



© SHP Ingenieure

Berlin: mobiler

Radschnellverbindung Teltowkanalroute

Informations- und Dialogveranstaltung 31.1.2019

Dokumentation

INHALT

Veranstaltungsdaten.....	1
Überblick über den Ablauf.....	1
Vorspann	2
Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	3
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	5
Gesprächsphase zur Teltowkanalroute.....	9
Ergebnisse Bereich 1 Uferweg	10
Ergebnisse Bereich 2 Teltowkanal – Arnulfstraße.....	11
Ergebnisse Bereich 3 Priesterweg/Hans-Baluschek-Park	12
Ergebnisse Bereich 4 Südkreuz und Anbindung	13
Anhang	16
1. Notizen Bereich 1 Uferweg	16
2. Notizen Bereich 2 Teltowkanal – Arnulfstraße	19
3. Notizen Bereich 3 Priesterweg/Hans-Baluschek-Park	22
4. Notizen Bereich 4 Südkreuz und Anbindung.....	25
Impressum	28

Veranstaltungsdaten

Donnerstag, 31. Januar 2019
Rathaus Schöneberg im Bezirk Tempelhof-Schöneberg
18:00–20:30 Uhr

Überblick über den Ablauf

1. Einlass mit Infoausstellung
2. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
Regine Günther, Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Maren Schellenberg, Bezirksstadträtin Steglitz-Zehlendorf
3. Radschnellverbindung Teltowkanalroute und die Machbarkeitsuntersuchungen | Prof. Dr. Thomas Richter, SHP Ingenieure
4. Dialoginseln | Information und Diskussion in vier Gesprächsgruppen über vier Abschnitte des Trassenkorridors
5. Themen und Fragen aus den Dialoginseln im Plenum, zusammengefasst durch SHP Ingenieure
6. Ausblick
Christiane Heiß, Bezirksstadträtin Tempelhof-Schöneberg



Einlass mit Infoausstellung und Abfragen im Foyer

Vorspann

Das Foyer des „Goldenen Saals“ im Rathaus Schöneberg ist ab 18:00 Uhr für die Teilnehmenden geöffnet. Hier ist eine Ausstellung aufgebaut, anhand derer sich die Interessierten über die Machbarkeitsuntersuchung und die Trassenfindung, die vorhergehende Potenzialanalyse und Planungsvorgaben sowie die Routen der Radschnellverbindung Teltowkanal informieren können.

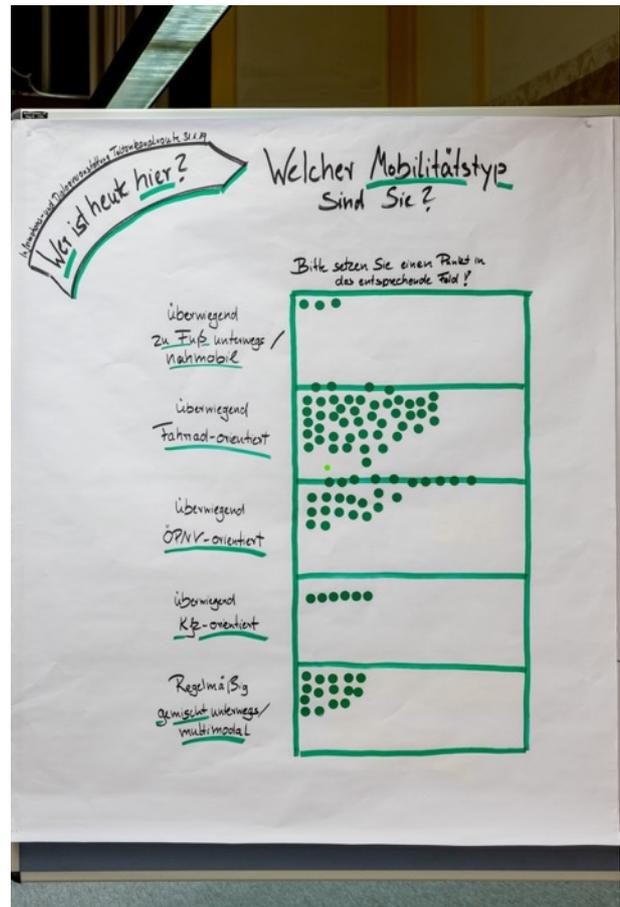
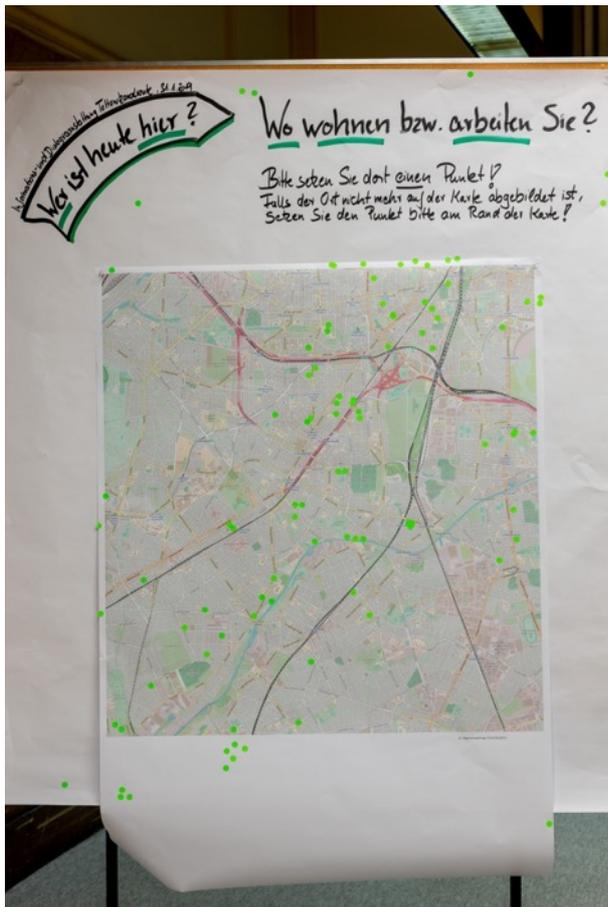
Das Moderationsteam empfängt die Teilnehmenden mit zwei Abfragen, anhand derer sich ein Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises ergibt:

- **Wo wohnen oder arbeiten Sie?**

Die Teilnehmenden verorten ihren Wohnsitz oder Arbeitsort mit einem Punkt auf der Karte. Ein Großteil der Punkte liegt im (weiteren) Bereich des untersuchten Trassenkorridors der Teltowkanalroute (ca. 2 km Breite). Darüber hinaus liegen besonders viele Punkte im Gebiet nördlich des Trassenkorridors, weitere auch südlich davon.

- **Welcher Mobilitätstyp sind Sie?**

Die meisten Teilnehmenden geben an, „überwiegend Fahrrad-orientiert“ zu sein. An zweiter Stelle folgen „ÖPNV-orientiert“ und „überwiegend gemischt unterwegs/multimodal“. Wenig angegeben wird „Kfz-orientiert“ und „überwiegend zu Fuß unterwegs/nahmobil“.



Abfragen zum Wohn- bzw. Arbeitsort sowie zum Mobilitätstyp

Begrüßung und Einstieg zum Verfahren

Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, eröffnet als Moderatorin um 18:30 Uhr die Veranstaltung und begrüßt die rund 130 Anwesenden. Es folgen die Grußworte der Veranstalterin, Senatorin Regine Günther, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, und von Maren Schellenberg, Bezirksstadträtin in Steglitz-Zehlendorf.

Frau Senatorin Günther begrüßt die Anwesenden herzlich zur ersten Bürgerveranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen der Radschnellverbindungen und äußert ihre Freude über das große Interesse. Der heutige Abend sei der Startschuss, um mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Dialog über die Radschnellverbindungen zu treten. Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz habe der Senat im letzten Jahr eine wichtige Weichenstellung beschlossen, um geeignete und attraktive Alternativen zum Auto anzubieten. Hier habe der Radverkehr neben dem ÖPNV eine große Bedeutung. Radschnellverbindungen seien ein wichtiger Baustein, um den Umstieg auf das Rad im Alltag zu erleichtern. Die Senatorin betont in diesem Zusammenhang, dass der Begriff „Radschnellverbindung“ nicht falsch verstanden werden sollte. Die Radwege seien nicht etwa Rennrädern und sportlich Fahrenden vorbehalten, sondern sollen Wege für alle Radfahrenden sein, um kreuzungsfrei und möglichst zügig von A nach B zu gelangen.

Insgesamt wurden im Rahmen einer Potenzialuntersuchung Trassenkorridore für zehn Radschnellverbindungen (RSV) festgelegt, die wie Magistralen von den Außenbezirken in Richtung des Berliner Zentrums verlaufen. In den nächsten Jahren sollen mindestens 100 km Radschnellverbindungen geplant bzw. in den Betrieb genommen werden. Frau Senatorin Günther erläutert, um dieses Ziel zu erreichen, sei die landeseigene Gesellschaft GB infraVelo GmbH gegründet worden. Die Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team heute Abend vor Ort und steht für Fragen gern zur Verfügung.

Im vergangenen Jahr wurden für die Planungen der ersten drei Korridore Teltowkanalroute, Königsweg-Kronprinzessinnenweg und die sogenannte Y-Trasse Machbarkeitsuntersuchungen in Auftrag gegeben. Die Untersuchung für die Teltowkanalroute ist am weitesten fortgeschritten. Frau Senatorin Günther erläutert, es gehe heute nicht mehr um das „Ob“, sondern nur noch um das „Wie“: Wie sollte die Teltowkanalroute geführt werden? Welches ist die beste Variante? Die Bürgerinnen und Bürger werden zu einem frühen Zeitpunkt beteiligt, um Hinweise für die weitere Planung zu geben. Frau Senatorin Günther kündigt an, dass es im Verlauf des Planungsprozesses weitere Gelegenheiten geben werde sich zu beteiligen. Sie wünscht der heutigen Veranstaltung gutes Gelingen.



Senatorin Regine Günther (links) und Bezirksstadträtin Maren Schellenberg (rechts)

Maren Schellenberg, Bezirksstadträtin in Steglitz-Zehlendorf, begrüßt ebenfalls die Anwesenden und zeigt sich erfreut darüber, dass Steglitz-Zehlendorf als Randbezirk von Berlin in den Prozess mit einbezogen wird. Es sei wichtig für den Erfolg des Projektes, möglichst frühzeitig Konfliktpunkte zu erkennen

und zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sei sie gespannt darauf, wie die Beteiligten die unterschiedlichen Routen diskutieren und welche weiterführenden Hinweise gegeben werden.

Frau Böcker kündigt an, dass Christiane Heiß, Bezirksstadträtin in Tempelhof-Schöneberg, aufgrund eines parallelen Termins im Rathaus Schöneberg, später zur Veranstaltung hinzukommen wird.

Frau Böcker informiert nachfolgend über den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung. Die Beteiligten sollen über den Projektstand informiert werden. Sie werden gebeten, in Dialoginseln ihr Wissen als Expertinnen und Experten vor Ort einzubringen, sodass die Trassenfindung verbessert werden kann.

An der Veranstaltung wirken verschiedene Projektbeteiligte mit:

- Die Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist Vorhabenträger der RSV. Als Ansprechperson ist unter anderem der zuständige Referatsleiter Horst Wohlfarth von Alm vor Ort.
- Die Projektsteuerung liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team vor Ort.
- Mit dieser Machbarkeitsuntersuchung beauftragt ist das Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure in Zusammenarbeit mit Bosch & Partner (Landschaftsplanung) und grbv Ingenieure im Bauwesen. Von SHP Ingenieure wirken Prof. Dr. Thomas Richter, Dr. Peter Bischoff, Melissa Latzel und Daniel Martin vor Ort mit.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Anette Quast, Carolin Appel und Birthe Ohmsen.

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. Am Ausgang liegen Listen aus, in die sich Interessierte für einen infraVelo-Newsletter anmelden können.

Frau Böcker greift die Abfragen im Eingangsbereich (siehe Vorspann) auf, um einen Eindruck von der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises zu vermitteln. Etwa ein Drittel der Beteiligten wohnt oder arbeitet im Bereich des Trassenkorridors. Etwa ein Drittel der Beteiligten hat sich bereits im Rahmen der zurückliegenden Potenzialuntersuchung intensiver mit dem Thema Radschnellverbindungen befasst. Nur etwa zehn Personen beschäftigen sich anlässlich dieser Veranstaltung zum ersten Mal mit dem Thema. Die Mehrzahl der Beteiligten sei somit schon im Vorfeld informiert.



Einstieg im Plenum



Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Prof. Dr. Thomas Richter stellt als Verkehrsplaner von SHP Ingenieure die Planung und den Arbeitsstand vor: Durch Radschnellverbindungen soll es gelingen, Radfahren so attraktiv zu machen, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen und Radfahren auch auf Distanzen über 5 Kilometer interessant wird, weil die Reisezeiten aufgrund der guten Wegeverbindung mit denen im Auto und im ÖPNV vergleichbar sind. Radschnellverbindungen müssen deshalb bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen. Wichtige Merkmale von Radschnellverbindungen sind:

- Verbindung für Alltagsverkehr zwischen Stadtteilzentren
- Länge über 5 km (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. Dr. Richter stellt verschiedene Führungsformen mit möglichen Querschnitten vor.

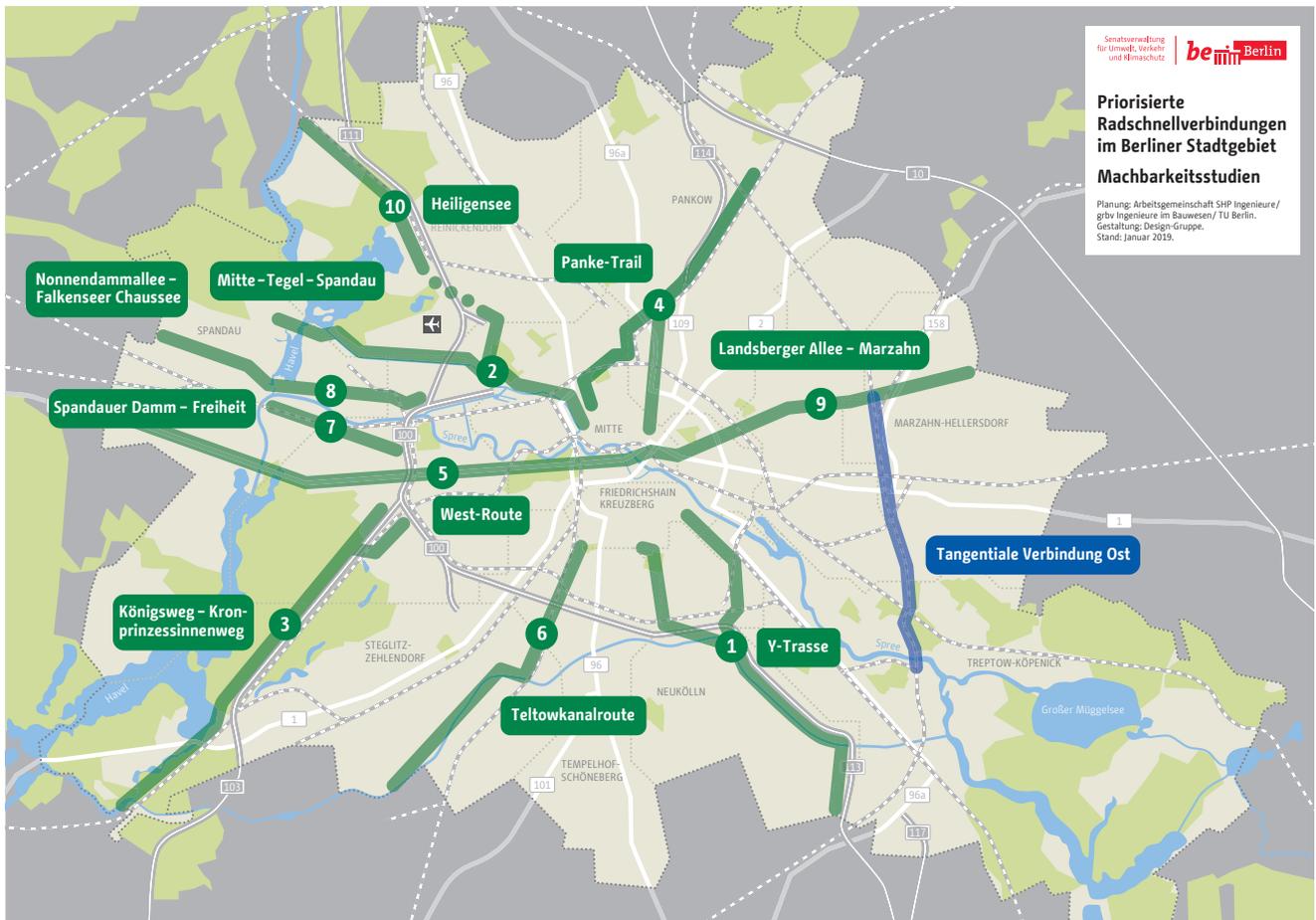
Im Rahmen der Potenzialuntersuchung (2017/2018) waren für Berlin 30 mögliche Trassen untersucht worden. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Ziele wie Infrastruktur, geringe Reisezeit, attraktive Strecke, Verknüpfung mit dem ÖPNV, Wirtschaftlichkeit, wurden 10 Trassenkorridore festgelegt, für die nun Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Eine elfte Radschnellverbindung plant die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz entlang der Tangentialverbindung Ost (TVO).

Für die Machbarkeitsuntersuchung der Teltowkanalroute hat das Team von SHP Ingenieure die möglichen Streckenverläufe vor Ort bei Befahrungen zu unterschiedlichen Tageszeiten im Detail untersucht. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Befahrungen und unter Anwendung der zugrundeliegenden Qualitätskriterien sind verschiedene Varianten für die Führung der Radschnellverbindung ermittelt worden. Für einzelne Abschnitte aller Varianten wurden Steckbriefe mit Informationen zu den Bewertungskriterien erarbeitet, um die Auswahl einer Vorzugsvariante vorzubereiten. Prof. Dr. Richter stellt die Trassenvarianten in vier Abschnitten vor, die auch als Gliederung für die nachfolgenden Dialoginseln gelten.



Prof. Dr. Thomas Richter im Vortrag





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

Priorisierte Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet
Machbarkeitsstudien

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

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

Im Anschluss an die Ausführungen von Herr Prof. Dr. Richter werden folgende Verständnisfragen aus dem Publikum gestellt und beantwortet (F= Frage / A= Antwort).

F: Teilen sich bei der Führung der Radschnellverbindung in einer Fahrradstraße Auto- und Radfahrer einen Straßenraum?

A: Ja, aber in den Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang und die Fahrradstraßen werden mit „Anlieger frei“ ausgeschildet, um Durchgangsverkehr zu vermeiden.

F: Wie groß schätzen Sie die Chance ein, dass sich Autofahrende tatsächlich entsprechend dieser Vorgaben (Vorrang für Fahrradverkehr/Anliegerstraße) verhalten?

A: Die Problematik ist allen bewusst. Es ist nicht auszuschließen, dass sich nicht alle an die Regeln halten. Wir sind jedoch auf solche Lösungen angewiesen, da in der Stadt nicht genug Platz vorhanden ist, um Schienen ausschließlich nur für den Radverkehr anzubieten.

F: Wie wird garantiert, dass die für den Fahrradverkehr vorgesehenen Wege nicht von Autos blockiert werden, insbesondere an den Querungsstellen?

A: Wir wollen idealerweise an den Querungsstellen eine Vorfahrt für den Fahrradverkehr vorsehen. Zusätzlich können Lichtsignalanlagen helfen.

F: Wie viele Bäume müssen für die Radschnellverbindung fallen?

A: Da derzeit noch unterschiedliche Varianten in der Diskussion sind, kann eine genaue Zahl noch nicht benannt werden. Aber, es werden hier und da Bäume gefällt werden müssen.



Rückfragen aus dem Plenum

F: Der Weg am Teltowkanal ist stark vom Fußverkehr und von Familien mit Kindern frequentiert. Wie wollen Sie hier Konflikte mit dem Radverkehr vermeiden?

A: Uns ist dieser Nutzungskonflikt bewusst. Wir versuchen das zu lösen, indem die Gehwege für den Fußverkehr große Breiten erhalten. Die Verkehrsarten werden getrennt geführt und erhalten beide ausreichend Platz.

F: Berlin gewinnt stetig an neuer Bevölkerung. Wo sollen Kfz-Stellplätze für die neu Zugezogenen Platz finden, wenn hier Stellplätze abgebaut werden?

A: Im Streckenverlauf der Radschnellverbindung werden sicher Stellplätze entfallen. Letztendlich ist das eine politische Entscheidung: Soll jede Bürgerin und jeder Bürger ein Anrecht auf einen kostenlosen Stellplatz erhalten?

F: Welches Budget steht für die Umsetzung zur Verfügung?

A: Bislang sind keine Vorgaben für die Planung formuliert worden. Zunächst geht es erst einmal darum, den besten Streckenverlauf festzulegen.

F: Hat die Planung des Radwegs Berlin-Leipzig Einfluss auf die Trassenfindung gehabt?

A: Ja, da wo möglich wurde die Planung berücksichtigt.

F: Es fällt auf, dass die Route im Süden an der Landesgrenze zu Brandenburg plötzlich aufhört. Was ist hier vorgesehen?

A: Der Anschluss in südlicher Richtung ist Bestandteil der Untersuchung. Vorabstimmungen werden aktuell durchgeführt.

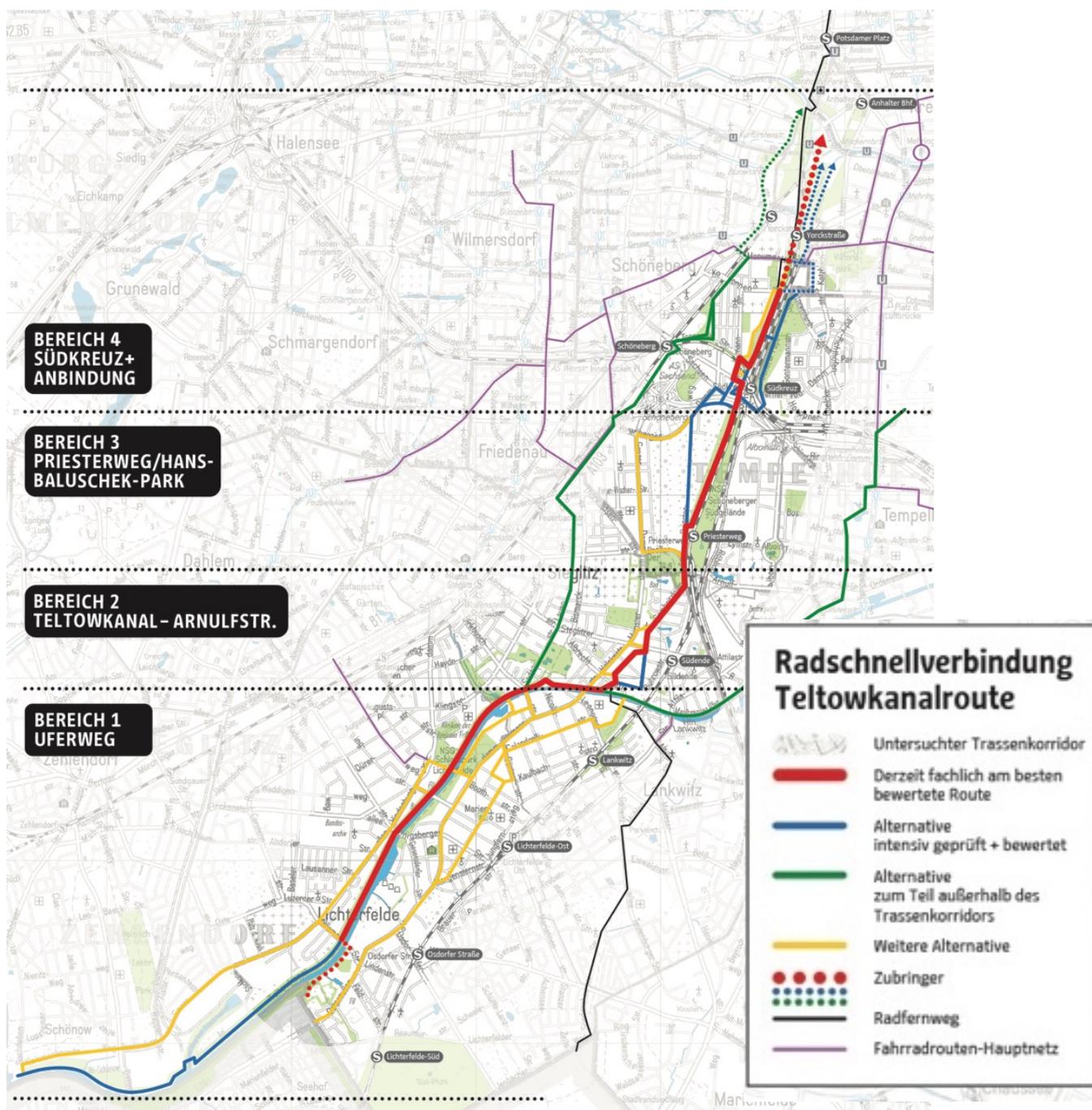
F: Wie sieht es mit Übergangslösungen bis zur Realisierung aus, z. B. auch während der Bauphase?

A: Es ist denkbar, dass Teilbereiche, die leicht realisiert werden können, in der Umsetzung vorgezogen werden. Die Erstellung der Route wird sukzessive erfolgen, sodass eine weitestgehend ungestörte Nutzung sichergestellt ist.

F: Für die Randbezirke scheint mit den Routen eine gute Lösung gefunden worden zu sein. Warum gibt es keine Anbindung an die Nord-Süd-Route (Potsdamer Platz)?

A: Die Radschnellwege schließen zunächst am Rand der Innenstadt an das vorhandene Radwegenetz an. Die Prüfung der Durchbindung der Routen beispielsweise bis zum Brandenburger Tor erfolgt in einem weiteren Schritt.

Um 19:25 Uhr wird die Fragerunde abgeschlossen. Frau Böcker leitet die Gesprächsphase ein und weist auf die Gesprächsregeln hin.



Karte 2: Überblick über die Varianten im Trassenkorridor der Teltowkanalroute

Gesprächsphase zur Teltowkanalroute

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

Gruppe 1: Uferweg

Gruppe 2: Teltowkanal – Arnulfstraße

Gruppe 3: Priesterweg – Hans-Baluschek-Park

Gruppe 4: Südkreuz + Anbindung

In jeder Gruppe stellt das Büro 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 auch von Beteiligten direkt mit gelben Klebezetteln auf einer Karte zum Abschnitt und auf einem Ergebnisposter notiert. Fragestellungen sind:

- Was sind die Vorteile der diskutierten Routen?
- Was sind Nachteile/wo sehen Sie 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 sind im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert.



Dialoginseln zu einzelnen Abschnitten des Trassenkorridors für die Teltowkanalroute

Ergebnisse Bereich 1 Uferweg

Gruppenraum 1108

Moderation: Carolin Appel

Fachplanung: Daniel Martin, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Radweg entlang des Teltowkanals
- Schaffung attraktiver Querungen an Hauptverkehrsstraßen
- Ausbau des vorhandenen Radwegs auf RSV-Niveau

Die Meinungen zu einer favorisierten Routenführung im südlichen Bereich gehen in der Diskussion auseinander. Im Vordergrund der Diskussion steht die Befürchtung von vielen Teilnehmenden, dass durch eine Führung entlang des Teltowkanals der Charakter als Naherholungsgebiet, aufgrund der geplanten Versiegelung des Weges, verloren gehen könnte.

Der Uferweg wird derzeit im Bestand – insbesondere am Wochenende – intensiv von Fußgängerinnen und Fußgängern als Flanier- und Spaziermeile genutzt. Von mehreren Teilnehmenden werden erhebliche Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr erwartet, wenn die Radschnellverbindung entlang des Uferwegs geführt würde. Auch von Seiten mehrerer Radfahrenden wird der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr und der Naherholungsfunktion ein hoher Stellenwert eingeräumt. Viele Teilnehmende wünschen sich folglich eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr, besonders im Verlauf des Hauptwanderweges. Es wird vorgeschlagen, den Fußverkehr auf der Wasserseite zu führen. Eine Teilnehmerin weist in diesem Zusammenhang auf eine mögliche Nutzung des Trampelpfads bzw. alten Treidelpfads durch den Fußverkehr am Kanalufer hin. Dieser sei jedoch nicht barrierefrei zugänglich und nutzbar.

Einzelne Teilnehmende erkennen die Vorteile einer planfreien und vom Kfz-Verkehr getrennten Führung am Kanal an. Bei einer alternativen Führung entlang der Hauptverkehrsstraßen werden von den Teilnehmenden Konflikte mit Pkw und Lkw bzw. Reisezeitverluste befürchtet. Die Beteiligten fordern einerseits eine verbesserte Situation für den Radverkehr an den parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen. Ein Teilnehmer schlägt vor, die Route entlang der Siemensstraße und des Ostpreußendamms verlaufen zu lassen. Bei einer Führung des Radwegs entlang des Kanals wird sich andererseits ein ausreichend dimensionierter Oberbau mit langer Lebensdauer gewünscht.

Mehrere Teilnehmende ist auch die Anbindung an die Nachbargemeinden Teltow/ Kleinmachnow (insbesondere Brücke Sachtlebenstraße) wichtig. Darüber hinaus sollten, einem Teilnehmer zufolge, die Unterquerungen der Brücken in den Blick genommen werden – hier sollte ausreichend Raum für alle Nutzergruppen vorhanden sein. Die Beteiligten erkundigen sich abschließend danach, an wen sie sich für vorgezogene Maßnahmen (Instandsetzungen) wenden müssen.

Ergebnisse Bereich 2 Teltowkanal – Arnulfstraße

Goldener Saal

Moderation: Anette Quast

Fachplanung: Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Führung durch Wohnstraßen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Neuordnung des Parkraums

Für die verschiedenen vorgestellten Trassen werden die jeweiligen Vor- und Nachteile intensiv diskutiert. Es finden sich Argumente für alle drei vorgestellten Haupttrassen mit einer leichten Tendenz für die aus fachlicher Sicht derzeit am besten geeignete Trasse. Dringender Wunsch im Kreis der Beteiligten ist aber, auch die anderen Strecken unbedingt weiterzuverfolgen; wenn nicht als Radschnellverbindung, dann zumindest als Haupttrasse im zukünftigen Radverkehrsnetz.

Bei der westlichen Alternativtrasse im Zuge der Sedanstraße werden einerseits Konflikte wegen enger Straßen und zahlreicher Knotenpunkte benannt, andererseits aber auch hohe Potenziale für den Radverkehr, da hier keine S-Bahnstrecke als Alternative vorhanden ist.

Bei der östlichen Alternativtrasse wären umfangreiche Baumaßnahmen am Kanalufer erforderlich. Die Weiterführung dieser Trasse in Richtung Tempelhof und Schöneberg (parallel zum Tempelhofer Damm; Bereich 3) wird allerdings von mehreren Beteiligten als sehr bedeutende Radverbindung angesehen. Hier kann eine Führung auf Nebenstraßen erfolgen.

Aus dem Kreis der Beteiligten wird auf eine laufende Brückenplanung mit einer Überführung über den Prellerweg hingewiesen. Laut einem Hinweis sei für dieses Bauwerk bereits das Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden.

Im weiteren Verlauf nach Süden ist auf der Sembritzkistraße eher mit geringen Konflikten zu rechnen, da die Straße einen breiten Straßenraum aufweist und Durchgangsverkehr für den Kfz-Verkehr ausgeschlossen ist (Durchfahrtsperre im Norden vorhanden). Pollerlösungen (mit versenkbaren Pollern und einer Ansteuerung über Chip-Karten) sind denkbar, gelten allerdings als sehr teure und anfällige Maßnahmen. Hingewiesen wird auf den dortigen Schulstandort. Angeregt wird, dass hier geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen werden.

Die im Plan dargestellten Alternativen Stephanstraße (Abschnitt: 11-a-1) und Liebenowzeile (Abschnitt: 11-a-2) werden im Kreis der Beteiligten als möglicherweise geeignete Zwischenlösungen angesehen, auf jeden Fall während der erforderlichen Baumaßnahmen im Nordteil der Borstellstraße (Abschnitt: 11-b-2): Dort würde das Kopfsteinpflaster im Fahrbahnbereich durch eine Asphaltdecke ersetzt werden. In diesen Abschnitten würden Fahrradstraßen („Anlieger frei“) zum Einsatz kommen. Diese Lösungen werden allerdings von einigen Beteiligten als wenig befriedigend bezeichnet, weil Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr befürchtet werden, wie sie bereits heute in einigen Fahrradstraßen auftreten.

Konsens besteht im Kreis der Beteiligten darin, dass der Knotenpunkt Siemensstraße auch heute bereits eine sehr deutliche Barriere für Radfahrende und für zu Fuß gehende Personen darstellt. Ziel ist es daher, diesen Knotenpunkt am Kanalufer entlang zu unterfahren. Ein Büro für Ingenieurbauwerke ist an den Untersuchungen bereits beteiligt. Im Südwesten der Borstellstraße (Abschnitt 08) weisen Beteiligte auf einen KiTa-Standort hin, der zu beachten ist.

Ergebnisse Bereich 3 Priesterweg/Hans-Baluschek-Park

Gruppenraum 1109

Moderation: Birthe Ohmsen

Fachplanung: Melissa Latzel, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen:

- Führung durch eine Parkanlage
- Entschärfung der Konfliktstelle S-Bahnhof Priesterweg
- Trennung von Fuß- und Radverkehr im Bereich des Hans-Baluschek-Parks

Die verschiedenen Trassenführungen durch den Hans-Baluschek-Park, Priesterweg und entlang der Hauptverkehrsstraße Vorarlberger Damm/Grazer Damm werden kontrovers diskutiert. Als kritisch werden bei der Führung durch den Hans-Baluschek-Park mögliche Nutzungskonflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr gesehen. Der Park ist ein Naherholungsschwerpunkt. Einzelne Teilnehmende, sind der Auffassung, dass ein Flanieren auf dem Weg auch bei den Querschnittsbreiten von 6,50 m für einen getrennten Geh- und Radweg nicht möglich sei. Andere Beteiligte weisen darauf hin, dass das ohnehin schon geringe Angebot an Parkflächen durch den Bau von Radwegen weiter dezimiert werden müsste. Es wird gefordert, dass klare Trennungen zwischen dem Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden.

Einige Beteiligte weisen darauf hin, dass die Variante entlang der S-Bahn durch die direkte Wegeführung bereits heute von vielen Radfahrenden genutzt wird. Das Sicherheitsgefühl sei durch die fehlende Beleuchtung allerdings nicht nach Einbruch der Dunkelheit gewährleistet. Einige Beteiligte geben zu bedenken, dass Radfahrende diesen Weg auch nutzen würden, wenn eine andere Routenvariante ausgewählt würde, da dieser die geringsten Umwege bedeute.

Um die Radschnellverbindung durch den Priesterweg als Fahrradstraße zu führen, ist es erforderlich, die Fahrbahnoberfläche zu ertüchtigen. Zudem müssen Bäume gefällt werden, um einen ausreichend breiten Querschnitt zu schaffen. Entlang der Hauptverkehrsstraße würden für die regelkonforme Radverkehrsführung Parkplätze entfallen müssen. Einige Diskussionsteilnehmende weisen darauf hin, dass die Führung der Alternativroute sehr umwegig sei, was für den Radverkehr als ungünstig betrachtet wird. Diese Trassenvariante sollte dennoch in die nähere Detailbetrachtung mit aufgenommen werden. Angeregt wird auch, alternativ einen Verlauf östlich der Bahngleise zu prüfen.

Sowohl in der Sembritzkistraße als auch im Hans-Baluschek-Park gibt es bereits heute gut nutzbare Wege für den Radverkehr. Der Knotenpunkt Preller Weg/Sembritzkistraße wird mehrfach als Konfliktpunkt genannt. Als möglicher Lösungsvorschlag wird der Bau einer Brücke genannt, um die Netzlücke zu schließen und die Wegeverbindungen zu verknüpfen. Weiterhin wird der Zugang zum S-Bahnhof Priesterweg als Konfliktstelle aufgeführt. Hier gibt es bereits Planungen, die die Situation deutlich verbessern könnten.

Die Strecke weist ein erhöhtes Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr auf. Durch einen höheren Standard können höhere Reisegeschwindigkeiten erreicht werden und somit Anreize für einen Umstieg auf das Fahrrad gegeben werden. Zur Abschätzung der derzeitigen Nutzung sollten bereits im Bestand Zählungen für alle Verkehrsmittel durchgeführt werden, um die möglicherweise auftretenden Konflikte bei einer Zunahme im Radverkehr besser abschätzen zu können. Die Pendlerströme im Radverkehr treten häufig zeitlich beschränkt auf.

Als Wunsch bzw. Forderung an die Verwaltung wird die kurzfristige Beseitigung der bekannten Konfliktpunkte genannt.

Ergebnisse Bereich 4 Südkreuz und Anbindung

Foyer

Moderation: Mone Böcker

Fachplanung: Prof. Dr. Thomas Richter, SHP Ingenieure

Merkmale und Herausforderungen

- Führung am S-Bahnhof Südkreuz/Wilhelm-Kabus-Straße
- Ggf. Verbreiterung des bestehenden Radwegs parallel der Bahntrasse
- Prüfung der Anbindung zur Innenstadt vorbehaltlich von Planungen der DB

In der lebhaften Diskussion gibt es keine eindeutige Präferenz für eine der beiden Alternativen im Westen über die S-Bahn-Schöneberg bzw. im Osten über den Fernbahnhof Südkreuz. Viele Hinweise deuten zwar darauf, dass die Route am Bahnhof Südkreuz und an der östlichen S-Bahn-Trasse gegenüber der Führung am EUREF Campus favorisiert wird. Als Problempunkt wird von vielen Beteiligten aber die Umfahrung des Bahnhofs Südkreuz auf hoch verkehrsbelasteten Straßen und Knotenpunkten betrachtet. Mehrfach wird hier eine direkte Durchquerung gefordert: Als Vorschlag wird von einem Beteiligten angeregt, die Radschnellverbindung oberhalb der S-Bahn aufzuständern und direkt durch das Bahnhofsgebäude zu führen (rot). Dies wird vom Fachplaner aber als technisch kaum realisierbar und mit der DB kaum verhandelbar eingeschätzt. Auch ein Tunnel unter dem Bahnhof wird vorgeschlagen. Manche Beteiligte wünschen hier mehr Konsequenz und Mut, auch in den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. Für den Autoverkehr sei so viel ermöglicht worden, warum nicht auch einmal für den Fahrradverkehr? Es folgt aber auch der Hinweis eines Beteiligten, dass doch eher eine realistische Lösung angestrebt werden sollte. Es wird angeregt, den Kontakt zur DB zwecks Abstimmung einer optimierten Führung an Bahnhof Südkreuz zu suchen.

In diesem Zusammenhang wird auch der Wunsch geäußert, im Bahnhof wieder die Mitnahme eines Fahrrads zuzulassen, damit die Menschen, die geradeaus durchwollen, das Fahrrad wenigstens schieben können (grün).

Eine Teilnehmerin regt an, am Südkreuz eine Art Mobilitätsstation einzurichten, damit an diesem wichtigen Knotenpunkt ein einfacher Umstieg vom Fahrrad auf die Bahn und umgekehrt ermöglicht wird.

Mehrfach wird auch der Wunsch geäußert, dass beide Hauptvarianten (rot und grün) als Radschnellverbindungen ausgebaut werden sollten, dies scheint im Abschnitt nördlich der Kolonnenstraße von Bedeutung.

Es wird auch der Wunsch geäußert, dass eine Radschnellverbindung möglichst gerade und nicht im Zickzack geführt werden sollte.

Die plangleiche Querung des Sachsendamms bei der Alternativroute und die anschließende Führung über die Torgauer Straße werden von einigen Beteiligten als sehr kritisch gesehen. Alternativ sollte eine Brücke über den Sachsendamm geprüft werden.

Die Führung über Erschließungsstraßen wird trotz der vorgesehenen Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf den Anliegerverkehr aufgrund der möglichen Konflikte kritisch gesehen.

Es wurde von bereits heute vorhandene erheblichen Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgängern/Erholungssuchenden in den Parks, insbesondere im Flaschenhalspark und im Park am Gleisdreieck berichtet.

Abschluss

Um 20:10 Uhr wird die Gruppenphase beendet und die Veranstaltung im Plenum weitergeführt. Das Team von SHP Ingenieure fasst jeweils kurz Eindrücke und Ergebnisse aus den Gesprächen fachlich zusammen.

Aus den Gesprächsgruppen sind wenige offene Fragen an die Verwaltung herangetragen worden, die Horst Wohlfarth von Alm, SenUVK beantwortet:

- Ein Anliegen an die Verwaltung ist, Knackpunkte, d.h. bekannte Problemstellen, möglichst kurzfristig zu entschärfen. Eine weitere Frage lautet, wer für vorgezogene Maßnahmen zuständig sein könnte. Herr Wohlfarth von Alm weist darauf hin, dass die Zuständigkeit bei den Bezirken liege. Es sei durchaus denkbar, dass einzelne Maßnahmen ohne Planfeststellungsverfahren frühzeitig umgesetzt werden könnten. Hierunter fielen z.B. auch die Ertüchtigung eines Radwegs.
- Weiter wird danach gefragt, warum nicht offensiv die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn gesucht werde. Herr Wohlfarth von Alm erwidert, SenUVK sei in Abstimmungen mit der Deutschen Bahn. Er weist aber auch darauf hin, dass die Inanspruchnahme von Bahnflächen ein sehr kompliziertes Verfahren voraussetze. Bahnbetriebsflächen müssen grundsätzlich erhalten bleiben.



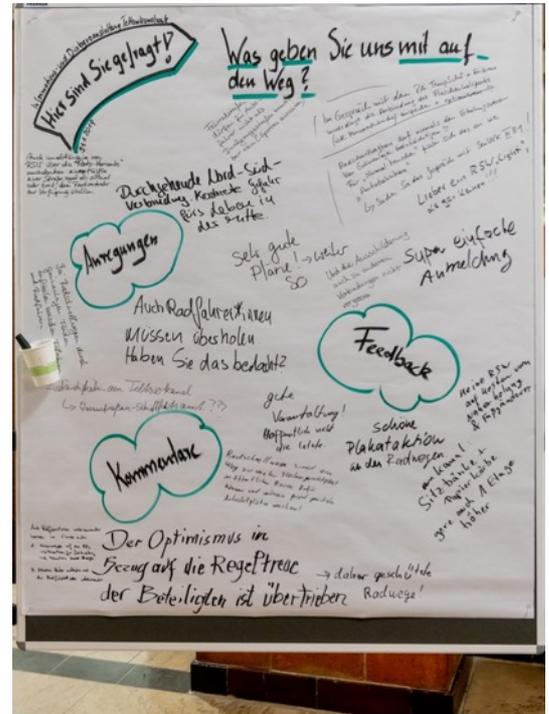
Schlussworte von Horst Wohlfarth von Alm, SenUVK, und Bezirksstadträtin Christiane Heiß

Christiane Heiß, Bezirksstadträtin in Tempelhof-Schöneberg, verabschiedet die Anwesenden mit einem Schlusswort. Sie nimmt Bezug auf die Empfehlungen aus den Gesprächsgruppen. Viele der Konfliktpunkte seien ihr bereits aus anderen Diskussionen über die Radverkehrsstrategie bekannt. Insbesondere die Grundsatzfragen würden immer wieder diskutiert, ob Radschnellwege in Parkanlagen passen würden und wie es um die Sicherheit von Fahrradfahrern in der Straße bestellt sei. Sie bestätigt die Aussage von Herrn Wohlfarth von Alm, dass die Abstimmung mit der Bahn anspruchsvoll sei und die Zeitabläufe von Abstimmungsvorgängen sich nicht mit der Erwartungshaltung einer schnellen Umsetzung von Maßnahmen vertragen würden. Als guten und richtigen Beitrag unterstütze sie den Bau einer Rampe am Priesterweg. Dieser müsse so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Dies gelte ebenso für die Identifikation von Gefahrenstellen auf der Route. Die Sicherheit und Durchgängigkeit der Route für den Radverkehr sollte an erster Stelle stehen. Als Abschluss nimmt Frau Heiß noch einmal Bezug auf die Worte von Herrn Wohlfarth von Alm. Es sei richtig, dass die Zuständigkeit für kurzfristige Maßnahmen im Bezirk liegen, jedoch sei dieser bei der Umsetzung auch auf die Senatsverwaltung angewiesen. Gemeinsam könne das Projekt schneller umgesetzt werden. Sie hofft auf weitere konstruktive Gespräche und bedankt sich ganz herzlich bei den Beteiligten für ihre Mitarbeit.

Frau Böcker weist darauf hin, dass am Ausgang ein Plakat für weitere Anregungen und Feedback zur Verfügung steht. Sie bedankt sich bei Frau Heiß und bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und schließt die Veranstaltung um 20:30 Uhr.

Feedbackplakat

- Fahrradstraßen dürfen für Autofahrer nicht als Durchgangsstraßen benutzbar sein (Sperrn einrichten).
- Auch unabhängig von RSW (*Anmerkung: Radschnellweg*) über die „Paris-Variante“ nachdenken: eine Hälfte der Straße, egal ob schmal oder breit, dem Radverkehr zu Verfügung stellen.
- Durchgehende Nord-Süd-Verbindung. Konkrete Gefahr fürs Leben in der Mitte.
- Im Gespräch mit den BA TempSchö + FriKreu (*Anmerkung: Bezirksämtern Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg*) unbedingt die Anbindung des Flaschenhalsparks (östliche Monumentbrücke; (*Anmerkung: Monumentenbrücke*)) ansprechen + optimieren!!!
- Radschnellwegbau darf niemals den Erholungswert von Grünanlagen beeinträchtigen! Für „Normal-Menschen“ fühlt sich das an wie „Autobahnbau“ → Suchen Sie das Gespräch mit SenUVK III B1!
- Lieber eine RSW (*Anmerkung: Radschnellweg*) „Light“ als gar keinen!
- Sehr gute Pläne. Weiter so!
- Und die Ausschilderung auch zu anderen Verbindungen nicht vergessen.
- Super einfache Anmeldung.
- Auch Radfahrer*innen müssen überholen. Haben Sie das bedacht?
- Bei Radschnellwegen durch Grünanlagen: Flächen aufteilen zwischen Fußgängern und Radfahrern.
- Zuständigkeit am Teltowkanal → Wasserstraßen-Schiffahrtsamt???
- Gute Veranstaltung! Hoffentlich nicht die letzte.
- Schöne Plakataktionen an den Radwegen.
- Keine RSW (*Anmerkung: Radschnellweg*) auf Kosten von Naherholung & Fußgängern.
- Radschnellwege sind ein Weg zu mehr Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum. Dafür können und müssen privat genutzte Autostellplätze weichen.
- Am Kanal: Sitzbänke + Papierkörbe, gerne auch eine Etage höher.
- Der Optimismus in Bezug auf die Regeltreue der Beteiligten ist übertrieben. → daher geschützte Radwege!
- Auch Radfahrer*innen untereinander können im Chaos enden,
 - A: Verkehrsregeln auf den RVS implementieren, für Durchsetzung und Kenntnis dieser sorgen.
 - B: Mehrere Routen entlasten auch die Radfahrer*innen voneinander.



Feedbackplakat

Anhang

1. Notizen Bereich 1 Uferweg

Vorteile:

- Ostpreußendamm – Siemensstraße, zusätzlicher Gewinn für alle Gruppen (Nutzungskonflikte befürchtet).

Nachteile/Konflikte:

- Teltowkanal, starker Eingriff (Umweltschutz)
- aktuell: Aufenthaltsqualität
- einseitige „Mono“-Nutzung am Kanal
- Anbindung Radweg Berlin → Leipzig (*Anmerkung: Fernradweg Berlin-Leipzig*)
- Problem Rad- und Wanderweg zusammenzulegen

Allgemeine Hinweise:

- Berliner Umland einbeziehen
- Instandsetzungen gewünscht (Brücken)
- Nutzungen am Wochenende berücksichtigen

Gelbe Klebezettel auf Karte:

- Brücke Sachtlebenstraße
- *Pfeile / Verbindung Nord/Süd Teltow; Ost-West Klein Machnow*
- Verbindung nach Potsdam
- Teltowkanalweg ist wichtiges Naherholungsgebiet
- Verbindung nach Teltow sicherstellen
- Konflikte mit LKW
- statt Konflikt mit Fußgängern am Teltowkanal Radfahrer auf die Straße
- Fußgänger bevorzugen und auf Wasserseite führen
- Fahrradverkehr Luftschadstoffe meiden, Vorteil Trasse direkt an Teltowkanal
- Befürchtung: Grünflächenverlust verringert Erholung bei Hitze
- Trampelpfad/alter Treidelpfad am Kanalufer
- Siemensstraße/Ostpreußendamm umwidmen zu Radweg für Anwohnernutzung
- Hauptwanderweg 17 von Radweg trennen
- Unterquerungen der Brücken Königsbergerstraße, Bäkestraße, Kramerstraße sind zu eng
- Ich wünsche mir: Gute Gründung der Straße (Wie Autostraße) → Haltbarkeit → keine Wurzeln nach kurzer Zeit
- Unterführung Siemensstraße

Frage an die Verwaltung: An wen müssen wir uns wenden für vorgezogene Maßnahmen?

Bereich Süd/Werweg Vorteile	Nachteile/Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> - Ostpreußendamm - Siemensstr. zusätzlicher Gewinn für alle Gruppen (Nutzungskonflikte befürchtet) 	<ul style="list-style-type: none"> - Teltowkanal starker Eingriff (Naturschutz) - aktuell: Aufenthaltsqualität - einseitige „Mono-“ Nutzung am Kanal - Anbindung Radweg → Leipzig - Problem Rad- & Wanderweg zusammen zu legen
Schlussfolgerungen	Allgemeine Hinweise
	<ul style="list-style-type: none"> → Berliner Umland einbeziehen → Instandsetzungen gewünscht (ISrücken) → Nutzungen am Wochenende berücksichtigen

Hinweise auf dem Ergebnisplakat

2. Notizen Bereich 2 Teltowkanal – Arnulfstraße

Allgemeine Hinweise:

- geprüfte Varianten: Hinweise können zum weiteren Ausbau genutzt werden (*Anmerkung: Gemeint ist, dass unabhängig von der Auswahl einer Radschnellverbindung, die Ergebnisse der Untersuchungen über Probleme und Potenziale, in den weiteren Ausbau von Radwegeverbindungen einfließen können.*)
- Schuleingangsbereich sichern → Geschwindigkeitsbegrenzung
- Überquerung Siemensstraße: Wie? LSA? (*Anmerkung: Lichtsignalanlage*)
- „Anliegerfrei“ = Autostraße → bauliche Vorkehrungen notwendig
- Einbahnstraßensystem besser als Anlieger-Radstraßen, Sofortmaßnahmen für Siemensstraße notwendig
- Pollerlösungen teuer, aber mit Chip zugänglich, RSV machen Autofahrer zu Feinden

Gelbe Klebezettel auf Karte:

- KiTa beachten
- Knotenpunkt Siemensbrücke (unterfahren?)
- schmale Straßen, viele Seitenstraßen
- führt nach Steglitz (S-Bahn)
- Einsammeln von Nicht-S-Bahn-Fahrem
- direkteste Route ins Zentrum
- Priesterweg-Brücke war schon mal in der Diskussion
- Sperre ist gut → wenig Autoverkehr
- eventuell als Zwischenlösung gut
- massive Baumaßnahmen notwendig
- als Nebenroute vorgesehen
- Tempelhof/Schöneberg wichtiges Ziel
- viel im Grünen

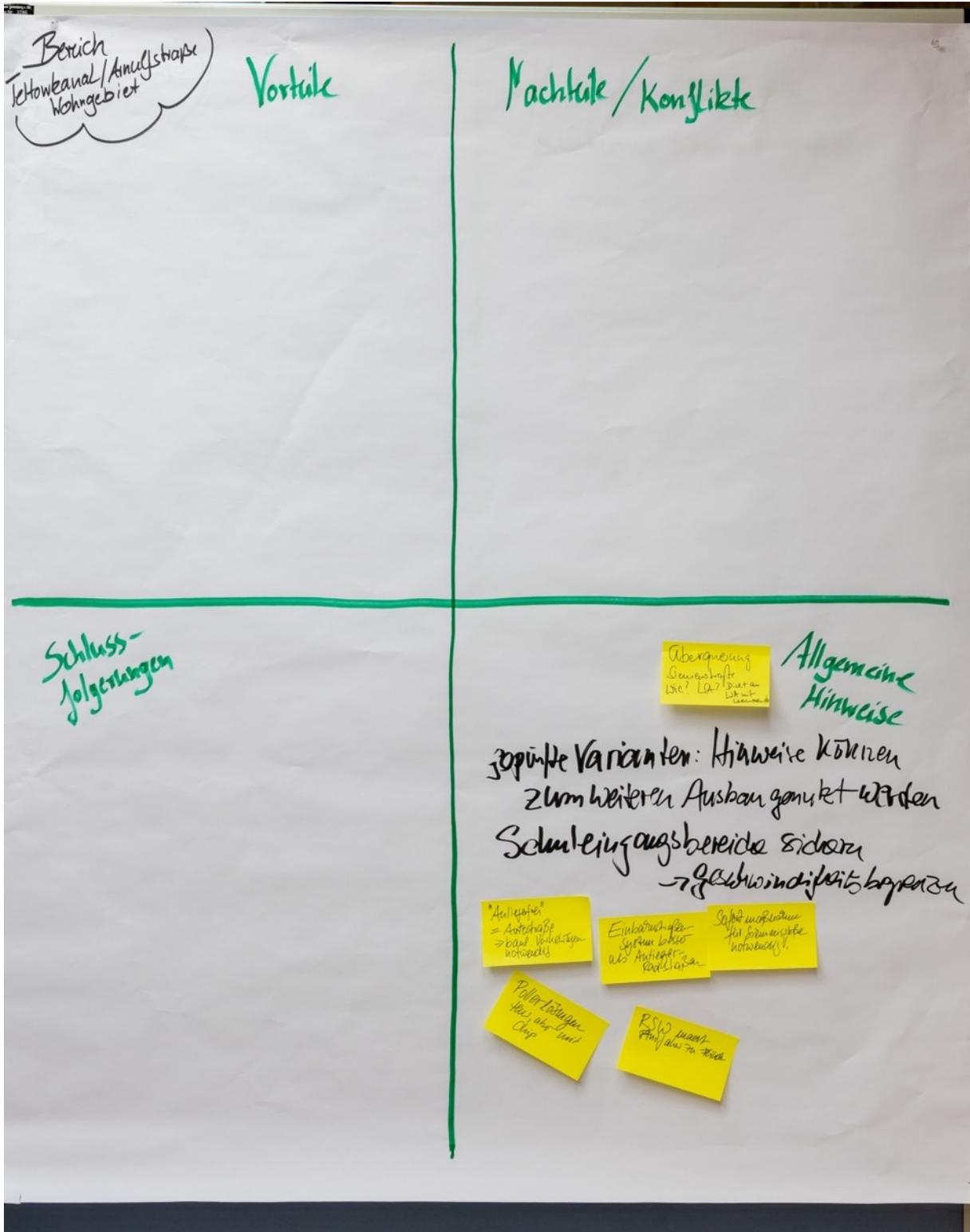
2 Teltowkanal – Arnulfstraße



Radschnellverbindung Teltowkanalroute

- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative intensiv geprüft + bewertet
- Alternative zum Teil außerhalb des Trassenkorridors
- Weitere Alternative
- Zubringer
- Radfernweg
- Fahrradroute-Hauptnetz
- Knotenpunkt
- Trassenabschnitt

Hinweise auf der Karte



Hinweise auf dem Ergebnisplakat

3. Notizen Bereich 3 Priesterweg/Hans-Baluschek-Park

Vorteile:

- Direkte Wegführung (rote Trasse)
- Priesterweg Bäume → beschattete Wege

Nachteile:

- Konfliktpunkt Knotenpunkt Preller Weg/Sembritzkistraße (?) → Brücke!?
- Konflikte zwischen Fußverkehr und Inline-Skatern und Radverkehr im Park
- Konfliktpunkt Südkreuz
- Zugang zum S-Bahnhof Priesterweg → Engstelle
- Verlauf durch Park sehr kritisch (Naherholungsschwerpunkt) → besser Ertüchtigung Priesterweg → Meinungen gehen auseinander
- Soziale Sicherheit im Park nicht gewährleistet
- Konfliktpunkt S-Bahn Priesterweg
- HVS (*Anmerkung: Hauptverkehrsstraßen*) → Konflikte Parken → Umweg
- Entwässerung Priesterweg kritisch

Schlussfolgerungen:

- Grundlegende Diskussion: Grünflächen vs. Hauptverkehrsstraßen
- Variante c (gelb) näher betrachten!

Allgemeine Hinweise:

- Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr
- Planungsrechtliche Schritte notwendig
- Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr deutlich machen
- Pendlerströme im Radverkehr temporär beschränkt → Nutzung Fuß/Rad
- Zählungen im Fuß- und Radverkehr im Bestand durchführen
- Prellerweg keine gute Alternative → zu schmal, Bäume müssen fallen
- Verknüpfung Sembritzkistraße und Hans-Baschulek-Straße → Netzlücken schließen

Frage an die Verwaltung: Knackpunkte kurzfristig entschärfen!

3 Priesterweg – Hans-Baluschek-Park



Radschnellverbindung Teltowkanalroute

- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative intensiv geprüft + bewertet
- Alternative zum Teil außerhalb des Trassenkorridors
- Weitere Alternative
- Zubringer
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Knotenpunkt
- Trassenabschnitt

Hinweise auf der Karte

4. Notizen Bereich 4 Südkreuz und Anbindung

- Vorteile: Kombination mit geplantem Fahrradparkhaus; dies proaktiv angehen
- Nachteile: Schlenker am Südkreuz problematisch
- Schlussfolgerungen: Durchgang durch den Bahnhof ergänzend prüfen (alternativ: Tunnel); Die Planung tastet sich entlang bestehender Infrastruktur, aber beseitigt nicht die momentanen großen Hindernisse. Hier klotzen statt kleckern.
- Allgemeine Hinweise: Mut zu Brücke(n) oder Tunnel, speziell Torgauer Straße

Klebezettel auf Karte:

- Direkter Zugang zur Bahn
- Brücke möglich (S-Bahn Schöneberg?)
- Radwegführung Südkreuz auf einer Seite
- Torgauer Straße zu eng
- Verbindung rot-grün machbar! (*Anmerkung: Es geht um eine gute Verbindung für den Fahrradverkehr zwischen roter und grüner Route.*)
- auch an y-Anbindung denken
- Park derzeit für Fahrräder nicht nutzbar

Frage an die Verwaltung: Warum wird kein intensiver Austausch mit der Bahn (als staatseigene Grundstückseignerin) gesucht?!

4 Südkreuz + Anbindung






Radschnellverbindung Teltowkanalroute

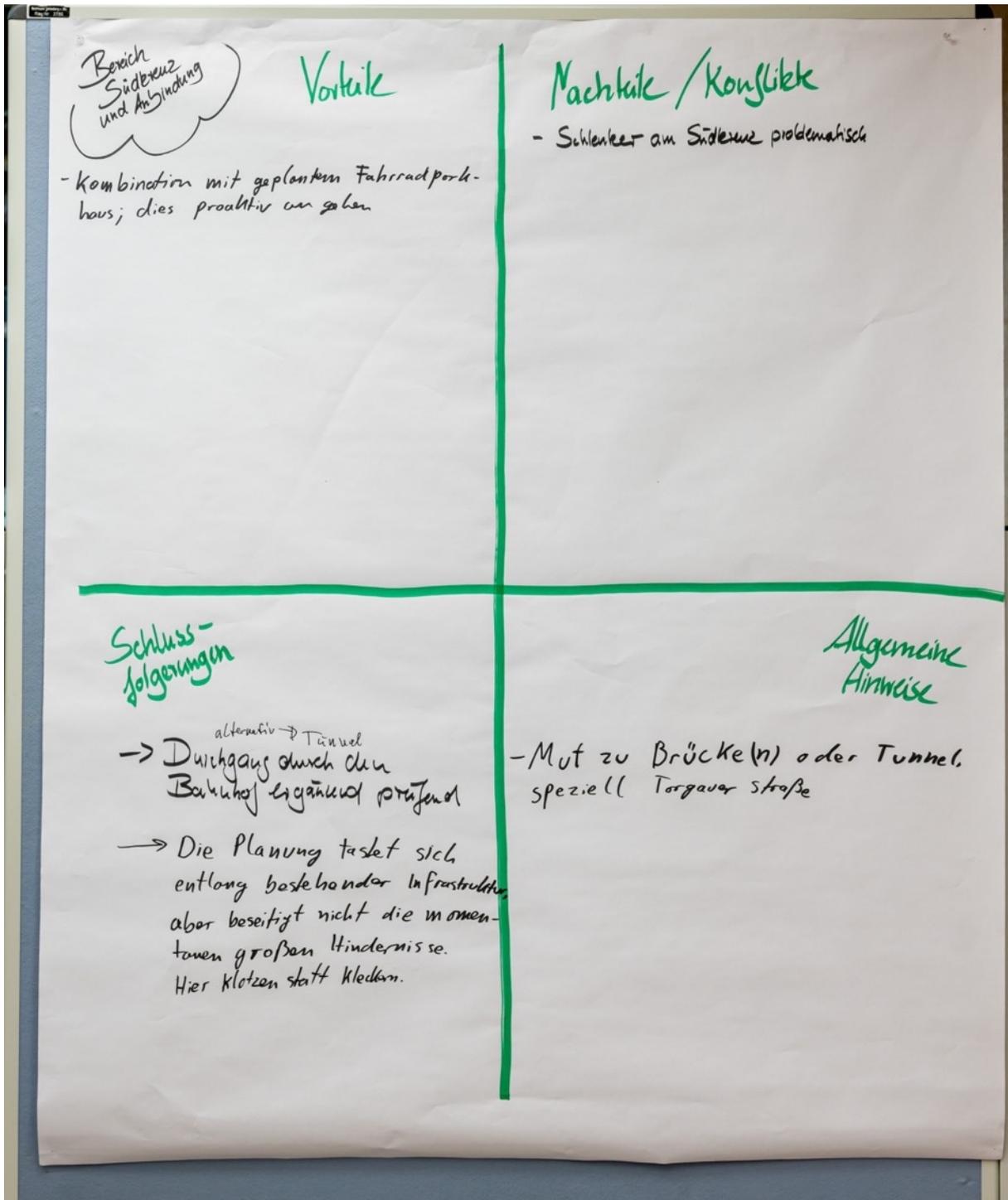
- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative intensiv geprüft + bewertet
- Alternative zum Teil außerhalb des Trassenkorridors
- Weitere Alternative
- Zubringer
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- + Knotenpunkt
- + Trassenabschnitt








Hinweise auf der Karte



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 de 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/Christian Kruppa

Stand: Februar 2019

