalten von Verkehrsteilnehmer*innen. Es sei notwendig, respektvoll miteinander umzugehen. Er freut sich auf den Austausch und auf Menschen, die Lust haben die Stadt mitzugestalten.

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 Martin Mroß vor Ort.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit einem Team vor Ort. In den Dialoginseln unterstützen aus diesem Team Sandra Burgschweiger, Joachim Wetzker und Michael Thöring.
- Die Machbarkeitsuntersuchungen werden von einem Team aus den Ingenieurbüros ETC Gauff Mobility, Ramboll und EIBS erarbeitet. An der Veranstaltung wirken Torsten Perner, Ingolf Berger, Karen Wanner, Piotr Cupryjak (Ramboll), Matthias Ferber und Nils Kohlschmidt (EIBS) mit.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Carolin Appel und Sina Rohlwing.

Die Dokumentation der Veranstaltung wird mit der Präsentation des Planungsteams 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 mitwirken und dafür Vorschläge auf einem Plakat notieren. Am Ende der Veranstaltung können die Beteiligten einen Punkt bei ihrem Favoriten setzen.



Plenum (links und rechts)



Torsten Perner (links) und Matthias Ferber (rechts) beim Vortrag

Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Torsten Perner, Ramboll, Matthias Ferber, EIBS

Herr Perner informiert als Vertreter des Planungsteams zunächst über die Ziele und Ausgangslage für die Berliner Radschnellverbindungen sowie die Kriterien für die Bewertung von alternativen Routen.

Das Team plant die Trassen gemeinsam mit Kolleg*innen aus Kopenhagen, die langjährige Erfahrungen mit der Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen einbringen.

Mit Bezug auf das von Herrn Schaefer angesprochene Thema Rücksichtnahme zitiert Herr Perner aus einer aktuellen Untersuchung, dass sich das Verkehrsverhalten der Menschen in Kopenhagen und in Berlin nicht sonderlich unterscheiden würde. Entscheidend seien die Rahmenbedingungen für den Verkehr: Je größer und unklarer die Berührungspunkte zwischen Autoverkehr und Radverkehr seien, umso häufiger seien Konflikte. Wichtig sei also, mehr geschützte Infrastruktur für den Radverkehr getrennt vom Autoverkehr anzubieten.

Herr Perner zeigt auf, dass im Vergleich zu Kopenhagen der Anteil des Autoverkehrs an den täglichen Wegen in Berlin geringer sei, in den Außenbezirken wie Marzahn-Hellersdorf aber höher als in der Innenstadt. Der Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen sei bereits gestiegen, so dass die Infrastruktur in manchen Gebieten in Berlin bereits an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit komme und ausgebaut werden müsse. Dies solle aber auf keinen Fall zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen, der traditionell in Berlin einen hohen Anteil hat. Im März 2020 werden aktuelle [Daten aus 2018](#) zur Verkehrsmittelwahl vorliegen.

Der aktuelle ADFC-Klimatest zeigt folgende Mängel in Berlin auf:

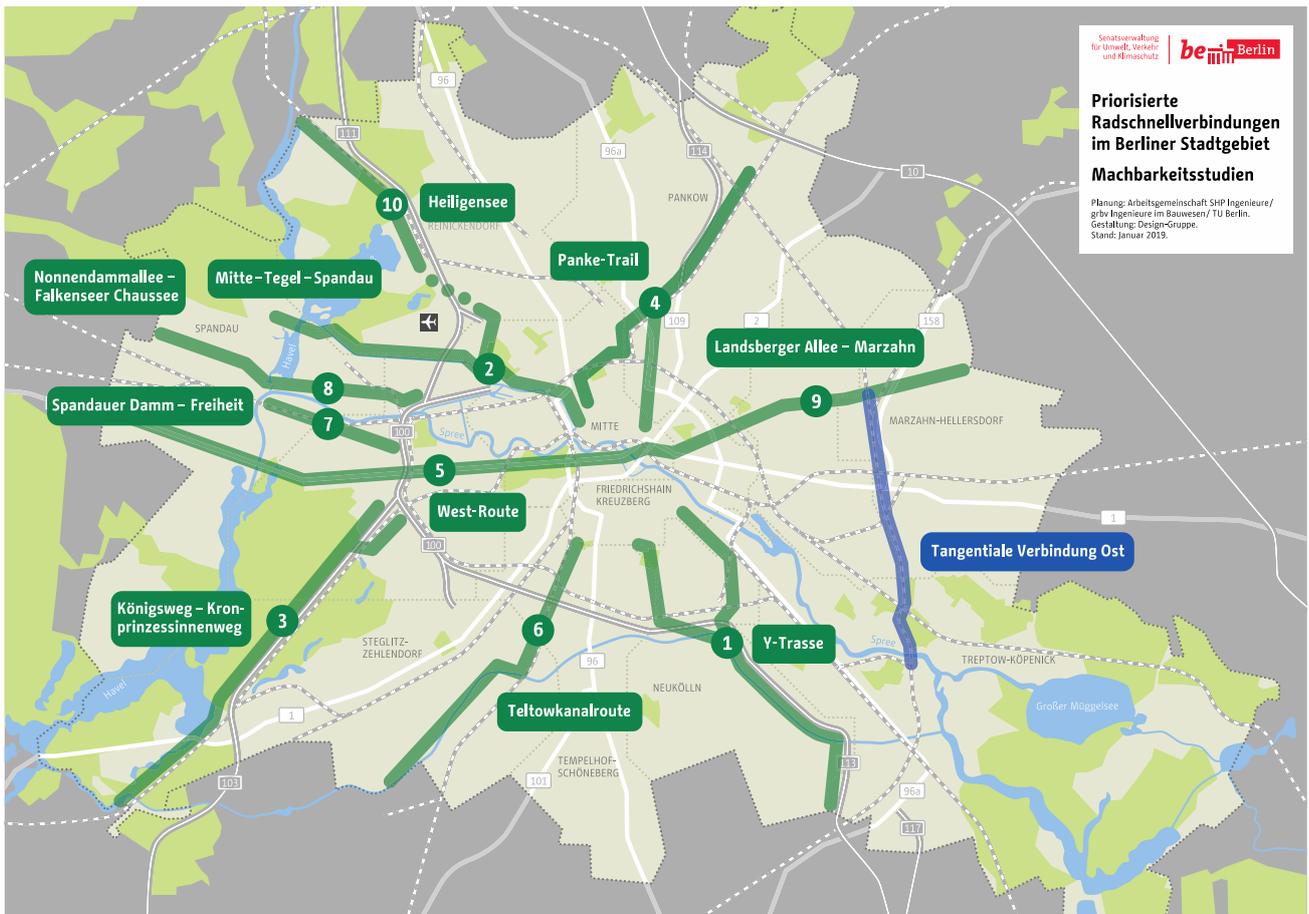
- Breite der Radwege
- Konflikte mit Kfz/Mischverkehr
- Oberfläche
- Ampelschaltungen
- Fahrraddiebstahl
- Falschparker-Kontrolle

Der Umstand, dass die Hauptstadt Berlin über großzügig dimensionierte Verkehrsflächen verfüge, stelle wiederum eine gute Ausgangslage für die Umsetzung von Radschnellverbindungen dar. Herr Perner zeigt anhand des Beispiels der Königin Louise Brücke in Kopenhagen anschaulich, dass die Kapazität von Straßen sogar erhöht werden kann, wenn Spuren des Autoverkehrs in Radverkehrsspuren umgewandelt werden. Eine Umfrage der Berliner Tageszeitung Tagesspiegel hat ergeben, dass sich viele Berliner*innen wünschen, dass weniger Platz für den Autoverkehr (Fahrspuren und Parken) zur Verfügung gestellt werden sollte.



Ergebnisse einer Umfrage der Tageszeitung Tagespiegel: Wo sollte auf Berlins Straßen am ehesten Platz eingespart werden?

Herr Perner thematisiert auch die Frage, ob Radschnellverbindungen in Grünflächen angelegt werden sollten. Radschnellverbindungen seien keine Rennstrecken. Es gebe gute Beispiele für verträgliche Lösungen auch in Bereichen von Grünanlagen.



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

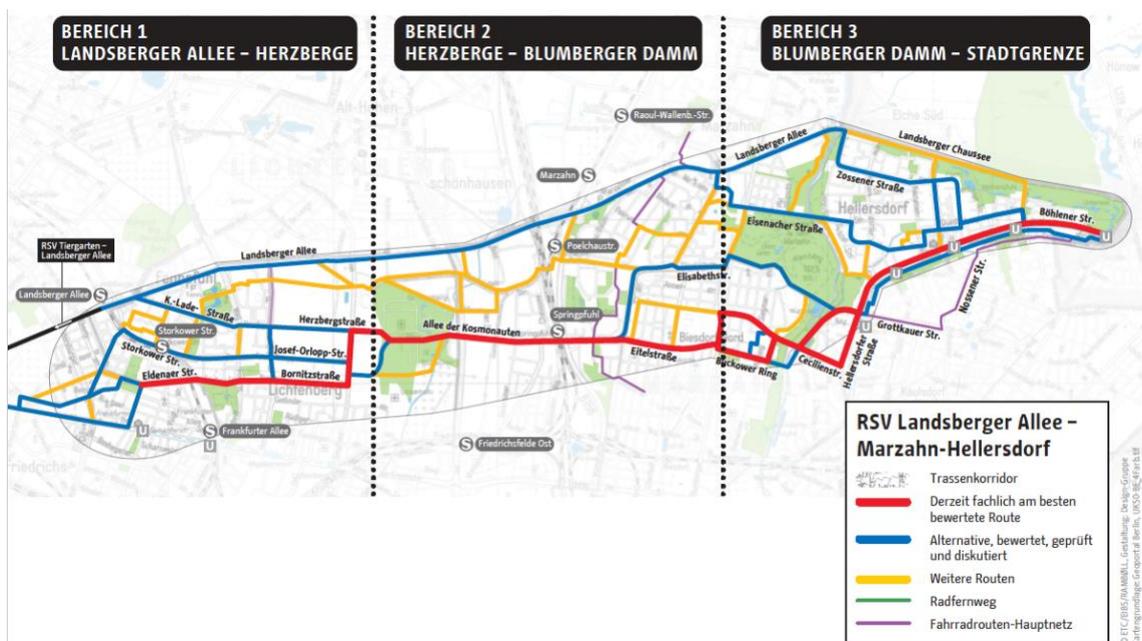
In der Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung (RSV) „Ost-Route“ (Tiergarten-Marzahn-Hellersdorf) geht es darum, die am besten geeignete Wegeföhrung zu finden. Daföhr werden z. B. die Potenziale verschiedener Wegeföhrungen analysiert. Ziel ist, die Radschnellverbindung so zu föhren, dass m6glichst viele Menschen davon profitieren und das Angebot nutzen k6nnen, also m6glichst groöe Radverkehrspotenziale erschlossen werden k6nnen. Hier, auöerhalb des Zentrums ist ein gr6öerer Anteil der alltäglichen Wege zwischen 5–10 km lang. Radschnellverbindungen k6nnen bei diesen Wegelängen eine Alternative zum Pkw darstellen.

Das Planungsteam hat die Routen befahren und anhand folgender Kriterien bewertet.

- Verkehrsanlagen für Radfahrer*innen
- Reisequalität für Radfahrer*innen
- Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel
- Umweltverträglichkeit
- Raumordnung – Städtebau
- Erschließung – Verknöpfung
- Wirtschaftlichkeit: Investitionskosten/Zusätzliche Potenziale
- Analyse und Bewertung möglicher Varianten

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 Radverkehrsföhrung wird erst nach Wahl der endgöltigen Routenföhrung nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung festgelegt. Herr Perner stellt das Verfahren in einem Überblick vor.

Die Auswahl der zehn Radschnellverbindungen basiert auf einer Potenzialanalyse. Besonderheit der Ost-Route ist, dass sie zusammen mit der West-Route aus Spandau kommend eine durchgängige Radverkehrsverbindung von Ost nach West darstellt (s. Karte 1). Gegenüber den Ergebnissen der Potenzialanalyse wurde der Trassenkorridor für den östlichen Abschnitt der Ost-Route etwas nach Süden verlagert, so dass die Landsberger Allee nun den n6rdlichen Rand des Korridors bildet. Diese Änderung zielte darauf, die Wohngebiete in Hellersdorf besser zu erschließen und einen besseren Anschluss an den benachbarten Landkreis Märkisch-Oderland herzustellen.



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

Herr Ferber erläutert die Besonderheiten des Trassenkorridors und der untersuchten alternativen Routenvorschläge in drei Bereichen. Die wichtigsten Merkmale der alternativen Routen sind im nachfolgenden Abschnitt zu den Dialoginseln aufgeführt. Die fachlich am besten bewertete Route verläuft im Süden des Trassenkorridors und nicht über die Landsberger Allee. Hintergrund ist unter anderem eine Engstelle auf der Landsberger Allee im westlichen Abschnitt vor dem Klinikum Friedrichshain, die nicht gelöst werden kann. Zudem könnten mit diesem Verlauf mehr Einwohner*innen und Arbeitsplätze erschlossen werden.

Nach der Kurzvorstellung der Hintergründe und des Planungsstands, haben die Teilnehmer*innen Gelegenheit Fragen zu stellen, die zunächst Herr Perner und im weiteren Verlauf auch Staatssekretär Streese beantwortet (F= Frage/A= Antwort).

Frau Böcker bittet darum, Fragen zu den Routen mit in die Dialoginseln zu nehmen, so z. B. die Frage, an welcher Stelle die Radschnellverbindung die Märkische Allee und die S-Bahn-Trasse queren soll.

F: Ist der Endpunkt der Trasse mit dem U-Bahnhof Hönow gesetzt? Weiter im Osten und im Süden gibt es noch mehr Nutzer*innen und zusätzliches Potenzial.

A Perner: Die Planungen enden bisher am U-Bahnhof Hönow. Eine Verbindung allein kann nicht alle Potenziale abdecken, vielmehr soll die Radschnellverbindung Verkehre bündeln. Daher ist es wichtig, weitere Routen als wichtige Zubringer zu den Radschnellverbindungen zu entwickeln. Diese sind Bestandteil des berlinweiten Radverkehrsnetzes, das derzeit von der Senatsverwaltung entwickelt wird.

F: Ist es richtig, dass Radschnellverbindungen grundsätzlich nicht mehr durch Grünanlagen gehen dürfen?

A Streese: Nein, es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Radschnellverbindungen auch durch Grünanlagen führen. Hier ist aber eine sehr intensive Abstimmung mit den bezirklichen Grünflächenämtern erforderlich.

F: Wenn die rote Route favorisiert wird, wie kommt der Radfahrende aus dem nördlichen Bereich zur „roten Linie“? Welche Zubringer sind geplant?

A Perner: Es werden an vielen Stellen Zubringer zu den Radschnellverbindungen mitgedacht werden. Hier wird zwar kein Standard wie auf einer Radschnellverbindung angedacht, Verbesserungen sind vielfach nötig. Hier kommen die Mindeststandards nach dem Mobilitätsgesetz (Mindestbreite von 2,00 m je Richtung) zum Tragen.

F: In der Präsentation wurden als Ziele der Radschnellverbindungen vorgestellt, viele Menschen vom Auto auf den Radverkehr zu verlagern. Warum werden bei der Beurteilung der Routenalternativen dann Lärmemissionen des Kfz-Verkehrs als Defizit einer Route bewertet? Künftig sollen hier doch weniger Autos fahren?



Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)

A Perner: Die Lärm- und Umweltbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen sind zurzeit noch ein Thema, es ist einfach nicht attraktiv dort mit dem Fahrrad zu fahren. Natürlich soll das in den nächsten Jahren durch Verkehrsreduzierung attraktiver werden, aber die südlicher verlaufenden Routen sind erst einmal angenehmer zu fahren.

F: Werden bei der Breite der RSV auch Dreiräder/Lastenräder berücksichtigt?

A Perner: Ja, natürlich. Die Radschnellverbindung soll 3 m Breite pro Spur haben. Da kann ein Dreirad überholt werden.

F: Wird auch in die Zukunft gedacht? Wird die Landsberger Allee künftig in der Bewertung besser abschneiden?

A Perner: Es muss in die Zukunft gedacht und geplant werden. Die Radverkehrsanteile werden steigen. In Kopenhagen werden teilweise schon Radwege auf 4 m pro Spur erweitert. Mit der Standardbreite der Radschnellverbindung von 3 m je Richtung können aber sehr große Verkehrsmengen (3.500 Menschen je Stunde und Richtung) abgewickelt werden.

Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „Tiergarten-Marzahn-Hellersdorf“ - östlicher Teil

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 – Landsberger Allee – Herzberge
- Gruppe 2: Bereich 2 – Herzberge – Blumberger Damm
- Gruppe 3: Bereich 3 – Blumberger Damm – Stadtgrenze

In jeder Gruppe stellt ein*e Fachplaner*in zunächst die zur Diskussion stehenden Varianten vor. Auf der Karte sind jeweils drei untersuchte Routenvarianten in blau dargestellt. In rot ist die fachlich derzeit am besten bewertete Route hervorgehoben. 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. 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.



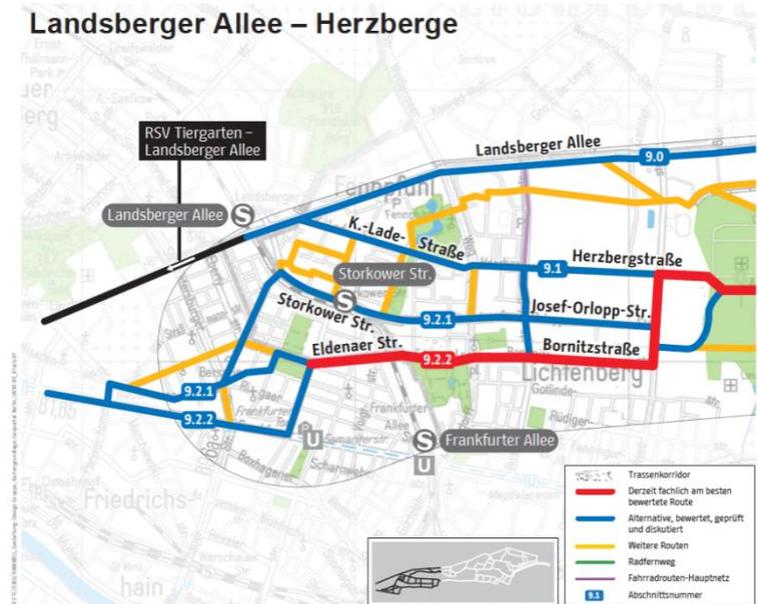
Gesprächsphase innerhalb der Dialoginseln (links und rechts)

Ergebnisse Bereich 1 Landsberger Allee – Herzberge

Moderation: Mone Böcker (TOLLERORT entwickeln & beteiligen)

Fachplanung: Piotr Cupryjak, Torsten Perner (Ramboll)

infraVelo: Sandra Burgschweiger



Karte 3: Bereich 1

Besondere Merkmale Route RSV 9.0: Landsberger Allee

- +/- 3,34 km, kürzeste Streckenlänge, aber 15 min. Reisezeit
- + Keine Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Großzügige Platzverhältnisse auf der Landsberger Allee
- – 10 Lichtsignalanlagen mit 5,8 min. Verlustzeit
- – Hohe Lärm- und Abgasbelastung durch Kraftfahrzeuge auf dieser Haupteinfallsstraße

Besondere Merkmale Route RSV 9.1: Karl-Lade-Straße/Paul-Junius-Straße/Herbergstraße

- + 3,35 km, kurze Streckenlänge und 12 min. Reisezeit
- + Abschnittsweise hohe Reise- und Erholungsqualität im Bereich Fennpfuhl parallel zur Straßenbahn
- +/- 5 Lichtsignalanlagen mit 4,3 min. Verlustzeit
- – Führung entlang der Straßenbahn (12, M4, M5, M8, M10) mit 6 Haltestellen
- – Großes Konfliktpotenzial im Bereich Fennpfuhl

Besondere Merkmale Route 9.2.1: Storkower/Josef-Orlopp-Straße/Siegfriedstr./Herbergstraße

- +/- 3,64 km, längste Strecke und 13,5 min. Reisezeit
- +/- 6 Lichtsignalanlagen mit 3,8 min. Verlustzeit
- +/- Storkower Straße hat knappe Querschnittsreserven für RSV
- +/- Buslinie 240 entlang der Storkower/Josef-Orlopp-Straße mit 6 Haltestellen
- – Josef-Orlopp-Straße durch Straßenbäume und bauliche Anlagen im Querschnitt eingeschränkt

Besondere Merkmale Route 9.2.2: Eldenaer
Straße/Scheffelstraße/Bornitzstraße/Siegfriedstraße/Herzbergstraße

- – 3,62 km, längere Strecke mit 13 min. Reisezeit
- + 5 Lichtsignalanlagen, 3,4 min. = geringste Verlustzeit
- + Keine Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Sehr gute Anbindung an die am besten bewertete Trasse der RSV 9 West

Besondere Merkmale Route 9.2.2: Eldenaer
Straße/Scheffelstraße/Bornitzstraße/Siegfriedstraße/Herzbergstraße

- +/- wenig befahrene Straßenbahnstrecke mit 4 Haltestellen
- – Aufgrund von Baumbestand in Bornitzstraße nur Fahrradstraße möglich
- – Beschränkte Platzverhältnisse in der Eldenaer Straße

Schwerpunkte aus der Diskussion

Der erste Abschnitt weist besonders viele Alternativen für die Führung der Radschnellverbindung auf. Die Diskussion konzentriert sich zunächst auf die fachlich am besten bewertete Führung der Radschnellverbindung im Süden über die Eldenaer Straße und Bornitzstraße. Hier wird kritisch hinterfragt, ob die Lösung einer Fahrradstraße mit den Anforderungen an eine Radschnellverbindung vereinbar sein kann, da hier der Radverkehr nicht vom Autoverkehr getrennt wird. Herr Perner erläutert, dass für die Bornitzstraße tatsächlich drei verschiedene Lösungen geprüft würden: Der Radverkehr könnte hier in einer Fahrradstraße oder auf dem verbesserten bestehenden, aber zu schmalen Radweg geführt werden. Alternativ könnten die Kfz-Stellplätze für den Radverkehr umgenutzt werden, dazu müssten aber einzelne Bäume verlegt werden. Das Planungsteam regt an, die Durchfahrt in der Bornitzstraße zu unterbinden, so dass nur eine geringe Belastung mit Kfz-Verkehr verbleiben würde. Für die Kreuzung Bornitzstraße/Ruschestraße wird die Regelung des Verkehrs durch eine Lichtsignalanlage empfohlen. Hinterfragt wird, wohin der Kfz-Verkehr ausweichen würde, sowohl der fahrende als auch der parkende. Aufgrund der überschaubaren Zahlen im Kfz-Verkehr sehen die Planer*innen hier keine großen Probleme.

Mehrere Beteiligte empfehlen eine Führung durch oder am Rande des Landschaftsschutzgebiets Herzberge statt der Führung durch die Siegfriedstraße. Allerdings sieht eine Vertreterin des Umwelt- und Naturschutzamts des Bezirks Marzahn-Hellersdorf hierfür keine Möglichkeit: In einem Landschaftsschutzgebiet dürfe keine gewidmete Straße gebaut werden. Am Standort komme eine seltene Zauneidechse vor, die unter Schutz steht. Aus dem Teilnehmerkreis wird vorgeschlagen über eine aufgeständerte Lösung nachzudenken, für die es auch Beispiele gibt. Die Vertreterin des Bezirks sieht weitere Probleme aufgrund der Anforderungen an eine Radschnellverbindung: Winterdienst und Beleuchtung. Der vorhandene Weg könne aber weiter für den Radverkehr genutzt werden

Diskutiert wird ebenfalls über die alternativen Führungen im Westen. Ein Teilnehmer fragt, ob eine Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr in der Eldenaer Straße in Höhe der S-Bahntrasse denkbar wäre. Bezirksstadtrat Schaefer bezweifelt dies: Im Umfeld gebe es viele Gewerbegebiete und würden neue Gewerbeflächen geplant. Die Erschließung der Gewerbeflächen mit dem Kfz-Verkehr müsse gesichert werden.

Frage: Teilen Sie die Einschätzung, dass eine RSV auf der Landsberger Allee nicht zielführend ist und eher südlich davon verlaufen sollte?

Die Führung der Radschnellverbindung im Süden des Trassenkorridors wird von vielen Beteiligten unterstützt. Angeregt durch den Diskussionsbeitrag eines Teilnehmers wird aber auch diskutiert, warum nicht eine „radikalere“ Lösung für die Landsberger Allee durchgesetzt wird, mit dem Ziel, den Autoverkehr dort langfristig deutlich zu reduzieren, so dass die negativen Aspekte (Lärmemissionen) nicht mehr ins Gewicht fallen. Ein stringenteres Vorgehen wird von einigen Beteiligten unterstützt.

Frage: Wie sehen Sie in der Eldenaer Straße die parallele Führung des Rad- und Straßenbahnverkehrs heute und im Ausblick auf einen zunehmenden Radverkehr?

Die parallele Führung des Radverkehrs mit der Straßenbahn wird zwar als nicht optimal, aber nicht besonders problematisch bewertet, da die Linie 21 eher ein geringes Verkehrsaufkommen hat und nur im 20-Minuten-Takt verkehrt. Vor allem wird die Einengung des Radwegs in Höhe der Haltestellenkaps der Straßenbahn auf 1,30 m kritisiert. Vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung im Osten (Parkstadt Karlshorst) wird zudem eine Verdichtung des Takts der Straßenbahn erwartet, so dass die Probleme eher zunehmen dürften. Eine Taktverdichtung ist im betroffenen Abschnitt aber bisher nicht vorgesehen. Selbst mit einem 10-Minuten-Takt wäre die Anzahl der Straßenbahnen deutlich geringer als in der parallelen Herzbergstraße.

Frage: In welcher der 3 parallelen Straßenzüge bevorzugen Sie eine RSV:

- **Karl-Lade-Straße – Herzbergstraße,**
- **Storkower Straße – Josef-Orlopp-Straße oder**
- **Eldenaer Straße – Bornitzstraße?**

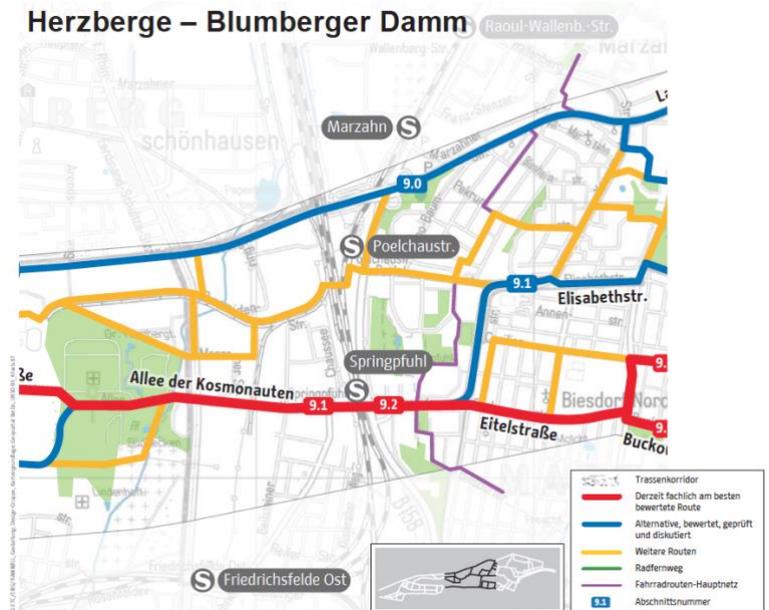
Ein Meinungsbild zeigt, dass im Vergleich dieser Alternativen die südliche Führung durch die Eldenaer Straße – Bornitzstraße bevorzugt wird, dies mit dem Hinweis darauf, dass für die Bornitzstraße eine gute Lösung gefunden werden muss. In der Herzbergstraße wird schon ein geschützter Radfahrstreifen geplant, so dass es hier ohnehin zu Verbesserungen für den Radverkehr kommen wird.

Ergebnisse Bereich 2 Herzberge – Blumberger Damm

Moderation: Sina Rohlwing (TOLLERORT entwickeln & beteiligen)

Fachplanung: Matthias Ferber (EIBS), Ingolf Berger (Ramboll)

infraVelo: Johann Wetzker



Karte 4: Bereich 2

Besondere Merkmale Route 9.0: Landsberger Allee

- +/- 4,22 km mit 17 min. Reisezeit
- +/- 7 Lichtsignalanlagen mit 5,8 min. Verlustzeit
- + 2 Bushaltestellen (Linie 192, 195) entlang der Strecke
- – Hohe Lärm- und Abgasbelastung durch Kraftfahrzeuge auf dieser Haupteinfallsstraße

Besondere Merkmale Route 9.1: Allee der Kosmonauten/Elisabethstraße

- – 4,84 km, längste Strecke und mit 21 min. längste Reisezeit
- – 7 Bushaltestellen entlang der Strecke
- – 10 Lichtsignalanlagen mit 7 min. Verlustzeit höchste Verlustzeit
- – Elisabethstraße: Auf 600 m keine Umsetzung des RSV-Standards möglich (Kfz-Verkehr und fehlender Platz)

Besondere Merkmale Route 9.2: Allee der Kosmonauten/Eitelstraße/Kornmandelweg

- + 4,09 km mit 16 min. Reisezeit (kürzeste und schnellste Strecke)
- + 6 Lichtsignalanlagen mit 5,1 min. Verlustzeit
- + Sehr geradlinige Streckenführung
- +/- 4 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- Geringe Straßenraumbreite Eitelstraße/Kornmandelweg = Fahrradstraße

Schwerpunkte aus der Diskussion

In der Diskussion wird die fachliche Bewertung von den Beteiligten klar unterstützt, d. h. die Führung der Radschnellverbindung über die Allee der Kosmonauten. Diese Verbindung hat gegenüber den Alternativrouten die meisten Vorteile.

Auch die Landsberger Allee wird intensiv diskutiert: Beteiligte weisen darauf hin, dass nördlich der Landsberger Allee eine große Zahl an Arbeitsplätzen entsteht (rd. 48.000). Sie empfehlen, eine Radschnellverbindung für die Zukunft nicht auszuschließen. Einige der Teilnehmenden fahren regelmäßig entlang der Landsberger Allee, empfinden aber die Lärm- und Abgasbelastung durch den Kfz-Verkehr als sehr störend.

Diskutiert werden weitere Verbindungen, so z. B. eine Anbindung Richtung TVO / RSV 11 und gute Anbindungen im Bereich Springpfuhl und auch in Nord-Süd-Richtung.

Frage: Wie sehen Sie eine Führung der Radschnellverbindung durch den Park Herzberge? Welche Trasse würden Sie hier bevorzugen?

Die Führung durch den Park Herzberge wird nicht uneingeschränkt unterstützt. Es handelt sich um ein Landschaftsschutzgebiet mit einer hohen Bedeutung für den Natur- und Artenschutz. Die Beteiligten sprechen sich dafür aus, dass Grünanlagen nachts dunkel sein sollten und empfehlen hier, eine Parallellösung zu suchen: tagsüber die Führung durch den Park Herzberge, für das Fahren im Dunkeln wird eine alternative Führung angeboten. Die Vertreterin des Umwelt- und Naturschutzamtes des Bezirks Marzahn-Hellersdorf schließt allerdings die Südroute durch den Park Herzberge generell aus.

Frage: Können Sie sich eine Radschnellverbindung auf der Allee der Kosmonauten vorstellen?

Die Führung der Radschnellverbindung über die Allee der Kosmonauten wird klar unterstützt. Hinterfragt wird, ob die Allee der Kosmonauten breit genug ist, es gibt einige Engstellen. Zudem wird befürchtet, dass es an den Knotenpunkten für den Fahrradverkehr keine grüne Welle geben wird.

Insbesondere der Knoten rund um die S-Bahn-Haltestelle Springpfuhl wird diskutiert. Hier wünschen sich die Teilnehmenden bessere Umsteige- und Abstellmöglichkeiten. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass der Knoten Springpfuhl (insbesondere die Rampe) generell fahrradtauglich umgebaut werden müsse.

Frage: Welches wäre Ihre bevorzugte Variante zur Durchquerung des Siedlungsgebietes Biesdorf Nord (zwischen Allee der Kosmonauten und Wuhlegraben)?

Im östlichen Abschnitt im Bereich 2 wird eine Führung über die 9.2 als Fahrradstraße unterstützt.

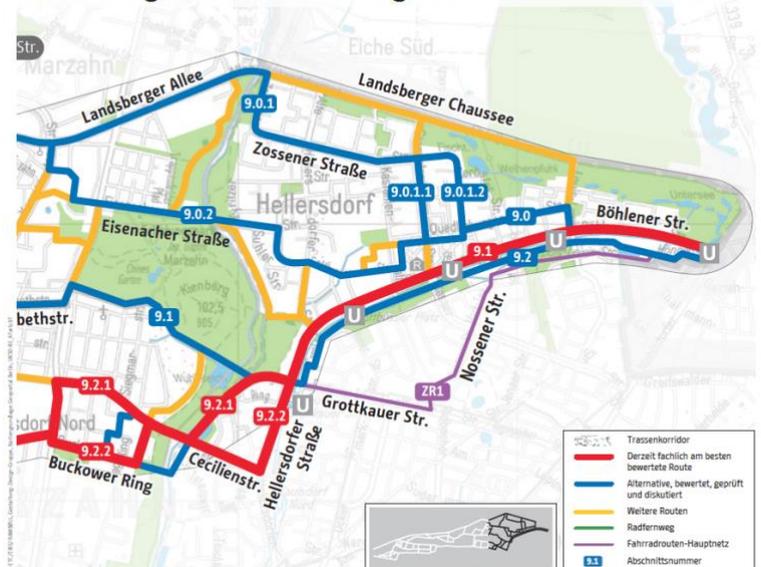
Ergebnisse Bereich 3 Blumberger Damm – Stadtrand

Moderation: Carolin Appel (TOLLERORT entwickeln & beteiligen)

Fachplanung: Karen Wanner (Ramboll), Nils Kohlschmidt (EIBS)

infraVelo: Michael Thöring

Blumberger Damm – Stadtgrenze



Karte 5: Bereich 3

Besondere Merkmale Route 9.0.1: Landsberger Allee/Zossener Straße/Stendaler Straße/Quedlinburger Straße/Böhleener Straße

- – 6,19 km, längste Strecke mit 23 min. Reisezeit
- – 7 Lichtsignalanlagen mit 6,2 min Verlustzeit
- +/- 5 Bushaltestellen entlang der Strecke
- – Sehr ungünstige Streckenführung
- – Anbindung an im Bereich 2 schlecht bewertete Trassenvariante

Besondere Merkmale Route 9.0.2: Landsberger Allee/Bärensteinstraße/Eisenacher Straße/Cottbusser Straße/J.-Korczak-Straße/Quedlinburger Straße/Böhleener Straße

- +/- 5,88 km mit 17,5 min. Reisezeit
- + 2 Lichtsignalanlagen mit 1,9 min Verlustzeit
- +/- 6 Bushaltestellen entlang der Strecke
- – Anbindung an im Bereich 2 schlecht bewertete Trassenvariante

Besondere Merkmale Route 9.1: Erholungspark Marzahn/Hellersdorfer Straße/Nelly-Sachs-Straße/Weißenfelser Straße/Böhleener Straße

- +/- 5,49 km (kürzeste Strecke) mit 17 min. Reisezeit
- + 3 Lichtsignalanlagen mit 2,4 min. Verlustzeit
- + 4 Bushaltestellen entlang der Strecke
- – Anbindung an im Bereich 2 sehr schlecht bewertete Trassenvariante

Besondere Merkmale Route 9.2.1: Blumberger Damm/Cecilienstraße/RRB Cecilienstraße/Feldberger Ring/E.-Andre-Straße/Carola-Neher-Straße/Stadtpark/Stadtteilpark Hellersdorf/Brandenburg

- + 5,98 km mit 16 min. Reisezeit (schnellste Strecke)
- + 4 Lichtsignalanlagen mit 2,1 min Verlustzeit
- +/- 5 Bushaltestellen entlang der Strecke
- – Grünbereiche südlich der U5 mit Konflikt in Grünanlagen und geringerem Potenzial als auf der Westseite

Schwerpunkte aus der Diskussion

In der Diskussion wird die Vorzugsvariante mit der Führung im Süden für den 3. Abschnitt – durch Hellersdorf – überwiegend bestätigt. Hier können mehr Bewohner*innen als entlang der nördlichen Route angebunden werden.

Die Routenführung sollte möglichst einfach und direkt, d. h. ohne Umwege sein, so dass sich auch ortsfremde Personen gut zurechtfinden. Es wird empfohlen eine Route zu wählen, auf der die Standards für Radschnellverbindungen weitgehend umgesetzt werden können.

Frage: Welche Strecke vom U-Bahnhof Kienberg (Gärten der Welt) in Richtung Allee der Kosmonauten würden Sie bevorzugen?

Die Teilnehmenden sprechen sich dafür aus, die Chance für die Aufwertung der Cecilienstraße (9.2.1) und der Hellersdorfer Straße (9.1) durch den Bau der Radschnellverbindung in diesen Straßen zu nutzen. Aktuell sind hier viele Kfz-Parkplätze, die Radfahrende behindern. Die Empfehlungen bezüglich der Führung im südwestlichen Bereich, für den noch mehrere Alternativen zur Diskussion stehen, gehen jedoch in geteilte Richtungen. Kritisch wird die Führung auf dem Buckower Ring durch das Wohngebiet gesehen (9.2.2). Auch vor diesem Hintergrund geht die Tendenz in diesem Abschnitt eher in Richtung der Cecilienstraße (9.2.1). Für die Führung entlang der Route 9.2.2 spricht die Entlastung des Parks an der Wuhle. Es besteht die Sorge, dass es auf diesem Abschnitt (9.2.1) zu Konflikten mit Fußgänger*innen- und Wander*innen kommen könnte. Zudem sprechen Umwelt- und Naturschutzgründe gegen die Führung durch den Park. Eine Teilnehmerin weist auf die Möglichkeit einer adaptiven Beleuchtung in diesem Abschnitt hin. Gegen die Routenführung 9.1 im südwestlichen Bereich spricht die Brücke im Park, diese sei nicht für eine Radschnellverbindung geeignet.

Frage: Fahren Sie lieber nördlich oder südlich der U5-Trasse (Hellersdorfer Straße oder Grünanlage)

Diskutiert wird auch die Führung parallel zur U-Bahn im östlichen Abschnitt. Die Route südlich der U-Bahn wird vom Bezirk ohnehin gestaltet (ZR1). Diese Route sollte die Radschnellverbindung ergänzen. Teilnehmende befürchten, dass die Einhaltung der Standards für Radschnellverbindungen bei einem Verlauf der Radschnellverbindung südlich der U-Bahn nicht eingehalten werden können.

Die Teilnehmenden erkundigen sich, warum die Radschnellverbindung in Hönow endet. Eine weitere Radschnellverbindung zur Erschließung des Bereichs südlich und östlich der U-Bahn Hönow ab U-Bhf. Hellersdorfer Straße über Riesaer Str. in Richtung Mahlsdorf/Hoppegarten entlang B1 sollte geprüft werden.

Die Teilnehmenden sprechen die Qualität der Radverkehrsanlagen in der Umgebung der Route an. Der Bau der Radschnellverbindung sollte nicht zu Lasten von Maßnahmen auf anderen Strecken erfolgen. Die Anbindung an die Wohnsiedlung und weitere Zubringer sollten mitbedacht werden, insbesondere nördlich und südlich der Route 9.1/U-Bahn.

Einzelne Teilnehmende ergänzen Hinweise zu den alternativen Routenführungen: Falls die Entscheidung auf die Landsberger Allee (9.0.1) fallen sollte, müsste hier eine Fahrbahn für die Radschnellverbindung entfallen. Von einem Teilnehmenden wird die Routenführung durch die Eisenacher Straße (9.0.2) empfohlen, die Radschnellverbindung könnte hier im Zuge der Sanierung mitgedacht 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 Eindrücke und wesentliche Ergebnisse 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.

Herr Mroß, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, bedankt sich in seinem Schlusswort für die Anregungen der Beteiligten. Er bittet um Geduld, da derzeit viele Maßnahmen geplant werden und nicht alle gleichzeitig umgesetzt werden können.



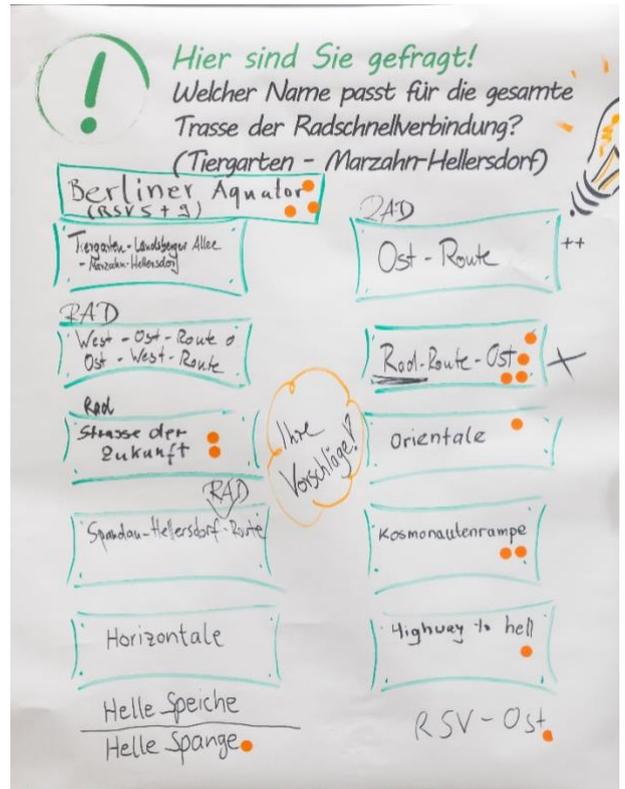
Nils Kohlschmidt berichtet aus der Dialoginsel (links), Martin Mroß verabschiedet die Beteiligten (rechts)

Nachspann

Abfrage Name

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

- Tiergarten – Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf (0)
- Ost-Route (0)
- West-Ost-Route/Ost-West-Route (0)
- Rad-Route-Ost (4)
- Berliner Äquator (RSV 5 + 9) (3)
- Straße der Zukunft (2)
- Spandau-Hellersdorf- Radroute (0)
- Orientale (1)
- Kosmonautenrampe (2)
- Horizontale (0)
- Helle Speiche/Helle Spange (1)
- Highway to hell (1)
- RSV-Ost (1)

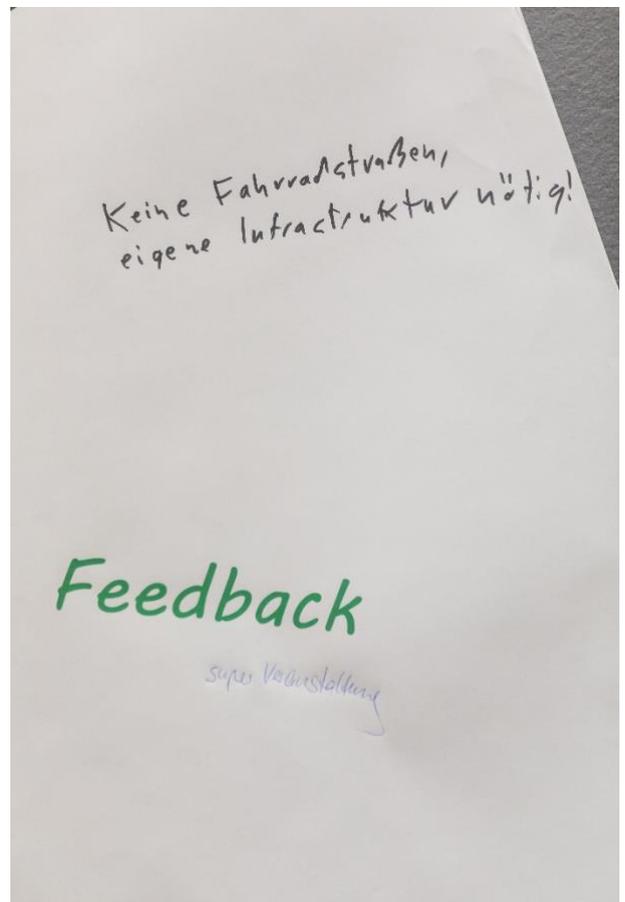


Ergebnisse der Abfrage zur Namensfindung

Stichpunkte vom Feedbackposter

Folgende Hinweise und Botschaften werden hinterlassen:

- Keine Fahrradstraßen, eigene Infrastruktur nötig
- Super Veranstaltung + mehr davon
- Danke für Essen + Getränke!



Feedbackposter

ANHANG

Notizen Bereich 1 Landsberger Allee – Herzberge

Moderation: Mone Böcker (TOLLERORT entwickeln & beteiligen)

Fachplanung: Piotr Cupryjak, Torsten Perner (Ramboll)

infraVelo: Sandra Burgschweiger

Was ist gut gelöst?

- Bornitzstraße ist die „beste“ Lösung
- 9.2.2 gute Ergänzung
- Herzbergstraße sind schon Maßnahmen geplant

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- ⇒ Verlagerung Kfz-Verkehr? ⚡
- Parken ⇒ wohin mit den Parkplätzen
- Kreuzung Ruschestr. LSA ⚡
- Fahrradstraße ⇒ keine Trennung von Kfz-Verkehr ⚡
- Parkstadt Karlshorst ⇒ + Verkehr Straßenbahn
- Radweg ⇔ Straßenbahnstrecke 1,30 im Bereich von Kaps
- ⇒ aber wenig Verkehr

Was empfehlen Sie?

- *Meinungsbild zur Frage 3:*
 - 1 Herzbergstraße,
 - 3 Josef-Orlopp-Straße
 - 11 Eldenaer Straße
- *Meinungsbild*
Radikal 5 oder
realistisch 4
- Pendlerentschädigungspauschale
- *Meinungsbild* 9.2.2 ≥ 9.2.1
- !Radikaler denken! ⇒ Landsberger Allee
- Bornitzstraße. Durchfahrt verhindern
- Scheffelstr. ⇒ muss besser werden auch ohne RSV
- Durchfahrtssperre für Autos an S-Bahntrasse Höhe Eldenaer Str. ⚡ viel Gewerbe
- Südliche Route geprüft? Müllenhoffstraße

Infos der Planer*innen

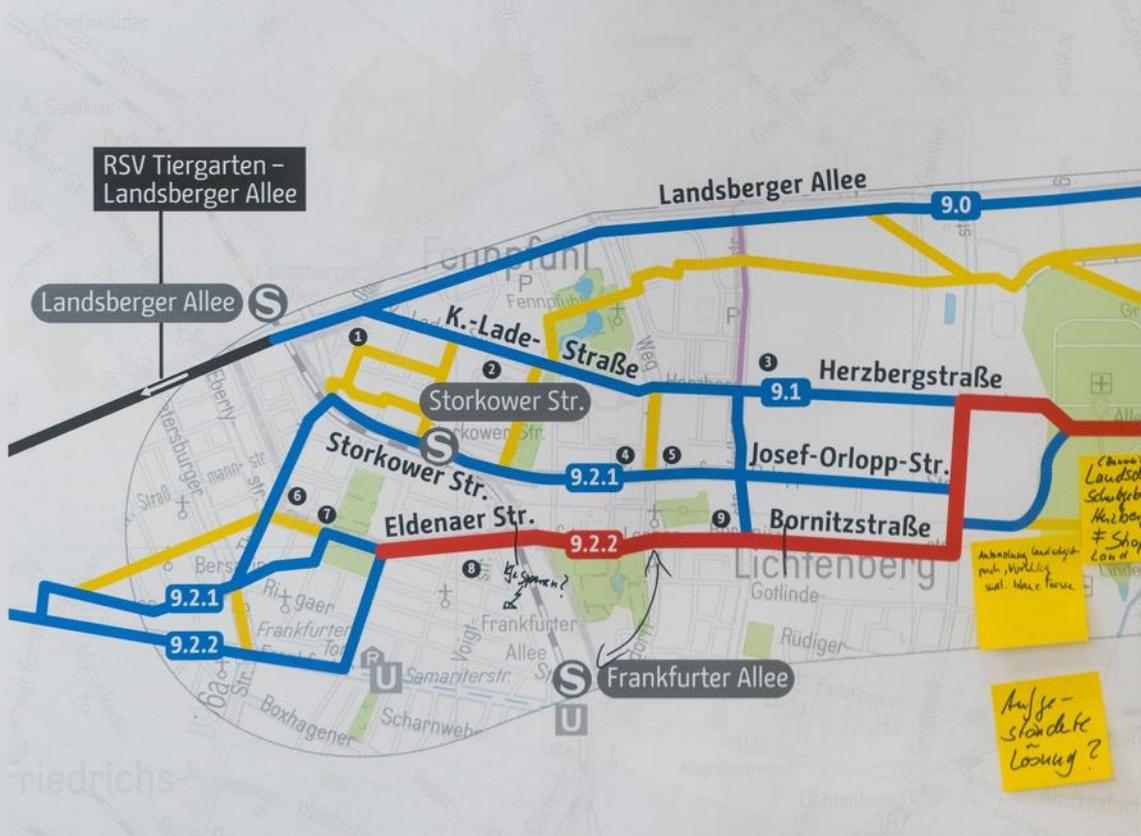
- Nebenstrecken sind nicht Teil des Verfahrens
- 3 Lösungen in der Bornitzstraße
Fahrradstraße

schmaler Radweg
oder statt Parkraum + Bäume verlegen

Notizen in der Karte

- (Zauneidechse) Landschaftsschutzgebiet Herzberge ≠ Straßenland
- Anbindung Landschaftspark, Vorschlag südlich blaue Trasse
- Aufgeständerte Lösung?
- Kfz sperren (Eldenaer Str./S-Bahn/9.2.2)
- Verbindung S-Bahnhaltestelle Frankfurter Allee mit 9.2.2

1 Landsberger Allee – Herzberge



Radschnellverbindung Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf

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



Notizen auf dem Plan

Notizen Bereich 2 Herzberge – Blumberger Damm

Moderation: Sina Rohlwing (TOLLERORT entwickeln & beteiligen)

Fachplanung: Matthias Ferber (EIBS), Ingolf Berger (Ramboll)

infraVelo: Johann Wetzker

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Mittelroute West schwierig wg. kkh & betreuten Wohnen
- Ampelschaltungen optimieren (Bsp. Holland)
- Ist Allee d. Kosmonauten breit genug? ⇒ es gibt Engstellen
- Wahrscheinlich keine grüne Welle an Knotenpunkten
- Wie kommen Fußgänger über Trasse?
- Beleuchtung in Grünanlagen nicht angedacht

Notizen in der Karte

- Neue Arbeitsplätze (48.000) nördlich Landsberger Allee
- Landschaftsschutzgebiet nicht „nur“ Landschaftspark Herzberge
- Umsteige-/Abstellmöglichkeiten schaffen
- Grünanlagen nachts dunkel
- Knoten Springpfuhl muss fahrradtauglich gemacht werden
- Aus Naturschutzsicht schließt sich Südroute aus
- MHG (*Marzahn-Hohenschönhausener-Grenzgraben*): neue Brücke + Schulerschließung

Fragen an die Verwaltung

- Märkische Allee von Nord nach Süd fahrradtauglich machen
- Verbindung TVO und RSV 9?

2 Herzberge – Blumberger Damm



Radschnellverbindung Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf

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



Notizen auf dem Plan

Notizen Bereich 3 Blumberger Damm – Stadtrand

Moderation: Carolin Appel (TOLLERORT entwickeln & beteiligen)

Fachplanung: Karen Wanner (Ramboll), Nils Kohlschmidt (EIBS)

infraVelo: Michael Thöring

Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Straße queren ungünstig
- Radschnellweg durch Wohngebiet? Südl. U-Bahn
- Buckower Ring 9.2.2 Wohngebiet eignet sich nicht

Was empfehlen Sie?

- „Helle Mitte“ sehr wichtiger Bezugspunkt in Hellersdorf
- Eisenacher Weg wird saniert ⇒ hier Radschnellweg mitdenken
- Hellersdorfer Straße + Cecilienstr. ⇒ Chance für Aufwertung, hier aktuell viel parken
- Anbindung nach Osten über Hönow hinweg
- Kriterien Radschnellweg umsetzen
- Vorzugsroute dort wählen, wo RSV-Umsetzung möglich
- Einfache Routenführung, direkte/Umwegfreie Führung
- Adaptive Beleuchtung 9.2.1
- -Radbahn 5- Sorge, dass Bezirk vor Bau RSV nichts umsetzt

Notizen in der Karte

- Vorzugsroute 9.2.1 > 9.2.2 > 9.1
- Brücke nicht geeignet 6
- Landsberger Allee – müsste hier Pkw-Streifen wegfallen?
- Radweg südlich U-Bahn Richtung Lichtenberg „Radfernweg“
- Wie verläuft Radschnellweg vor Kita?
- Bezirk gestaltet Radweg hier ohnehin
- Bestehende Radrouten sollten mitangebunden werden, z. B. Zubringer ZR1 zum Europaradweg R1
- Südlicher Verlauf möglich? Ende Hönow nicht optimal. Weitere RSV im südlichen Bereich prüfen
- Konflikte mit Fußgänger*innen beachten 
- 9.2.1; 9.2.2 unterschiedliche Auffassungen

Fragen an die Verwaltung

- Zusätzliche Route entlang Karls-Marx-Allee Richtung Mahlsdorf/Hoppegarten entlang B1/B5 Richtung Hoppegarten als eigene (zusätzliche) Option?

3 Blumberger Damm - Stadtgrenze



Radschnellverbindung Landsberger Allee - Marzahn-Hellersdorf

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



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3
Blumberger Damm - Stadtgrenze
RSV 9.0.2: Landsberger Allee/Brennstoffstraße/Eisenacher Straße/Cottbusser Straße/Korczak-Straße/Quedlinburger Straße/Böhlener Straße
RSV 9.1: Erholungspark Marzahn/Hellersdorfer Straße/Nelly-Sachs-Straße/Weberfeiler Straße/Böhlener Straße
RSV 9.2.1: Blumberger Damm/Cecilienstraße/RRB Cecilienstraße/Feldberger Ring/E.-Andra-Straße/Carola-Neher-Straße/Stadtpark Hellersdorf/Brandenburg

Notizen auf dem Plan

**Bereich 3
Blumberger Damm - Stadtgrenze**

Was ist gut
gelöst?

Besondere Fragestellungen Bereich 3:
Blumberger Damm - Stadtgrenze

- Welche Strecke von U-Bahnhof Kienberg (Süden der West) in Richtung Alten der Kommunalen würden Sie bevorzugen?
- Fahren Sie lieber nordlich oder südlich der U5-Trasse (Hollenhofor Straße oder Grünanlage)

Wo sehen Sie
Probleme + Konflikte?

Was empfehlen
Sie?

Stroße
queren
ungünstig

Radschmel-
her
durch
Hohlräume
süd. u. bahnen

Bahnhöfe
auf 9.22
Hohlräume
süd. u. bahnen

Es werden
Stroße
mit
Sinn
über Radstra-
den zu überlegen

Hollenhofor
Str. +
Gedächtnis
Straße für
Kleinstad

hier
altet
viel
putzen

Anbindung
nach
Osten
über Hagen
Platz

Kritische
Radschmel-
weg
westwärts

keine dort
halten
wo
Umsetzung
möglich

Einfach
Routen-
führung
direkte /
Ungefahre
Führung

Adaptive
Beschaltung
9.2.1

Straße-
überqueren
durch Bereich
mit U5-Str
nicht
unsicher

Notizen zu den Fragestellungen

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.etcconsult.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: März 2020

