

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

1 Warum wird der Weg ausgebaut?

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

2 Was ist beim Ausbau geplant?

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

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

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

4 Werden den Fußgänger*innen Flächen weggenommen?

Der Spree-Rad- und Wanderweg steht bereits jetzt Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gemeinsam zur Verfügung. Von dem Ausbau werden alle Nutzer*innen profitieren, weil der Weg für alle komfortabler und sicherer wird. Er wird durchgängig verbreitert und so werden alle mehr Platz bekommen – zum Gehen, Fahren, Joggen, Verweilen, Spielen und Sport machen.

5 Durch Charlottenburg und Spandau soll eine Radschnellverbindung gebaut werden. Warum wird diese nicht von den Radfahrenden genutzt anstelle des Wegs entlang der Spree?

Radschnellverbindungen sind direkte Strecken für den Alltagsverkehr – das gilt für den Spree-Rad- und Wanderweg nicht. Er ist in erster Linie ein touristischer Weg und soll der Naherholung dienen – nicht nur, aber auch für Radfahrer*innen. Im Gegensatz zu Radschnellverbindungen werden auf dem Spree-Rad- und Wanderweg der Fuß- und Radverkehr auf einer gemeinsamen Fläche geführt. Da er überwiegend durch Grünanlagen verläuft, gilt hier die Regel, dass die Radfahrer*innen sich den Fußgänger*innen unterordnen müssen.

6 Welcher Wegebelaag ist vorgesehen?

Derzeit werden verschiedene Varianten in Betracht gezogen. Da der Weg aus touristischen Fördermitteln finanziert wird, barrierefrei gestaltet werden soll und es sich zudem um einen Rad- und Wanderweg handelt, kommen in erster Linie gut berollbare Materialien wie Asphalt oder offenporige Bindemittelbeläge in Betracht. Es wird aber auch geprüft, ob andere Materialien, z. B. wasserdurchlässige Kies- oder Splittbeläge aus Gründen des Natur- und Umweltschutzes nötig sind. Hier kommt es auf Kriterien wie die notwendige Pflege, den Verschleiß sowie die Belastbarkeit an. Pflasterbeläge sind nicht barrierefrei und kommen daher nur in Ausnahmefällen in Frage, beispielsweise, um durch einen Wechsel des Belags die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

7 Wann beginnen die Bauarbeiten und wann wird der Weg fertiggestellt?

Die Bauarbeiten für den Teil zwischen Jungfernheidebrücke und Fürstenbrunner Weg können voraussichtlich 2022 starten. Die Fertigstellung des Abschnitts vom Fürstenbrunner Weg bis zur Havelmündung wird länger dauern. Das hängt maßgeblich von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens für diesen Abschnitt ab und von der Fahrrinnenanpassung der Spree durch das Wasserstraßen-Neubauamt, die derzeit ebenfalls geplant und sukzessive umgesetzt wird. Erst wenn die neuen Uferwände fertig sind, kann der Weg dort entlang gebaut werden. Die Bauausführung für den Spree-Rad- und Wanderweg kann hier daher voraussichtlich 2024 beginnen.

8 Wie wird die neue Brücke aussehen?

Die Planungen für die neue Brücke sind derzeit noch in Arbeit, es sind verschiedene Varianten denkbar. Ein erster Entwurf wird frühestens im Sommer 2021 vorliegen.

9 Wie werden mögliche Eingriffe in die Natur ausgeglichen?

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

10 Müssen für den Ausbau Kleingärten weichen?

Nein, es ist nicht notwendig, Kleingärten zu räumen oder umzusiedeln. Es gibt aber drei Parzellen, die auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses von 1997 für die neue Schleuse Charlottenburg noch zu räumen sind. Das ist den Pächter*innen bereits seit mehreren Jahren bekannt.

11 Wer ist für den barrierefreien Ausbau des Wegs in Mitte verantwortlich?

Die Verantwortung für den Ausbau in Mitte wurde nicht an infraVelo übertragen. Hier ist der Bezirk verantwortlich.