



Berlin: mobiler

Radschnellverbindung Königsweg

Informations- und Dialogveranstaltung 29.4.2019

Dokumentation

INHALT

Veranstaltungsdaten	1
Überblick über den Ablauf	1
Vorspann	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	3
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	4
Gesprächsphase zur Radschnellverbindung Königsweg/Kronprinzessinnenweg	9
Ergebnisse Bereich 1 Nord	10
Ergebnisse Bereich 2 Mitte	11
Ergebnisse Bereich 3 Süd	12
Abschluss	13
Nachspann	14
ANHANG	15
1. Notizen Bereich 1 Nord	15
2. Notizen Bereich 2 Mitte	18
3. Notizen Bereich 3 Süd	20
Impressum	23

Veranstaltungsdaten

Dokumentation

Montag, 29. April 2019

Bürgersaal im Rathaus Zehlendorf

18:30-20:30 Uhr

Überblick über den Ablauf

1. Einlass mit Infoausstellung
Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
Maren Schellenberg, Bezirksstadträtin Steglitz-Zehlendorf
Peter Feldkamp, Koordinierungsstelle Fahrrad in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
2. Radschnellverbindung Königsweg/Kronprinzessinnenweg und die Machbarkeitsuntersuchungen
Prof. Dr. Thomas Richter, SHP Ingenieure
3. Dialoginseln | Information und Diskussion in drei Gesprächsgruppen über drei Bereiche des Trassenkorridors
4. Themen und Fragen aus den Dialoginseln im Plenum, zusammengefasst durch SHP Ingenieure
5. 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 des Bürgersaals im Rathaus Zehlendorf anhand einer Plakatausstellung zu informieren: Es stehen Informationen aus der vorangegangenen Potenzialanalyse und über den Trassenkorridor für die Radschnellverbindung Königsweg/Kronprinzessinnenweg in den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf zur Verfügung.

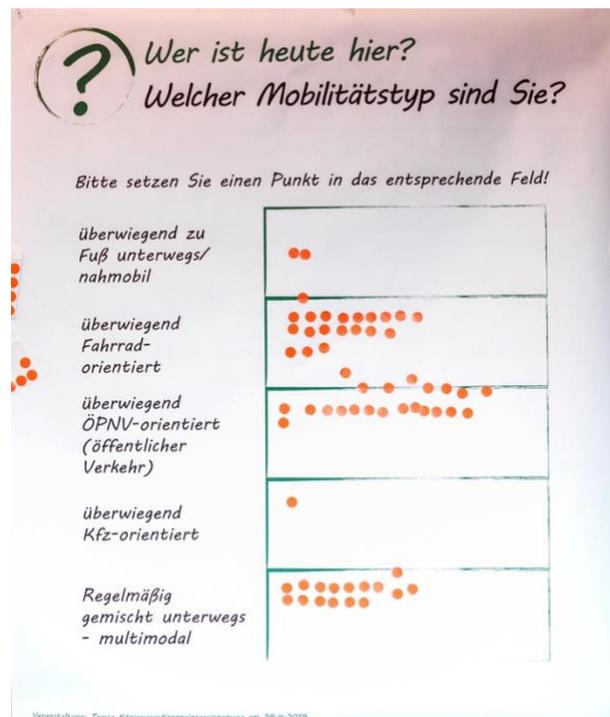
Das Moderationsteam empfängt die Beteiligten mit einer Abfrage an Plakatwänden, anhand derer sich ein Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises ergibt:

- Wo wohnen oder arbeiten Sie?

Die Mehrzahl der Beteiligten wohnt bzw. arbeitet im Umfeld des untersuchten Trassenkorridors. Einige kommen aber auch aus anderen Stadtteilen, hier überwiegend aus nord-östlicher Richtung vom Trassenkorridor aus.

- Welcher Mobilitätstyp sind Sie?

Die Mehrzahl der Beteiligten setzt den Punkt bei „überwiegend fahrradorientiert“. Mit geringem Abstand folgen Beteiligte, die überwiegend ÖPNV-orientiert oder auch regelmäßig gemischt unterwegs (multimodal) sind. Wenige Punkte sind mittig zwischen fahrradorientiert und ÖPNV-orientiert gesetzt. Lediglich zwei Beteiligte setzen den Punkt bei „überwiegend zu Fuß unterwegs/nahmobil“ und nur ein Punkt ist bei „überwiegend KFZ-orientiert“ gesetzt.



Abfragen zum Wohn- bzw. Arbeitsort (links) und über das Mobilitätsverhalten (rechts) der Beteiligten

Begrüßung und Einstieg zum Verfahren

Die Moderatorin Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die rund 100 Teilnehmer*innen. Sie 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 des untersuchten Trassenkorridors. Weit über die Hälfte der Beteiligten kommt aus dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf. Ein geringerer Anteil kommt aus Charlottenburg-Wilmersdorf. Einige der Teilnehmer*innen befassen sich anlässlich der Veranstaltung erstmalig mit dem Thema Radschnellverbindungen.

Maren Schellenberg begrüßt als Stadträtin des Bezirks Steglitz-Zehlendorf. Sie weist darauf hin, dass derzeit nicht nur Radschnellverbindungen geplant würden. Auf bezirklicher Ebene würden Maßnahmen für den Radverkehr auch kurzfristiger umgesetzt. Als ein Beispiel nennt sie den Oberflächenbelag auf dem Radweg in der Fischhüttenstraße, der zeitnah erneuert werden soll. Frau Schellenberg wünscht allen Beteiligten einen informativen Austausch.

Peter Feldkamp begrüßt als Leiter der Koordinierungsstelle Fahrrad in der Senatsverwaltung für Verkehr. Er beschreibt die Radschnellverbindungen als Baustein einer Verkehrswende für eine nachhaltige Mobilität. Zielgruppen von Radschnellverbindungen seien nicht nur Radfahrende, sondern auch diejenigen, die heute noch kein Rad fahren würden. Dafür sei eine attraktive und sichere Infrastruktur unerlässlich. Mit Radschnellverbindungen solle die Reisezeit auf längeren Strecken verkürzt werden, um auch vermehrt Pendlerverkehre auf das Rad zu verlagern.

Insgesamt plant die Senatsverwaltung elf 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 in die Stadt führen. Die Routen werden entlang von Haupt- und Nebenstraßen sowie weiteren Wegeverbindungen geführt. Die Senatsverwaltung hat für die bezirksübergreifende Planung und den Bau die landeseigene Gesellschaft GB infraVelo GmbH gegründet. Herr Feldkamp erachtet den Dialog zwischen Fachplanung und Bürger*innen als sehr wertvoll, dies hätten schon die ersten beiden Informations- und Dialogveranstaltungen zur Teltowkanalroute und zur Y-Trasse gezeigt.



Bezirksstadträtin Maren Schellenberg (links) und Peter Feldkamp, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (rechts)

Mone Böcker erläutert nachfolgend den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung. Die Beteiligten werden über den Projektstand und das Verfahren informiert. Sie werden gebeten, in Dialoginseln ihr Wissen als Expert*innen vor Ort einzubringen, damit die Trassenfindung und weitere Planung verbessert werden können. Frau Böcker weist darauf hin, dass für die Machbarkeitsuntersuchungen anschließenden Planfeststellungsverfahren ebenfalls eine Beteiligung vorgesehen ist.

An der Veranstaltung wirken verschiedene Projektbeteiligte mit:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträgerin der Radschnellverbindungen. Als Ansprechpersonen sind Horst Wohlfarth von Alm (Referatsleiter Abt. IV B Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) und Peter Feldkamp (Koordinierungsstelle Fahrrad in der Senatsverwaltung) vor Ort.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team vor Ort.
- Mit der Machbarkeitsuntersuchung für die Trasse beauftragt ist das Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure in Zusammenarbeit mit Bosch & Partner (Natur- und Landschaftsplanung) und grbv Ingenieure im Bauwesen. Von SHP Ingenieure wirken Dr. Peter Bischoff, Prof. Dr. Thomas Richter und Kristina Bröhan vor Ort mit. Pascal Kinast vertritt das Büro Bosch & Partner.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Carolin Appel und Olga König.

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) anwesend. Am Ausgang liegen Listen aus, in die sich Interessierte für den Newsletter der infraVelo anmelden können.



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

Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Professor Thomas Richter, Verkehrsplaner von SHP Ingenieure, informiert über die Planungen und den aktuellen Arbeitsstand der geplanten Radschnellverbindung. Herr Prof. Richter berichtet, dass gegenwärtig dem Auto etwa 80% der in Berlin vorhandenen Verkehrsflächen zur Verfügung stehen würden. Dieses Verhältnis solle sich zukünftig zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmenden ändern. Das Radfahren solle auch auf Distanzen über 5 km attraktiver werden. Dafür müssten die Verkehrsanlagen besser ausgestattet und sicherer werden. Auf guten Wegeverbindungen wie bspw. den Radschnellverbindungen seien Reisezeiten mit denen von Autos oder dem ÖPNV vergleichbar. Um dies zu erreichen, müssten Radschnellverbindungen bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen.

Wichtige Merkmale von Radschnellverbindungen sind:

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

- Zwischen mindestens 3 und 4 m breite Radverkehrsanlagen
- Sichere Radverkehrsführung
- Beeinflussung der Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten
- Vorrang für den Radverkehr
- Beleuchtung bei Dämmerung und in der Nacht
- Vorzugsweise Asphaltierung

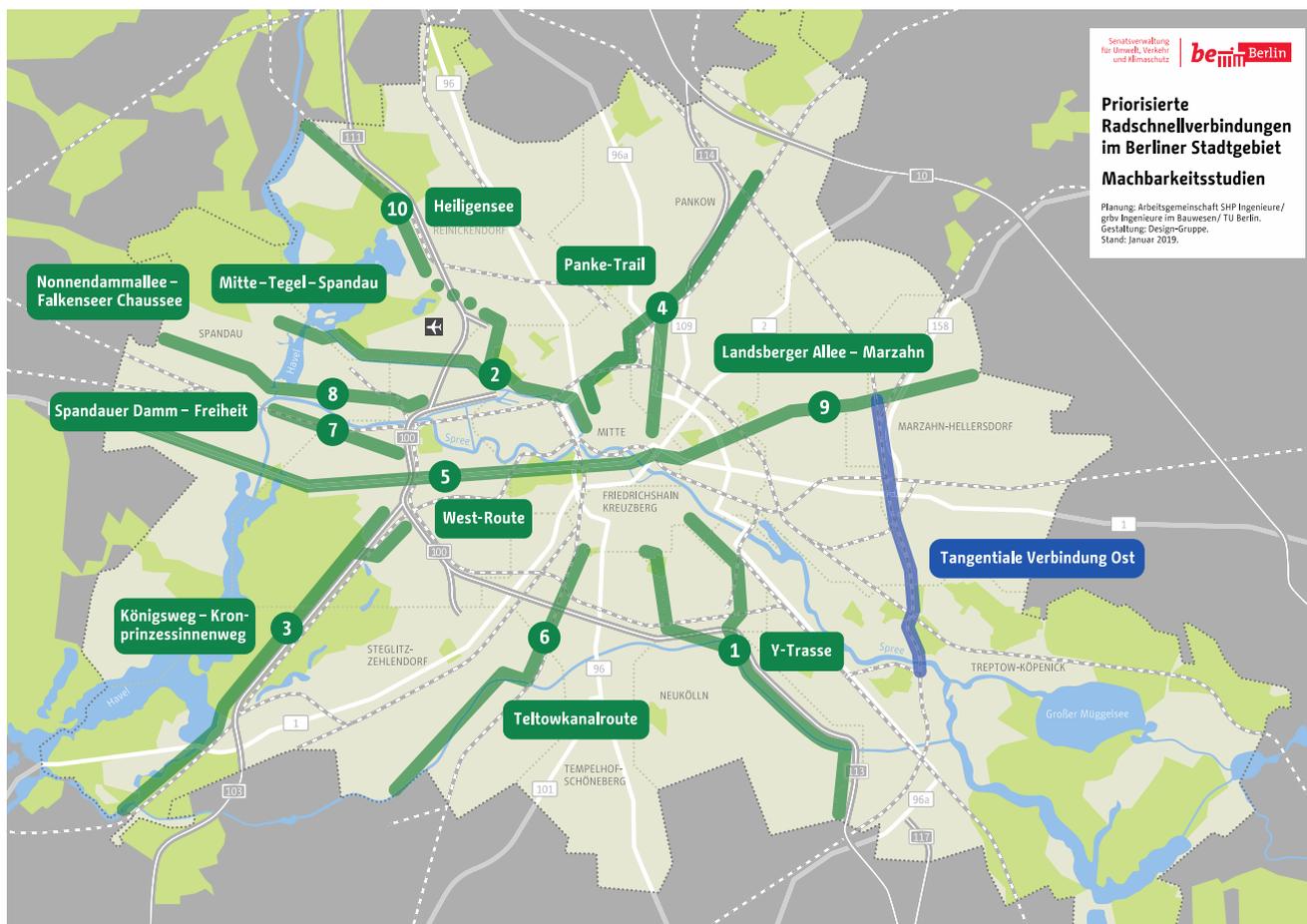
Eine Radschnellverbindung weist über längere Strecken in der Regel unterschiedliche Führungsformen auf, da sie im vorhandenen Verkehrswegenetz geplant werden muss. So kann eine Radschnellverbindung teils an einer Hauptverkehrsstraße, teils aber auch in einer Anliegerstraße geführt werden. Herr Prof. Richter stellt verschiedene Führungsformen mit möglichen Querschnitten vor.

Die Potenzialuntersuchung (2017/2018) ergab zunächst 30 mögliche Trassen für Radschnellverbindungen in Berlin. Die Trassen wurden anhand bestimmter Ziele und Qualitätskriterien geprüft, wie z. B. Infrastruktur, geringe Reisezeit, attraktive Strecke, Verknüpfung mit dem ÖPNV, Wirtschaftlichkeit. Im Ergebnis wurden zehn besonders geeignete Trassenkorridore ermittelt, für die jeweils eine Machbarkeitsstudie erarbeitet wird. Herr Prof. Richter erklärt, dass die Trasse Königsweg/Kronprinzessinnenweg einen im Vergleich zu anderen Trassen einfachen Verlauf aufweise. Hier besteht die Chance, das anschließende Planfeststellungsverfahren zügig durchzuführen. Mit einem Baubeginn sei aber nicht vor 2022 zu rechnen.



Prof. Dr. Thomas Richter im Vortrag (links) und das Plenum (rechts)

Das Team von SHP Ingenieure hat die möglichen Streckenverläufe vor Ort begutachtet und die Nutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten beobachtet. Ergänzend wurde eine Untersuchung zu Flora und Fauna durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurden Varianten für die Führung der Radschnellverbindung im Trassenkorridor Königsweg/Kronprinzessinnenweg ermittelt. Für einzelne Abschnitte aller Strecken wurden Steckbriefe mit Informationen zu den Bewertungskriterien erarbeitet, um die Auswahl einer Vorzugsvariante vorzubereiten. Herr Prof. Richter stellt die Trasse mit den Varianten in drei Bereichen vor, die auch als Gliederung für die nachfolgenden Dialoginseln gelten.



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

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

F: Wie werden die Radschnellverbindungen mit anderen Radnetzen verbunden?

A: Die Radschnellverbindungen werden mit geeigneten Anschlüssen und Wegweisungen in das Berliner Radwegenetz eingebunden. Auch die Anbindungen zum öffentlichen Nahverkehr werden berücksichtigt. Zur besseren Übersicht wird ein Plan mit den unterschiedlichen Netzelementen erstellt. Die Verantwortung für die Radschnellverbindungen liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Andere Radverkehrsanlagen liegen in Verantwortung des jeweiligen Bezirks.

F: Radschnellverbindungen liegen verteilt im Stadtgebiet und es dauert, bis sie fertiggestellt werden. Werden auch andere Radwege geplant und umgesetzt?

A: Die Radschnellverbindungen sind überbezirkliche Wegeverbindungen und sollen bis zum Jahr 2030 fertiggestellt sein. Von einer Radschnellverbindung soll der Radverkehr auf guten Radwegeverbindung bis zur eigenen Haustür geführt werden, daher müssen auch gute Anbindungen vorhanden sein. *Nachrichtlich: Die Senatsverwaltung für Verkehr hat in diesem Jahr ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz in Auftrag gegeben, auf dessen Grundlage weitere Radwegeverbindungen verbessert und geschaffen werden.*

F: Wer wird die Radschnellverbindungen nutzen können? Wo werden Skater*innen und E-Roller fahren?

A: Die Radschnellverbindungen sind wie alle bestehenden Radverkehrsanlagen für alle Arten von Fahrradverkehr bis auf S-Pedelecs vorgesehen, die hier nicht zugelassen werden. Die möglichen Nutzungen hängen natürlich von der jeweiligen Widmung des Weges ab. Der Fußverkehr wird bei der Planung immer angemessen berücksichtigt. Konflikte sollen möglichst vermieden werden. Auf der Strecke durch den Grunewald ist anzunehmen, dass Fußgänger*innen eher die Waldwege bevorzugen. Ein Nutzungskonflikt könnte mit Skater*innen entstehen, die die gut ausgebauten Radschnellverbindungen natürlich auch gerne nutzen. Es steht kein ausreichendes Flächenangebot zur Verfügung, um ein eigenes Wegeangebot für Skater*innen bereit zu stellen. Die Radschnellverbindung wird also eine Mischfläche sein, die von allen genutzt werden kann. Lastenräder werden kein Problem darstellen, da eine ausreichende Breite gegeben ist. Für den Umgang mit elektrisch betriebenen Tretrollern ist die Gesetzeslage maßgeblich. Auf Fußwegen sind diese Fahrzeuge kaum verträglich.

F: Auf den Wegen im Grunewald sind genauso viele Jogger*innen wie Fahrradfahrer*innen unterwegs. Das müsste angemessen berücksichtigt werden.

A: Jogger*innen laufen eher auf den Waldwegen als auf asphaltierten Wegen, es sei denn die Waldwege sind morastig. Der Platz im Grunewald ist begrenzt und kann nicht nach Belieben ausgebaut werden.

F: Es fehlen Verbindungen zu den Stadtteilzentren: Beispielsweise sind die Schlosstraße in Steglitz und weitere Zentren nicht angebunden.

A: Es sind unterschiedliche Anforderungen zu berücksichtigen. Auf der einen Seite ist die Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu berücksichtigen, auf der anderen Seite die notwendige Reisegeschwindigkeit durch möglichst wenige Unterbrechungen. In der Schlosstraße kann die Qualität einer Radschnellverbindung nicht erreicht werden und sie liegt auch deutlich außerhalb in der Potenzialuntersuchung ermittelten Trassenkorridors. Der Königsweg hat zwar nicht das höchste Potenzial, aber eine deutlich einfachere Umsetzbarkeit innerhalb der untersuchten Trassen.

F: Reichen vier Meter Breite für eine Radschnellverbindung aus?

A: Ja, ein Fahrrad benötigt etwa einen Meter Platz. Auf einem vier Meter breiten Weg können jeweils zwei Radfahrer*innen nebeneinander fahren und trotzdem anderen Radfahrer*innen begegnen. Auch Lastenräder können gut überholt werden.



Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)



F: Ist es möglich und nicht auch besser die Wege breiter anzulegen, auch wenn der ein oder andere Baum gefällt werden muss, wenn dadurch Nutzungskonflikte gelöst werden können?

A: Die Breite der Wege ist zunächst einmal nicht beschränkt. Es müssen unterschiedliche Anliegen berücksichtigt werden. Die Trasse muss noch detailliert geplant werden. Hier geht es zunächst ausschließlich um die Machbarkeit.

F: Werden die Wege durch die Planung nicht zu stark überreguliert? Können der Königsweg und der Kronprinzessinnenweg nicht so bleiben wie sie sind?

A: Um den Radverkehr zu fördern, müssen Radverbindungen gut ausgebaut werden.

F: Im Süden der Trasse befindet sich ein Postverteilzentrum. Sind hier nicht Konflikte mit E-Lastenrädern der Post zu befürchten, die diese Verbindung in die Innenstadt nutzen?

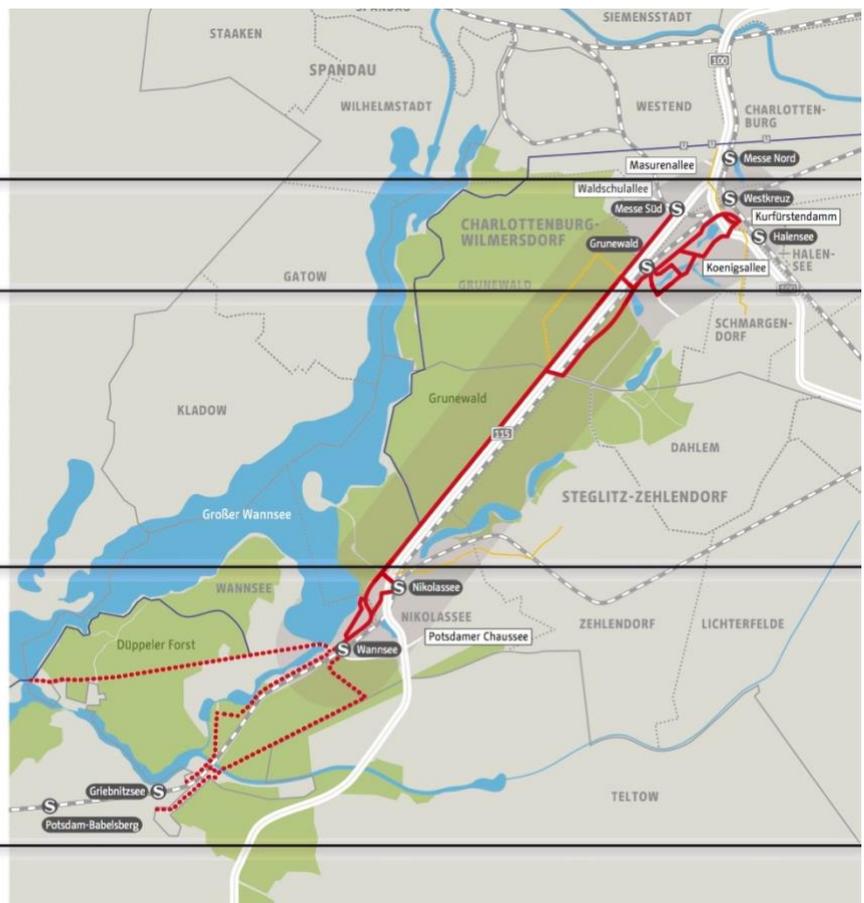
A: Lastenräder sind grundsätzlich kein Problem auf Radschnellverbindungen. Sie benötigen zwei Meter Platz, so viel wie zwei Räder nebeneinander und können problemlos überholt werden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Post mit Lastenrädern über sehr weite Strecken transportiert wird. Die Post wird an dezentrale „Mikrohubs“ geliefert und erst von dort aus in der näheren Umgebung mit Lastenrädern verteilt.

Bereiche

1 Nord

2 Mitte

3 Süd



Karte 2: Überblick über den Trassenkorridor der Radschnellverbindung Königsweg/Kronprinzessinnenweg

Gesprächsphase zur Radschnellverbindung Königsweg/Kronprinzessinnenweg

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

- Gruppe 1: Nord
- Gruppe 2: Mitte
- Gruppe 3: Süd

In jeder Gruppe stellt eine Vertretung des Büros SHP Ingenieure zunächst die zur Diskussion stehenden Varianten vor. Auf der Karte ist jeweils eine Route in rot dargestellt, die derzeit aus fachlicher Sicht als besonders geeignet erscheint. Alle untersuchten Strecken können diskutiert werden. In der anschließenden Diskussion werden Hinweise von der Moderation und den Beteiligten mit Klebezetteln auf einem Ergebnisposter notiert. Fragestellungen sind:

- Was ist gut gelöst?
- Was ist Ihnen wichtig?
- Wo sehen Sie Probleme und Konfliktstellen?
- Welche Lösungen schlagen Sie vor?

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 Nord

Moderation: Mone Böcker

Fachplanung: Kristina Bröhan, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen der Strecke:

- Einrichtung von Fahrradstraßen in der Trabener Straße und der Auerbachstraße bzw. in der Eichkampstraße
- Kfz-Schleichverkehr besonders in der Auerbachstraße und der Eichkampstraße
- Vorfahrtregelung für den Radverkehr

Schwerpunkte aus der Diskussion

Die Teilnehmenden sind übereinstimmend der Auffassung, dass die rote Route durch die Bornstedter Straße, die Trabener Straße und die Auerbachstraße die am besten geeignete Route für die Führung der Radschnellverbindung im Bereich Nord ist. Sie weist zwar genau wie die alternative Route durch die Eichkampstraße Konfliktstellen und Defizite auf; die Gruppe ist sich aber einig, dass diese auf der roten Route deutlich besser handhabbar sind als auf der blauen Route. Als Vorteil der roten Route wird zudem angemerkt, dass eine direkte Anbindung des Kurfürstendamms möglich ist. Diese und damit auch die Anbindung in Richtung Norden bzw. Stadtzentrum ist den Teilnehmenden sehr wichtig.

Zur Bornstedter Straße wird angemerkt, dass die Steigungen zu berücksichtigen sind. Dies gilt nicht nur für die Straße selbst, sondern auch für Zufahrt zum Trabener Steg. Da diese Zufahrt derzeit aber noch kleine Stufen aufweist, ist ohnehin eine komplette Umgestaltung der Rampen notwendig. Der Wegfall von Kfz-Stellplätzen in der Bornstedter Straße wird ebenfalls kritisch gesehen. Die Teilnehmenden merkten an, dass der hohe Parkdruck in der Straße durch den Kurfürstendamm ausgelöst wird und nicht durch den Parkraumbedarf der Anwohnenden. Hinzu kommt ein hoher Bedarf von Kfz-Stellplätzen, wenn Trauerfeiern auf dem Friedhof Grunewald stattfinden.

Die Teilnehmenden wünschen sich anstelle des Trabener Steges eine breitere Brücke für den Fuß- und Radverkehr, so dass eine Engstelle im Zuge der Radschnellverbindung vermieden werden kann. Insbesondere im Süden wird die derzeitige Führung als sehr gefährlich und schlecht einsehbar bewertet. Die Führung der Rampen ist dringend anzupassen. Im Norden ist zudem sicherzustellen, dass die Zufahrt zur Brücke nicht durch parkende Kfz blockiert wird.

Besonders kritisch wird die Führung der Radschnellverbindung am Knotenpunkt vor dem S-Bahnhof Grunewald (Trabener Straße/Winkler Straße/Fontanestraße/Auerbachstraße) gesehen. Die vielen parkenden Autos, die sehr kurvige Führung des Radverkehrs sowie der Busverkehr würden immer wieder zu Konflikten sowie gefährlichen und schlecht einsehbaren Situationen für Radfahrende führen. Der Knotenpunkt ist dringend umzugestalten, um eine sichere Führung der Radschnellverbindung zu gewährleisten.

Intensiv wird die Führung der Radschnellverbindung in der Auerbachstraße bzw. auf der alternativen Route in der Eichkampstraße diskutiert. Aufgrund von sogenannten „Schleichverkehren“ zur Umfahrung der Autobahn sowie großer Einzugsbereiche der beidseitig der Autobahn/S-Bahn angesiedelten Supermärkte und Schulen sind die Verkehrsstärken in beiden Straßen sehr hoch. Es werden verschiedene Lösungsvorschläge zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs diskutiert. Die Einrichtung von Einbahnstraßen, aber auch eine komplette Sperrung der Durchfahrt durch den Auerbachtunnel wird vorgeschlagen. Zudem wird der Knotenpunkt westlich des Auerbachtunnels als Knackpunkt identifiziert. Die Teilnehmenden halten eine einfache Signalisierung des Knotenpunktes für nicht ausreichend, da es zu gefährlichen Rückstaus im Tunnel kommen würde. Es wird vorgeschlagen, dass für den Tunnel eine wechselnde Durchfahrt eingerichtet wird, so dass entweder Kfz oder Radfahrende den Tunnel passieren und keine gleichzeitige Nutzung des Abschnittes mehr möglich ist. Um den insgesamt sehr kritisch gesehenen Bereich in der

Auerbachstraße zu Umfahren, wird von den Teilnehmenden außerdem vorgeschlagen, eine Querung (Tunnel oder Brücke) der Autobahn/S-Bahn-Trasse z. B. am S-Bahnhof Grunewald oder auf Höhe des Supermarktes (REWE) zu prüfen. Es wird angemerkt, dass für die Querung der S-Bahn-Trasse nur ein vorhandener Tunnel in der Nähe des Supermarktes zu reaktivieren ist.

Ergebnisse Bereich 2 Mitte

Moderation: Olga König

Fachplanung: Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure und Pascal Kinast, Bosch & Partner

Merkmale und Herausforderungen:

- Führungsform im Grunewald für den Fuß- und Radverkehr getrennt oder gemischt?
- Verbreiterung bzw. Aus-/Umbau des bestehenden Weges?
- Beleuchtung versus Naturschutz?

Schwerpunkte aus der Diskussion

Die Teilnehmenden sind übereinstimmend der Auffassung, dass die rote Route über den Königsweg/Kronprinzessinnenweg die am besten geeignete Route für die Führung der Radschnellverbindung im Bereich Mitte ist. Sie weist zwar genau wie die alternative (blaue) Route durch die Kleingärten Konfliktstellen auf; die Gruppe ist sich aber einig, dass diese auf der roten Route deutlich einfacher lösbar sind als auf der blauen Route.

Gerade die bestehende Strecke des Kronprinzessinnenweges bietet mit einer befestigten Breite von über sechs Metern sehr gute Voraussetzungen für die Umsetzung als Radschnellverbindung, zumal der allgemeine Kraftfahrzeugverkehr dort nicht zugelassen ist. Von daher gibt es auch Vorschläge von einigen Teilnehmenden, in diesem Abschnitt alles so zu belassen wie es ist. Der Fachplaner erläutert, dass eine Erweiterung der befestigten Flächen im Abschnitt Kronprinzessinnenweg nicht vorgesehen sei. Vorgesehen ist, als Standard einer Radschnellverbindung, eine Beleuchtung der Strecke. Aus dem Teilnehmerkreis wird eingeworfen, dass eine Beleuchtung möglicherweise Wildschweine fernhalten könnte, aber für andere Tiere eher problematisch sei. Die Anforderungen an den Umwelt- und Naturschutz sind bei der Planung zu berücksichtigen.

Der nördliche Teil der Strecke durch den Grunewald wird als Königsweg bezeichnet. Hier besteht eine nur etwa 4 m breite asphaltierte Fläche. Es gibt für diesen Abschnitt den Vorschlag, die hier benötigten zusätzlichen Flächen für den Fußverkehr als (ggf. schmaleren) Weg mit einer wassergebundenen Deckschicht zu schaffen.

Unter den Teilnehmenden bestehen unterschiedliche Einschätzungen zu möglichen Konflikten zwischen Fuß-/Radverkehr sowie Skater*innen. Derzeit ist keine gesonderte Flächenzuteilung vorhanden; alle Verkehrsarten bewegen sich im Mischverkehr. Der Weg ist auch bei Laufgruppen als Marathon-Trainingsstrecke beliebt und wird bewusst als asphaltierte Trainingsstrecke genutzt. Hinweistafeln fordern bereits heute zu einem verständnisvollen Miteinander auf. infraVelo greift die Anregungen auf und wird Verkehrszählungen des bereits heute auftretenden Fuß- und Radverkehrs (inkl. Skateraufkommen) durchführen lassen.

Der untersuchte Korridor ist aus Sicht der Teilnehmenden aus Zehlendorf zwar eine gute Tangentialverbindung, besser wären allerdings zusätzliche Radialverbindungen vom Zentrum Zehlendorfs beispielsweise über die Onkel-Tom-Straße, den Hüttenweg und die Alte Spandauer Poststraße in Richtung Spandau. Diese Wege liegen außerhalb des Trassenkorridors und sind deshalb nicht Bestandteil dieser Machbarkeitsstudie; sie könnten aber Eingang in das derzeit in Bearbeitung befindliche Radverkehrsnetz für Berlin finden. Als Anregung wird aufgenommen, Anbindungsstrecken ins Radverkehrsnetz mit darzustellen.

Als Konflikt wird der An- und Abreiseverkehr zum bestehenden Waldparkplatz am Großen Stern (Übergang Königsweg/Kronprinzessinnenweg) genannt. Er wird über den Hüttenweg und den Kronprinzessinnenweg erschlossen. Die Führung der RSV soll die Höhenlage der Anbindung des Hüttenweges berücksichtigen, ein visionärer Vorschlag bringt eine Brückenlösung ins Spiel. Eine Verlegung des Waldparkplatzes wird ebenfalls angesprochen.

Südlich der Havelchaussee besteht eine Straßenanbindung (mit Busverkehr) in Richtung Spandau. Teilweise bestehen dort Radverkehrsanlagen, allerdings mit einer schlechten Qualität und mit nicht ausreichender Breite. Hier müssen kreative Lösungen zum Zuge kommen, um möglichst viel Baumbestand zu erhalten.

Aus dem Teilnehmerkreis wird angeregt, den Bereich 2 der Route Königsweg/Kronprinzessinnenweg als Pilotmaßnahme umzusetzen, da hier gute Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung bestehen. Allerdings geben die Gutachter zu bedenken, dass die Kartierung und die planerische Behandlung der Aspekte zu Umwelt- und Naturschutz noch viel Zeit beanspruchen werden.

Ergebnisse Bereich 3 Süd

Moderation: Carolin Appel

Fachplanung: Thomas Richter, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen/Fahrradstraßen)
- Mischnutzung: Radverkehr/Skaten/Joggen
- Beleuchtung?
- Konfliktstelle zwischen Fuß- und Radverkehr im Bereich des S-Bahnhofs Wannsee
- Umgestaltung der Engstelle Kronprinzessinnenweg
- Prüfung der Anbindung an das Land Brandenburg/Potsdam

Schwerpunkte aus der Diskussion

Die im Bereich Süd untersuchte Alternativroute über die Borussenstraße wird übereinstimmend abgelehnt. Die aus fachlicher Sicht geeignete Führung über den Kronprinzessinnenweg wird begrüßt. Für die Engstelle nordöstlich des Bahnhofs Wannsee wird eine durchgehende Lösung mit Grunderwerb gewünscht, eine Zwischenlösung mit einer Engstelle ist aber durchaus vorstellbar.

Wesentliche Konflikte werden aufgrund sich überlagernder Nutzungen parallel zur AVUS gesehen. Die Skater*innen werden weiterhin den Weg nutzen. Da auch sie eine große befestigte Breite benötigen, ist eine separate Führung nicht umsetzbar. Daher wird vorgeschlagen, die Gesamtbreite eher zu vergrößern (etwa 6 m), um eine verträgliche Mischnutzung zu gewährleisten.

Eine weitere Herausforderung sind die Jogger*innen, die in bestimmten Zeiten die Asphaltstrecken für das Training und als Vorbereitung für den Marathon bevorzugen. Diese würden auch keine parallelen Waldwege nutzen, da das Laufen auf Asphalt trainiert werden muss. Auch hier besteht Einigkeit darin, durch ausreichend breite asphaltierte Wege eine Mischnutzung zu ermöglichen. Dennoch sollte geprüft werden, ob für Spaziergänger*innen und „Waldjogger*innen“ ein paralleler Geh-/Wanderweg in wassergebundener Decke geschaffen werden kann.

Intensive Diskussionen entstehen bei dem Thema Anbindung - in Richtung Potsdam bzw. Brandenburg. Hier werden Strecken im Grenzbereich zwischen Berlin und Brandenburg Richtung Kleinmachnow, Stahnsdorf und Zehlendorf genannt. Die B1 (Königstraße) ist die naheliegende Verbindung, allerdings aufgrund der Steigungen nicht einfach zu befahren. Die weiteren Anbindungen müssen hingegen

aufwändig hergestellt werden. Es wird festgehalten, dass der derzeit geplante Start-/Zielpunkt der Radschnellverbindung am Wannsee ein wichtiger Gelenkpunkt sein muss, von dem ausgehend künftig Anbindungen in mehrere Richtungen weiterführen müssen.

Abschließend wird die aktuelle Situation am Kronprinzessinnenweg in Wannsee diskutiert. Hier ist die Situation derzeit durch viele parkende Fahrzeuge und (Boots-)Anhänger geprägt. Die Nutzungen sind sehr wetter- und saisonabhängig. Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Sicherstellung der uneingeschränkten Befahrbarkeit der Radschnellverbindungen wird dringend gewünscht.

Abschluss

Nach der Gesprächsphase an den Dialoginseln fasst das Team von SHP Ingenieure im Plenum die Eindrücke über wesentliche Ergebnisse und besonders wichtige Hinweise der Beteiligten aus den Dialoginseln zusammen.

Horst Wohlfarth von Alm (SenUVK) verabschiedet die Beteiligten mit einem Schlusswort und bezieht sich dabei auf die Frage aus einer Gruppe, wie die Radschnellverbindung am Kurfürstendamm weitergeführt werden könnte. Am Kurfürstendamm selbst werde es keine Radschnellverbindung geben, da hier grundlegende Anforderungen an eine solche Verbindung nicht erfüllt werden könnten. Doch die Senatsverwaltung für Verkehr arbeite derzeit an einem neuen übergeordneten Fahrradrouthenetz für Berlin, wodurch das gesamte Radwegenetz weiterentwickelt werde. Im Sommer könne voraussichtlich der Entwurf vorgestellt werden. Die Senatsverwaltung werde auf dieser Grundlage auch Maßnahmen finanzieren, die durch die Bezirke umgesetzt werden. Radschnellverbindungen seien Premiumrouten und nur ein Angebot von Vielen für den Radverkehr in Berlin. Herr Wohlfarth von Alm macht noch einmal deutlich, dass heute noch keine Detailplanung für die Radschnellverbindung gezeigt werden konnte. Er sei gespannt auf die Lösungen, die nun auf Grundlage der heutigen Diskussion von den Planer*innen erarbeitet werden und wünscht allen Beteiligten und Mitwirkenden einen schönen Abend.



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

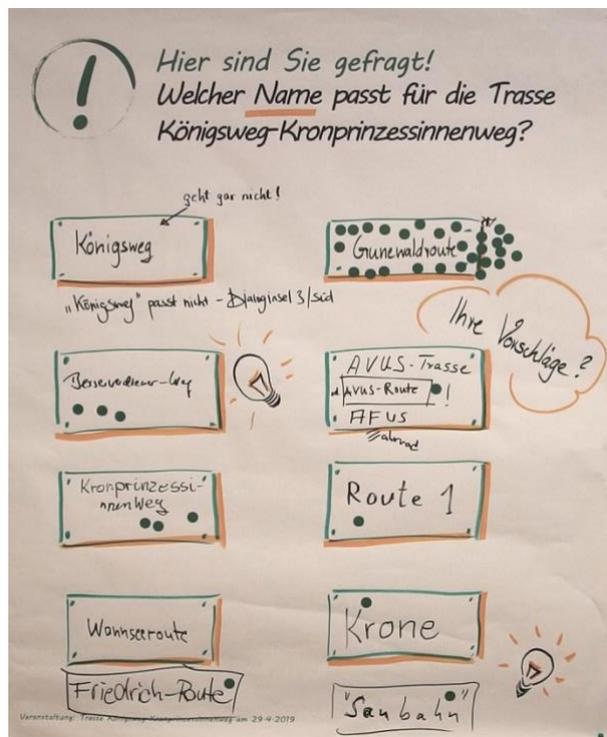
Während der Veranstaltung konnten die Beteiligten neue Vorschläge für den Namen der Trasse abgeben. Frau Böcker trägt die Vorschläge vor und bittet die Beteiligten, auf dem Plakat mit einem Punkt ihren Favoriten auszuwählen. Frau Schellenberg greift einen Kommentar zum Namen Königsweg auf dem Plakat auf („Geht gar nicht“): Es gebe einen anderen Weg im Bezirk, der als Königsweg bezeichnet werde und als solcher etabliert sei; darauf sei dieser Kommentar zurückzuführen. Frau Böcker weist darauf hin, dass am Ausgang auch ein Plakat für weitere Anregungen und ein Feedback zur Verfügung steht. Sie bedankt bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und wünscht einen guten Heimweg.

Nachspann

Abfrage Name Königsweg/Kronprinzessinnenweg

Folgende Namensvorschläge stehen am Ende zur Auswahl (mit Zahl der Punkte):

- Königsweg (0 Punkte) („geht gar nicht!“, passt nicht, Dialoginsel 3/Süd)
- Grunewaldroute (27 Punkte)
- Besserverdiener-Weg (3 Punkte)
- AVUS-Trasse/AVUS-Route/AFUS/AFAHRrad (1 Punkt)
- Kronprinzessinnenweg (3 Punkte)
- Route 1 (1 Punkt)
- Wannseeroute (0 Punkte)
- Krone (1 Punkt)
- Friedrich-Route (1 Punkt)
- „Saubahn“ (1 Punkt)

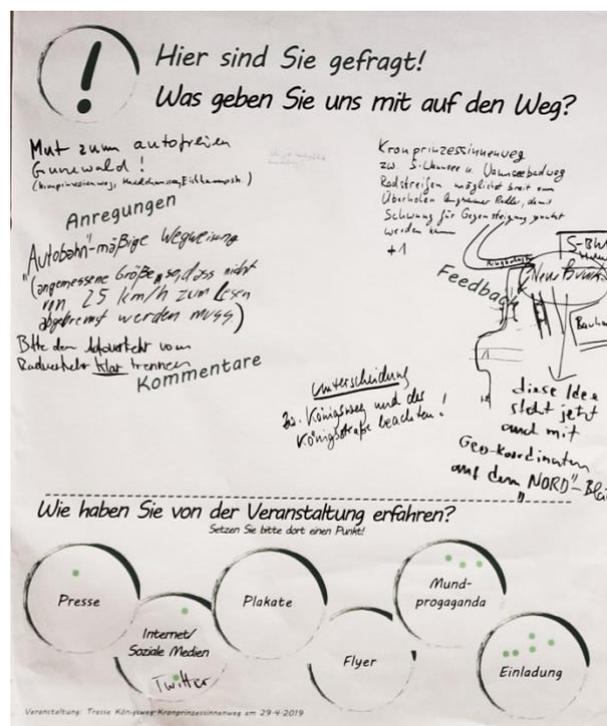


Ergebnisse der Abfrage zur Namensfindung

Feedbackplakat

Folgende Hinweise und Botschaften werden hinterlassen:

- Mut zum autofreien Grunewald!
- „Autobahn“-mäßige Wegweisung (angemessene Größe, so dass nicht von 25 km/h zum Lesen abgebremst werden muss) Wegweisung
- Bitte den Autoverkehr vom Radverkehr klar trennen
- Sehr gut durchgeführte Veranstaltung!
- Unterscheidung zwischen Königsweg und der Königstraße beachten!
- Kronprinzessinnenweg zw. S-Wannsee u. Wannseebadweg Radstreifen möglichst breit zum Überholen langsamer Radler, damit Schwung für Gegensteigung genutzt werden kann +1
- Skizze mit Idee zum Bereich Nord s. Nachtrag bei den Notizen zum Abschnitt 1 mit Geokoordinatoren



Feedbackplakat

An der Abfrage „Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?“ beteiligen sich nur wenige, so dass kein abschließendes Ergebnis ermittelt werden kann. Die Mehrzahl der Punkte wird bei „Einladung“ gesetzt.

Als Anregung zur Abfrage „Welcher Mobilitätstyp sind Sie?“ wird vorgeschlagen:

Nächstes Mal fragen:

- Auto verkauft oder nie Auto gehabt
- Habe oder nutze ab und zu ein Lastenrad (Flotte o. ä.)

ANHANG

1. Notizen Bereich 1 Nord

Was ist gut gelöst?

- Rote Route: direkte Anbindung an Ku-Damm

Was ist Ihnen wichtig?

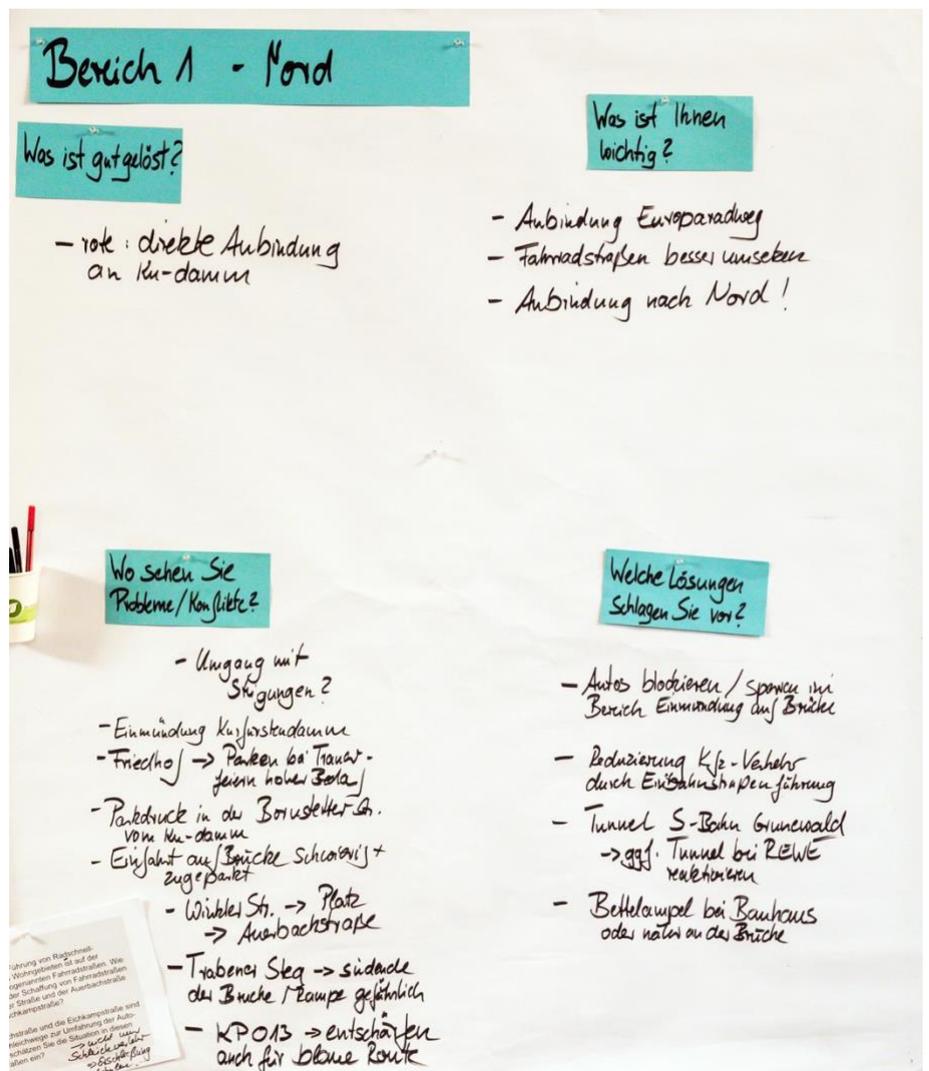
- Anbindung Europaradweg
- Fahrradstraßen besser umsetzen
- Anbindung nach Nord!

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Umgang mit Steigungen?
- Einmündung Kurfürstendamm
- Friedhof → Parken bei Trauerfeiern hoher Bedarf
- Parkdruck in der Bornstedter Str. vom Ku-Damm
- Einfahrt auf Brücke schwierig + zugeparkt
- Winkler Str. → Platz → Auerbachstraße
- Trabener Steg: Südende der Brücke/Rampe gefährlich
- KPO13 → entschärfen auch für blaue Route

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Autos blockieren/Sperren im Bereich Einmündung auf Brücke



Notizen auf dem Ergebnisplakat

- Reduzierung Kfz-Verkehr durch Einbahnstraßenführung
- Tunnel S-Bahn Grunewald → ggf. Tunnel bei REWE reaktivieren
nachträglich ergänzt wird: oder Brücke??
- Bettelampel bei Bauhaus oder näher an der Brücke

Nachträgliche Ergänzungen auf dem Plakat

- NW-Seite des Tunnels (Auerbachstraße): Kreisverkehr/Rondell einrichten, keine Ampel
- REWE: weniger Autoparkplatz, mehr Fahrradständer (nur wenige müssen dort per Auto einkaufen)
- *Nachtrag eines Beteiligten nach Abschluss der Gruppenphase: Tolle-Post-Idee: neue Fahrradbrücke zwischen Bornstedter und Ringbahnstraße, von dort Anbindung → Kudamm bzw. zur Heilbronner Straße (Lat 52,49737 und Lon 13,28880) (hier sind die Koordinaten angegeben)*

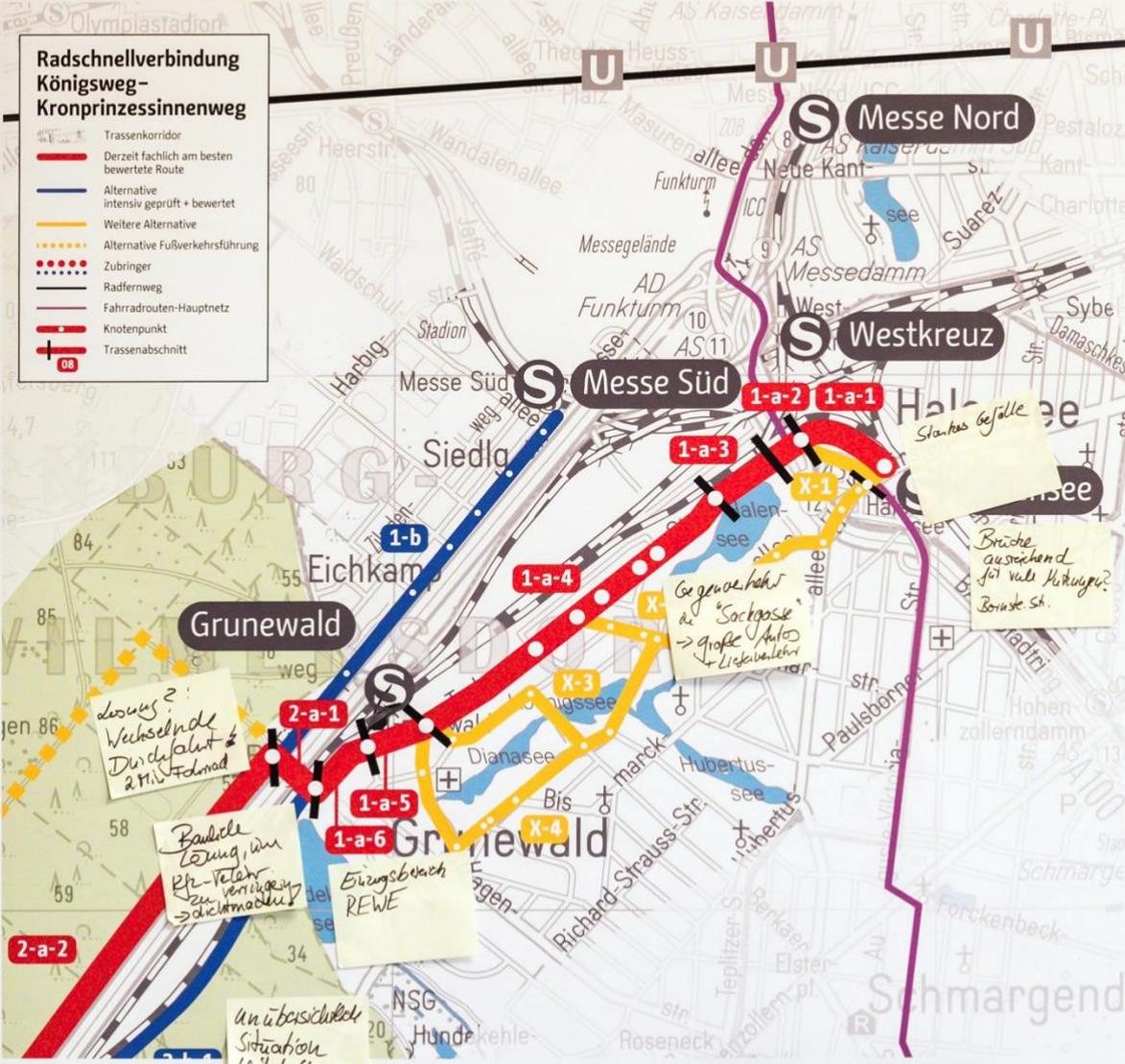
Gelbe Klebezettel

- Starkes Gefälle
- Brücke ausreichend für viele Nutzungen? Bornstedter Str.
- Gegenverkehr der „Sackgasse“ → große Autos + Lieferverkehr
- Lösung? Wechselnde Durchfahrt 2 Min Fahrrad
- Bauliche Lösung, um Kfz-Verkehr zu verringern → dichtmachen!
- Einzugsbereich Rewe
- Unübersichtliche Situation Winkler Straße – Auerbachstr.

Ergänzte Notiz nach dem Foto an der S-Bahn Grunewald:

- Vielleicht doch hier eine Brücke oder einen Tunnel für Radfahrer bauen (*gemeint ist unter der S-Bahn und Autobahn*)

Nord



Hinweise auf der Karte

2. Notizen Bereich 2 Mitte

Was ist gut gelöst?

- Alles dort so lassen
- Gut gelöst, benötigt Zubringer (Zehlendorf)

Was ist Ihnen wichtig?

- Beschleunigtes Planungsverfahren „Pilot“
- Jogger rund um das Stadion gezielt auf Asphalt → Zählung
- Havelchaussee Knackpunkt

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Schutzmaßnahmen gegen Wildschweine (wühlen sich durch → Beleuchtung)
- Eichkamp Durchgangsverkehr
- Beleuchtung an der AVUS ausstellen
- Sehr enge Linkskurve Auerbachtunnel Ri. Süd-Ost!
- Zuständigkeiten

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Schmale Wege z. B. für Jogger (Fläche sparen)
- Lärmschutzwand an die Autobahn
- Soziale Sicherheit, Beleuchtung
- Für PKW sperren (nord-östlich S-Bahn, nach Auerbach)
- Teil der AVUS wegnehmen
- Parkplatz Richtung Hüttenweg verschieben
- Reflektierende Schilder
- Anbindung nach Zehlendorf (Onkel-Tom-Str.)
- Brücke Hüttenweg
- Teltower Postweg am Teufelsweg (Anbindung) Hüttenweg als Knotenpunkt
- Parkplatz am Hüttenweg stark verkleinern/AVUS stark verkleinern. Darf Radweg nicht kreuzen.
- Katzenaugen
- Erneuerung der Asphaltierung

Bereich 2 - Mitte

Was ist gut gelöst?

alles dort so lassen

Gut gelöst, benötigt Zeitlinger (Zebra-Kopf)

Beschränktes Planungsrisiko, Pilot

Jogger rund um den Park, geht auf Asphalt -> Zebra

Handchance Knecht

würden Sie auf dem Prinzeßinnenweg im 1. - getrennte Führung oder eine gemeinsame heute gehandhabt wird?

in sollen in der Regel mit ein werden. Der Grün- landschafts- und Vogel- leuchtung könnte die beeinträchtigen. Wie leuchtung des Radschnei-

Wo sehen Sie Probleme / Konflikte?

Schwierigkeiten gegen Wildschweine (halten sich durch in Bereich)

Einkauf Radwegverkehr

Belastung an der AVUS anstellen

Zuständigkeiten

Sehr enge Links- kurve Auerbach- tunnel 21: Süd-Ost!

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

Schmale Wege zB bis Jogger (Stade)

Lärmschutzwand an die Akerbach

Für PKW Sperrung (Auerbach- S-Bahn, auch Akerbach)

Teil der AVUS wegschmeißen

Sozial Sicherheit Beleuchtung

Parkplatz Richtung Hiltberg verschieben

Effektivere Schilder

Anbindung nach Zehlendorf (Akerbach-Tunnel)

Brücke Hiltberg

Tafelberg Parkweg am Tafelberg (Akerbach) ist nicht einsehbar

Katerang

Parkplatz am Hiltbergweg / AVUS über verkleinern durch Radweg nicht kreuzen

Erneuerung der Asphaltierung

Hinweise auf dem Ergebnisplakat

3. Notizen Bereich 3 Süd

Was ist gut gelöst?

-

Was ist Ihnen wichtig?

- Anbindung an Gewerbegebiet Dreilinden (ca. 1.500 Beschäftigte)
- Anbindung nach Potsdam und Brandenburg

Wo sehen Sie Probleme/Konflikte?

- Skatende und Joggende

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Mischnutzung
- Ausreichende Breite

Gelbe Klebezettel auf Karte:

- Was passiert mit Stellplätzen von Bootsanhängern etc.? – bedenken
- Autoverkehr wenn möglich reduzieren – 6/7
- Wie sieht die RSV im Kronprinzessinnenweg zwischen Havelchaussee und Spanische Allee aus?
- Knoten Havelchaussee – Kronprinzessinnenweg: Verkehrssicherheit beachten
- Kreuzung (nahe S Wannsee): Abbiegung für Mehrverkehr ermöglichen
- 6 – Radweg auf der Fahrbahn als Empfehlung
- 6 – Einbahnstraße im Bereich der Engstelle
- Nikolassee/Wannsee – Parkraumbewirtschaftung durch Bezirk jetzt schon
- Route Königsweg interessant
- Attraktive Anbindung „Gelenke“
- Zu kurz gedacht! Warum nicht weiter nach Kleinmachnow und Babelsberg?
- Perspektiven transparent kommunizieren, Ausbaustufen?
- Berg (*Hinweis an der rot gepunkteten Linie*)
- Potsdamer GRS beidseitig

In der Karte sind Verbindungen eingezeichnet, die zu beachten sind.

Ergänzte Notiz nach Foto:

- PBL (Protected Bike Lane) an Abschnitten mit ausreichender Flächenverfügbarkeit. (*unterhalb Potsdamer Straße/S-Bahn Wannsee*)

Bereich 3 - Süd

Was ist gut
gelöst?

Was ist Ihnen
wichtig?

Anbindung an
Gewerbegebiet
Dreilinden
(ca. 1500 Beschäftigte)

"Königsweg"
nicht
passend

Offene Fragen an die Veranstalter

Wo sehen Sie
Probleme/Konflikte?

Welche Lösungen
Schlagen Sie vor?

Insbesondere im Sommer ein
sziel von BesucherInnen und
Wie schätzen Sie die Konflikte
rennen und zu Fuß Gehenden im
ahnhofes „Wannsee“ ein?

Hinweise auf dem Ergebnisplakat

Impressum

Veranstalter und Vorhabenträger

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

Projektsteuerung, Bauherr

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

Fachplanung

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

Moderation und Dokumentation

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

Gestaltung Titelseite

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

Bildnachweise

infraVelo/Thomas Rafalzyk

Stand: Mai 2019

