



*Berlin: mobiler*

# Radschnellverbindung West-Route

## Informations- und Dialogveranstaltung 13.8.2019

### Dokumentation

## Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Nr. 5 „West-Route“

### Dokumentation

Rathaus Charlottenburg

Dienstag, 13. August 2019

18:00 Uhr bis 20:00 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  
Oliver Schruoffeneger, Bezirksstadtrat Charlottenburg-Wilmersdorf  
Frank Bewig, Bezirksstadtrat Spandau
3. Radschnellverbindung „West-Route“ Vorgehen und Planungsstand | Torsten Perner, Ramboll
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 | Wigand von Sassen, Leiter der Arbeitsgruppe Radverkehrsinfrastruktur, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



*Staatssekretär für Verkehr Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Gespräch (links), Einlass mit Infoausstellung sowie Abfragen im Foyer (rechts)*

## Vorspann

Beim Eintreffen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich im Foyer des Saals der Bezirksverordnetenversammlung anhand einer Plakatausstellung zu informieren: Es stehen Informationen aus der vorangegangenen Potenzialanalyse und über den Trassenkorridor für die Radschnellverbindung „West-Route“, der durch die Bezirke Spandau und Charlottenburg-Wilmersdorf 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?

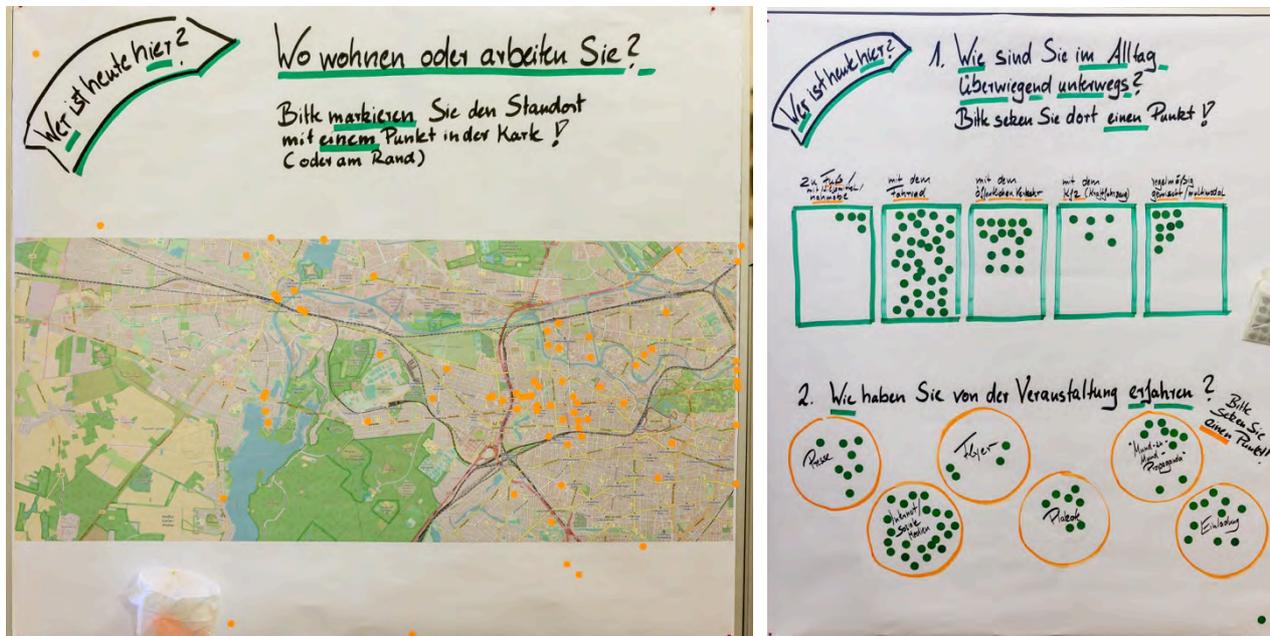
Die Mehrzahl der Beteiligten wohnt bzw. arbeitet im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, nur ein kleiner Teil kommt aus dem Bezirk Spandau. Wenige Teilnehmende kommen aus einem weiteren Umfeld ausgehend vom untersuchten Trassenkorridor.

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Die Mehrzahl der Beteiligten setzt den Punkt bei überwiegend „mit dem Fahrrad“ unterwegs. Mit deutlichem Abstand folgen Beteiligte, die überwiegend „mit dem öffentlichen Verkehr“ oder „regelmäßig gemischt/multimodal“ unterwegs sind. Lediglich fünf Beteiligte setzen den Punkt bei überwiegend „mit dem Kfz“ unterwegs. Vier Beteiligte geben an, überwiegend „zu Fuß/mit Hilfsmittel/nahmobil“ unterwegs zu sein.

- Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?

Die Mehrzahl der Beteiligten hat über das Internet bzw. aus sozialen Medien von der Veranstaltung erfahren. Mit deutlichem Abstand folgen die Angaben bei „Einladung“, „Mund-zu-Mund-Propaganda“, „Presse“, „Plakate“ und schließlich „Flyer“.



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 120 Teilnehmer\*innen zur Informations- und Dialogveranstaltung.

Frau Böcker erläutert nachfolgend den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung „West-Route“. 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. Frau Böcker weist darauf hin, dass nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung im späteren Planfeststellungsverfahren ebenfalls eine öffentliche Beteiligung vorgesehen ist. Sie weist darauf hin, dass eine derart frühzeitige Beteiligung in den neuen „Berliner Leitlinien zur Bürgerbeteiligung“ vorgesehen sei.

Frau Böcker greift die Abfragen aus dem Eingangsbereich zur Zusammensetzung des Kreises der Teilnehmer\*innen auf (siehe Vorspann) und ergänzt diese um weitere Abfragen im Plenum. Die deutliche Mehrzahl der Anwesenden ist demnach der Gruppe der interessierten Bürger\*innen zuzuordnen. Etwa ebenso viele Teilnehmer\*innen melden sich auf die Frage, ob sie die Radschnellverbindung künftig voraussichtlich nutzen würden. Frau Böcker weist darauf hin, dass der hohe Anteil der Radfahrenden im Plenum nicht die reale Verteilung der Verkehrsmittelwahl in Berlin abbildet. Sie bittet darum, in den Gesprächen auch andere Verkehrsarten mit zu berücksichtigen. Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass nur wenige Personen bereits an zurückliegenden Veranstaltungen über die Machbarkeitsstudien für andere Radschnellverbindungen teilgenommen haben.

Die Beteiligten können bei der Namensfindung für die Radschnellverbindung mitwirken und dafür Vorschläge auf einem Plakat notieren. Bis zum Ende der Veranstaltung können die Beteiligten einen Punkt bei ihrem Favoriten setzen.

Staatssekretär Ingmar Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, begrüßt die Teilnehmer\*innen zur sechsten Veranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen für Berliner Radschnellverbindungen. Die Senatsverwaltung plant derzeit 11 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. So soll insbesondere im Pendlerverkehr ein Umstieg auf das Fahrrad attraktiver werden. Herr Streese bekundet, die öffentlichen Veranstaltungen seien ein großer Gewinn für die Untersuchungen, weil die Bürger\*innen als örtliche Expert\*innen immer wieder interessante Vorschläge für die Trassenfindung einbringen würden. Er greift außerdem die laufenden Planungen für einen Radweg über die Stößenseebrücke auf, für die im vergangenen Jahr bereits einige Bäume gefällt, aber keine weiteren Maßnahmen ergriffen wurden. Sollte die Radschnellverbindung über die Heerstraße verlaufen, müsste auch die Führung über die Stößenseebrücke einbezogen werden. Herr Streese kündigt an, dass zeitnah eine Begehung der kritischen Stelle durchgeführt werde, um diesbezüglich das weitere Vorgehen abzustimmen.



Staatssekretär Streese, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (links), Plenum (rechts)

Die Trassenkorridore führen durch die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau. Als Hausherr und Vertreter des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf begrüßt Bezirksstadtrat Oliver Schruoffeneger die Anwesenden. Er hebt die Bedeutung guter Radverkehrsverbindungen über längere Distanzen hervor. Im Bezirk gebe es viele Hauptverkehrsstraßen und ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen. Die „West-Route“ verbindet den Stadtrand mit der Stadtmitte. Wichtig wäre seines Erachtens auch eine optimierte Verbindung von Nord nach Süd.

Frank Bewig, Bezirksstadtrat in Spandau erachtet die heutige Veranstaltung als wichtig, um die Diskussionen über den Radverkehr von einer allgemeinen auf eine konkrete räumliche Ebene zu bringen. Es gebe immer nur eine Verkehrsfläche, auf der die Anliegen vieler verschiedener Verkehrsteilnehmer\*innen zusammenkämen. Das rufe Konflikte hervor. Daher sei das Zusammenkommen unterschiedlicher Interessenlagen und der gemeinsame Austausch von großer Bedeutung. Der Bezirk Spandau begrüße den Bau von Radschnellverbindungen. Bei der Planung sollten allerdings alle Verkehrsarten berücksichtigt werden. Herr Bewig bittet um Nachsicht: Ein Gesetz – wie das Mobilitätsgesetz – ließe sich schnell beschließen. Für die Umsetzung der Vorhaben sei jedoch eine umfassende Planung und Abwägung vielfältiger Belange notwendig; das brauche auch Zeit.



*Bezirksstadtrat Oliver Schruoffeneger (links), Bezirksstadtrat Frank Bewig (rechts)*

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 Wigand von Sassen (Leiter der Arbeitsgruppe Radverkehrsinfrastruktur, Abt. IV B Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) mit weiteren Kolleg\*innen vor Ort.
- Die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion liegt in der Verantwortung der GB infraVelo GmbH (infraVelo). Geschäftsführerin Katja Krause ist mit ihrem Team vor Ort.
- Die Machbarkeitsuntersuchungen werden von einem Team aus den Ingenieurbüros ETC Gauff Mobility, Ramboll und EIBS erarbeitet. Vertreten sind Torsten Perner, Ingolf Berger, Karen Wanner, Lars Thoma (Ramboll), Matthias Ferber, Nils Kohlschmidt (EIBS) sowie Anja von Falkenhausen (ETC Gauff Mobility).
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Olga König 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](http://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, Rundfunk Berlin Brandenburg). Am Ausgang liegen Listen aus, in die sich Interessierte für den Newsletter von infraVelo anmelden können.



Moderatorin Mone Böcker (links) und das Plenum beim Vortrag von Herrn Perner (rechts)

## Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Torsten Perner, Ramboll, informiert über die Planungen und den aktuellen Arbeitsstand der Machbarkeitsuntersuchungen für die „West-Route“. Der Umstand, dass die Hauptstadt Berlin über großzügig dimensionierte Verkehrsflächen verfüge, stelle seines Erachtens eine gute Ausgangslage für die Umsetzung von Radschnellverbindungen dar. Herr Perner zeigt auf, dass im städtischen Durchschnitt besonders auf den Fußverkehr und den öffentlichen Nahverkehr hohe Anteile entfallen, der Anteil des Radverkehrs falle hingegen geringer aus. Gleichzeitig falle der Anteil des Autoverkehrs in Berlin im Vergleich zu anderen europäischen Städten in der Hauptstadt deutlich geringer aus. Allerdings bestünden innerhalb der Bezirke zum Teil deutliche Unterschiede. Die überdimensionierten Flächen für den Autoverkehr seien ein Potenzial, um die Verkehrsflächen neu aufzuteilen und den Radverkehr zu stärken. Davon würden letztlich alle Verkehrsteilnehmer\*innen profitieren, da auch das verbleibende Kfz-Aufkommen besser abgewickelt werden könnte. Keinesfalls solle der Radverkehr auf Kosten des Fußverkehrs gestärkt werden. Im Gegenteil, am Beispiel der Königin-Luise-Brücke/Nørrebrogade in Kopenhagen zeigt Herr Perner auf, dass nach der Einrichtung einer Radschnellverbindung die Verkehrsleistung insgesamt – nicht nur die des Radverkehrs – gestiegen sei, dabei aber auch höhere Aufenthaltsqualitäten und sogar ein Mehrwert für angrenzende Geschäfte entstanden seien.

In den Machbarkeitsuntersuchungen für die „West-Route“ werden die Potenziale verschiedener Wegeführungen zwischen der Stadtgrenze und Tiergarten analysiert. Herr Perner informiert, dass die dänische Kolleg\*innen von Ramboll und deren Erfahrungen aus Projekten in Kopenhagen, sowohl auf Seiten der Verwaltung als auch auf Seiten des Planungsbüros, einbezogen würden.

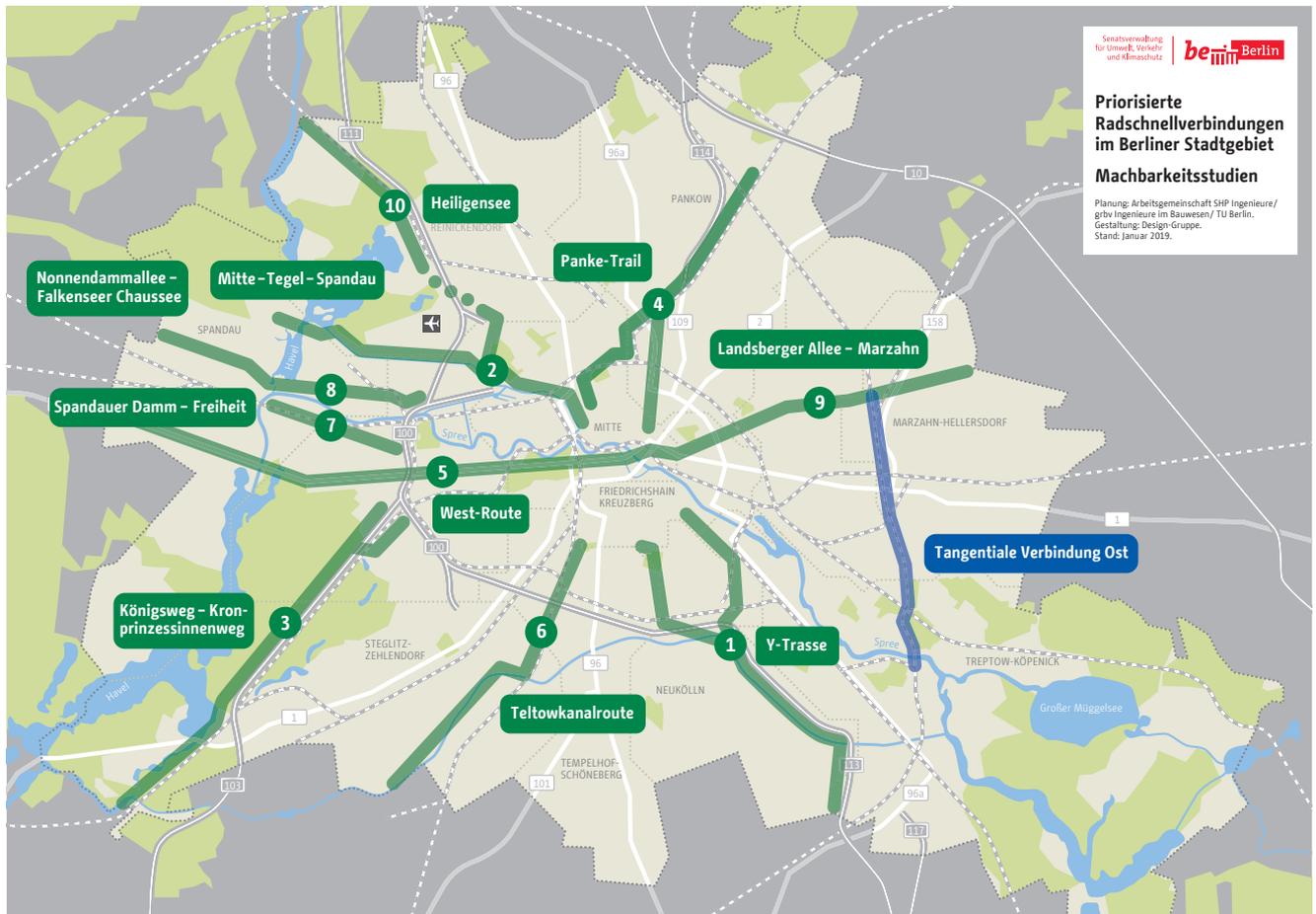
Auf der heutigen Veranstaltung werden erste Einschätzungen des Planungsteams zu möglichen Routen vorgestellt und deren Vor- und Nachteile mit den Teilnehmenden diskutiert. Herr Perner erläutert, die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsführung werde erst nach Beschluss der endgültigen Routenführung nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung festgelegt.

Radschnellverbindungen stellen ein neues Element sowie eine neue Qualität von Radinfrastruktur dar. Herr Perner stellt wichtige Merkmale von Radschnellverbindungen vor:

- Effiziente Infrastrukturen (dreimal leistungsfähiger als der Autoverkehr)
- Ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Flächenentsiegelung
- Schnelle Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Mindestens 5 km lang (3 km innerhalb des S-Bahnringes)

- Mindestens 3 m je Richtung breit (4 m bei Zweirichtungsverkehr)
- Weitestgehend an Knotenpunkten/Ampeln bevorrechtigt

Radschnellverbindungen haben zudem das Potenzial, trotz des hohen (Rad-)Verkehrsaufkommens eine hohe Aufenthaltsqualität für Einzelhandel und Gastronomie zu schaffen. Sie tragen maßgeblich zur Leistungsfähigkeit wachsender Städte bei.



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

**Priorisierte  
Radschnellverbindungen  
im Berliner Stadtgebiet**

**Machbarkeitsstudien**

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

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

Herr Perner geht auf die Besonderheiten des Trassenkorridors ein: Die derzeit aus fachlicher Sicht am besten bewertete Route verläuft entlang der Hauptachse – Heerstraße, Bismarckstraße und Straße des 17. Juni. Diese Hauptstraßen bieten viel Platz für die Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Aufwertung des öffentlichen Raums. Herr Perner stellt die möglichen Varianten in insgesamt drei Abschnitten mit Vor- und Nachteilen für die jeweiligen Verkehrsarten vor. Eine Visualisierung skizziert die mögliche Neugestaltung des Straßenraums. Diese Darstellung ist beispielhaft und nicht abschließend. Die drei vorgestellten Abschnitte bilden zugleich die nachfolgenden Dialoginseln (siehe Karte Seite 10). Die Varianten sind Vorschläge, die mit den Beteiligten im Anschluss diskutiert werden. Die Anregungen aus den Dialoginseln werden vom Planungsteam eingesammelt, in den weiteren Untersuchungen geprüft und wo möglich berücksichtigt.



*Torsten Perner im Vortrag (links) und Matthias Ferber, Nils Kohlschmidt, Karen Wanner, Anja von Falkenhausen und Ingolf Berger (von links)*

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 Herr von Sassen von der Senatsverwaltung beantwortet (F= Frage/A= Antwort).

**F: Die Heerstraße und die Bismarckstraße sind Bundesstraßen. Eine Umgestaltung von Bundesstraßen ist immer mit Schwierigkeiten verbunden. Wie sehen Sie die Möglichkeiten einer Umgestaltung?**

A Perner: Die Umgestaltung von Bundesstraßen ist sicherlich mit Hindernissen verbunden. Das Planungsteam ist zunächst ergebnisoffen an die Analyse herangetreten und hat geprüft, wo eine Radschnellverbindung verkehrlich am meisten Sinn macht. Die Heerstraße und Bismarckstraße werden zurzeit nicht effizient genutzt. Es gibt vergleichsweise wenig Pkw-Verkehr auf einer überdimensionierten Fläche mit zum Teil acht Fahrspuren. Ein guter Verkehrsfluss würde auch auf weniger Fahrspuren – etwa auf 4 bis 6 Fahrspuren – funktionieren. Mit den zusätzlichen Flächen für den Fuß- und Radverkehr könnte so die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges deutlich gesteigert werden.

**F: Auf Hauptverkehrsstraßen ist das Konfliktpotenzial auch aufgrund der Nutzung durch unterschiedliche Verkehrsträger hoch. Auf der Trasse soll künftig die Straßenbahn erweitert werden, so dass sich weitere Konflikte ergeben werden. Warum sind dann die Nebenrouten schlechter bewertet?**

A Perner: Radschnellverbindungen können prinzipiell auch durch verkehrsberuhigte Straßen, umgangssprachlich Spielstraßen, geführt werden. Zu berücksichtigen ist aber die zu erwartende Verkehrsstärke im Radverkehr. Bei den hier vorhandenen Potenzialen und zu erwartenden Radverkehrsstärken ist eine Führung durch eine Spielstraße nicht verträglich machbar. Die Nebenrouten würden als Wohnstraßen ihre Aufenthaltsqualitäten einbüßen. Die hier bevorzugten Hauptstraßen bieten demgegenüber ausreichend Platz. Mit der geplanten Straßenbahn könnte die Kapazität noch weiter erhöht werden.

**F: Im Vortrag wurde gesagt, dass der ruhende Verkehr grundsätzlich viel Platz in Anspruch und eingeschränkt werden sollte. Die Visualisierung der Straßenraumgestaltung am Kaiserdamm zeigt aber weiterhin eine Spur für parkende Pkws am Straßenrand. Ist das notwendig und ist es nicht ein Sicherheitsrisiko, wenn neben dem Radweg Türen geöffnet werden?**

A Perner: Das Planungsteam schlägt vor, den Straßenraum Stück für Stück weiterzuentwickeln. Parkflächen in der Mitte zwischen den Fahrspuren sollte, so der Vorschlag, entfernt werden. Der Straßenraum am Kaiserdamm gibt den Platz für eine Radschnellverbindung und den Parkstreifen am Straßenrand her. In Zukunft kann sich zeigen, dass vielleicht auch dieses Parkraumangebot gar nicht mehr benötigt wird. Zwischen den Parkplatzflächen und der Radschnellverbindung wird es einen Sicherheitsbereich geben, um das sogenannte „Dooring“ (Erfassen von Radfahrer\*innen mit der Autotür) zu verhindern. Auch vor Kreuzungen soll es einen größeren Bereich (mehr als die vorgeschriebenen fünf Meter) geben, in dem Parken

nicht erlaubt ist. Das soll eine bessere Übersicht ermöglichen. Durch das Parken am Straßenrand wird auch der Fahrbahnraum optisch eingengt, was zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten führt.

**F: Die Visualisierung zeigt in der Bismarckstraße am Rand kleine Baumscheiben. Kann die Bismarckstraße nicht noch grüner werden?**

A Perner: Entsprechend der obenstehenden Ausführungen gilt auch hier, dass der Straßenraum später weiter und auch grüner entwickelt werden kann. Wenn der Parkstreifen am Straßenrand als Beispiel entfallen würde, könnten die Baumscheiben in dem Zuge vergrößert und die Straße insgesamt grüner werden. Im ersten Visualisierungsentwurf ist schon eine deutliche Verbesserung gegenüber der derzeitigen Situation mit mehr Platz für zu Fuß Gehende, Radfahrende und mehr Grünflächen ersichtlich – ohne dass nennenswerte Einschränkungen des Kfz-Verkehrs erforderlich sind.

**F: Entlang der Trasse müssen immer wieder Kreuzungen überquert werden. Gibt es im Zuge der Untersuchungen auch neue Standards bzw. Muster, wie Kreuzungen künftig sicherer gestaltet werden können?**

A Perner: Die einzelnen Kreuzungen wurden noch nicht im Detail betrachtet. Es gibt aber bereits Musterlösungen, die natürlich an die Gegebenheiten vor Ort angepasst und weiterentwickelt werden müssen. So ist es z.B. wichtig Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr und großzügige Sichtverhältnisse zu schaffen.

**F: Gibt es ein einheitliches Konzept oder einen einheitlichen baulichen Schutz, um das Zuparken von Fahrradwegen zu verhindern?**

A Perner: Bisher gibt es kaum bauliche Trennungen, die das Zuparken zuverlässig verhindern würden. Abhilfe verschaffen – neben Pollern – Bordsteine und die Einrichtung von Lieferzonen. Um „Dooring“ zu verhindern, sind ausreichende Sicherheitsabstände notwendig. Am Ende geht es aber auch um ein rücksichtvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer\*innen. Es ist unmöglich, eine Infrastruktur zu bauen, die alle Fehler von vornherein unterbindet.

**F: In Berlin reden wir über den Klimanotstand. Wir können nicht so lange warten. Müssen die Planungszeiträume immer so lang sein? Warum können nicht schon kurzfristige Maßnahmen an der Bismarckstraße realisiert werden?**

A Perner: Im bevorstehenden Planfeststellungsverfahren sind bestimmte, vorgegebene Fristen einzuhalten. Das benötigt Zeit. Die Beteiligung der TÖB (Träger öffentlicher Belange) braucht ihre Zeit, damit nichts übersehen wird und Hinweise in die Planungen miteinfließen können. Es können nach der formellen Beteiligung grundlegende Änderungen notwendig sein, so dass eine vorzeitige Maßnahmenumsetzung nicht immer zielführend wäre.

**F: In der Heerstraße wurden vor einiger Zeit Bäume gefällt. Die Baumaßnahmen sollen demnächst starten. Inwieweit macht es Sinn heute über diesen Abschnitt zu diskutieren?**

A von Sassen: In der Heerstraße wurden 2018 insgesamt 61 Bäume aufgrund des geplanten Baus von Radverkehrsanlagen gefällt. Dafür sind 91 Bäume im Bezirk Spandau zum Ausgleich gepflanzt worden. Die bisherigen Planungen wurden nun von den Überlegungen der Radschnellverbindung eingeholt. Es können noch Änderungen in die Planungen einfließen.

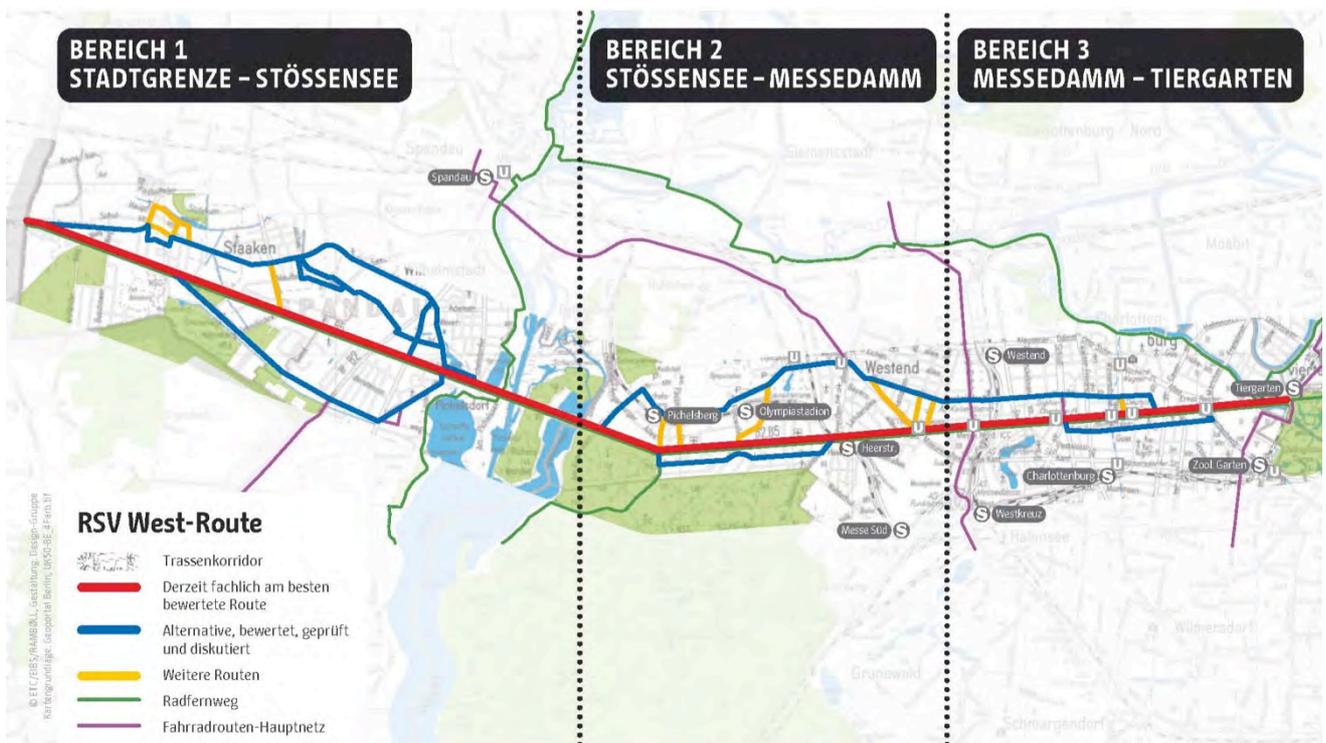
*Nachtrag: Im Anschluss an die Veranstaltung stoppt die Senatsverwaltung die Ausschreibungen für die Umgestaltung der Heerstraße in diesem Bereich zugunsten der Radschnellweg-Pläne.*

**F: Mit dem Bau der RSV wird im Jahr 2023 begonnen. Bleibt der Abschnitt an der Heerstraße bis dahin so?**

A von Sassen: Nein. Es gibt kurzfristig eine Begehung, um nach Lösungen zu suchen. Es wird eine Zwischenlösung bis zum Beginn der Maßnahmenausführung geben.



Rückfragen aus dem Plenum (links und rechts)



Karte 2: Überblick über die drei Bereiche der West-Route

## Gesprächsphase zur Radschnellverbindung „West-Route“

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 – Stadtgrenze – Stößensee
- Gruppe 2: Bereich 2 – Stößensee – Messedamm
- Gruppe 3: Bereich 3 – Messedamm – Tiergarten

In jeder Gruppe stellt ein\*e Fachplaner\*in zunächst die zur Diskussion stehenden Varianten vor. Auf der Karte sind jeweils drei Routenvarianten in blau dargestellt, die derzeit aus fachlicher Sicht als besonders geeignet erscheinen. 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 Stadtgrenze – Stößensee**

Moderation: Olga König, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Nils Kohlschmidt, EIBS, Karen Wanner, Ramboll

infraVelo: Gabriele Gluth

### Merkmale der Route 5.0

- 5.0 West – Heerstraße (PU) bestbewertete Variante
- + 6,9 km in ca. 18 Minuten (kürzeste Strecke und Fahrzeit)
- +/- 13 Lichtsignalanlagen und 7 Kreuzungen
- – 12 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- geplante Straßenbahn-Neubaustrecke auf Teilabschnitten der
- Heerstraße (optionale Weiterentwicklung in Richtung Stößensee – Theodor-Heuss-Platz)
- +/- Radwege mit 2,0 m Breite geplant bzw. bereits errichtet
- (Optimierungsbedarf an den Knotenpunkten)
- + Großzügige Platzverhältnisse westlich der Pichelsdorfer Straße
- – RSV-Standard östlich der Pichelsdorfer Straße nur mit grundlegender Neuaufteilung des Straßenraums möglich

### Varianten 5.1

- sind länger und greifen z. T. in Grünanlagen und derzeit nicht zugänglichen Flächen (Kaserne) ein. Sie sollten wegen der großen Verkehrspotenziale als wichtige Zubringer entwickelt werden.

### Variante 5.2

- führt durch ruhige Nebenstraßen, aber mit sehr begrenzten Platzverhältnissen – längste Variante und geringste Potenziale

### Schwerpunkte aus der Diskussion

- In der Gruppe werden zahlreiche Rückfragen zu den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsuntersuchungen gestellt; insbesondere zur Berechnung der Potenziale auf Grundlage von Zählungen.
- Über die vorgestellten Routen hinaus werden weitere mögliche Anbindungen aus den Ortsteilen Gatow bzw. Kladow angesprochen.

### ***Frage A: Halten Sie die vorgeschlagene Führung der Radschnellverbindung auf der Hauptstraße (Heerstraße) für richtig oder bevorzugen Sie die Nebenrouten?***

- Die Heerstraße wird als schnellste und direkte Verbindung in der Diskussion klar favorisiert.
- Auch aufgrund der Zwangspunkte der Havelbrücken ist die Heerstraße die logische Route für eine schnelle Verbindung in Richtung Stadtzentrum.
- Einziger Kritikpunkt ist die Abgasbelastung, welcher die Radfahrenden bei der Führung entlang der Hauptverkehrsstraße ausgesetzt sind.
- Die Nebenrouten stellen keine Alternative dar, eine Nutzung im Freizeitverkehr ist jedoch denkbar.

**Frage B: Wie wichtig ist für Sie die Anbindung aus den großen Wohngebieten Louise-Schröder-Siedlung und Obstallee an die Radschnellverbindung?**

- Die Anbindung an die angrenzenden Wohnquartiere wird als wichtig erachtet. Ein RSV-Standard wird für die Anbindung nicht als notwendig angesehen.

**Frage C: Welche Ideen haben Sie für den Radverkehr im Bereich der Brücken über die Havel?**

- Für den Bereich Freybrücke und Stößenseebrücke wünschen sich die Beteiligten eine Zwischenlösung, wie z.B. mit einer provisorischen, asphaltierten Deckschicht. Die Planer verweisen auf die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angekündigte zeitnahe Abstimmung zwischen den Beteiligten.

## **Ergebnisse Bereich 2 Stößensee - Messedamm**

Moderation: Birthe Ohmsen, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Matthias Ferber, EIBS, Ingolf Berger, Ramboll

infraVelo: Stella Kray

*Merkmale der Bereiche 2 und 3 sind hier zusammengefasst*

### Merkmale der Route 5.0 (Stößensee bis Tiergarten):

- 5.0 Ost – Heerstraße (PU) bestbewertete Variante
- + 9,1 km in ca. 25 Minuten (vergleichbare Streckenlänge und Fahrzeit)
- +/- 16 Lichtsignalanlagen und 19 Kreuzungen mit 3,6 Minuten Verlustzeit
- +/- 8 Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Neben-Fahrbahnen entlang Heerstraße (Stößensee – Theodor-Heuss-Platz) mit großzügigen Platzreserven
- + RSV als Chance zur Umgestaltung und verkehrlichen/städtebaulichen Aufwertung der komplexen Knoten S-Bahnhof Heerstraße und
- Theodor-Heuss-Platz sowie des gesamten Verkehrszuges Kaiserdamm/Bismarckstraße/ Straße des 17. Juni

### Varianten 5.1 und 5.2

- – in Nebenstraßen / verkehrsberuhigten Bereichen / Stadionensemble
- – Verschlechterungen der Aufenthaltsqualität
- – Teilbereiche mit begrenzten Platzverhältnissen bei hohem Kfz-Aufkommen
- – deutlich höhere Steigungen

### Schwerpunkte aus der Diskussion

- Die Diskussion wird sehr intensiv geführt. Trotz des Votums für die direkte Führung auf der Heerstraße werden viele Argumente benannt, weshalb diese Führung auch Probleme mit sich bringt und weshalb die anderen Wege für den Fahrradverkehr auch attraktiver gestaltet werden sollten.
- Großveranstaltungen am Olympiastadion mit dem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen werden generell als Herausforderung betrachtet, die eine besondere Betrachtung erfordern. In diesem Zusammenhang wird auch der hohe Parkraumbedarf genannt.

- Überwiegend wird der ruhende Verkehr als problematisch angesehen. Die Beteiligten wünschen sich einen restriktiveren Umgang mit dem Pkw-Verkehr.
- Insgesamt wird ein kurzfristiges Maßnahmenpaket gewünscht, damit kleinere Maßnahmen vor dem Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden können (z.B. Begrünung zur Reduzierung der Abgasbelastung).

**Frage A: Halten Sie die vorgeschlagene Führung der Radschnellverbindung auf der Hauptstraße (Heerstraße) für richtig oder bevorzugen Sie die Nebenrouten?**

- Die vorgestellte Hauptvariante über die Heerstraße hat mit einigen Einschränkungen (Lärm, Abgase) Priorität.

Argumente „Pro“:

- Die Verbindung über die Heerstraße ist direkt und schnell.
- Die alternativen Varianten werden aufgrund der Topographie, aber auch im Zusammenhang mit Großveranstaltungen als nicht realistisch erachtet.

Argumente „Contra“:

- Als Einschränkung wird auf der Heerstraße die Abgasbelastung durch den motorisierten Verkehr benannt, dies würde eher für die Nebenstraßen sprechen.
- Als generelles Problem wird eingebracht, dass beim Neubau von Wohnungen oft keine Parkplätze geplant würden. Diese erzeugt Parkdruck in Nebenstraßen und schließlich Probleme auch für die Durchfahrt und Erreichbarkeit für Feuerwehr und Krankenwagen.

**Frage B: Welche Ideen haben Sie für den Radverkehr auf dem Theodor-Heuss-Platz und für den Bereich um den S-Bahnhof Heerstraße?**

- Eine Brückenlösung für den Radverkehr auf dem Theodor-Heuss-Platz ist nicht gewünscht.
- Angeregt wird ggf. den Kreisverkehr aufzulösen.

**Frage C: Wie wichtig ist für Sie die Anbindung des Olympiastadions und seines Umfelds an die Radschnellroute?**

- Eine besondere bzw. gegenüber dem heutigen Zustand bessere Anbindung des Olympiastadions für den Fahrradverkehr wird nicht als notwendig angesehen.
- Auf der Höhe des Stadions fehlen auf der Heerstraße Fahrradabstellmöglichkeiten.
- Das Parkmanagement am Stadion soll ausgeweitet werden.

## **Ergebnisse Bereich 3 Messedamm - Tiergarten**

Moderation: Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Anja von Falkenhausen, Torsten Perner, Ramboll

infraVelo: Johann Wetzker

*Merkmale der Bereiche 2 und 3 sind hier zusammengefasst*

### Merkmale der Route 5.0 (Stößensee bis Tiergarten):

- 5.0 Ost – Heerstraße (PU) bestbewertete Variante
- + 9,1 km in ca. 25 Minuten (vergleichbare Streckenlänge und Fahrzeit)
- +/- 16 Lichtsignalanlagen und 19 Kreuzungen mit 3,6 Minuten Verlustzeit
- +/- 8 Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Neben-Fahrbahnen entlang Heerstraße (Stößensee – Theodor-Heuss-Platz) mit großzügigen Platzreserven
- + RSV als Chance zur Umgestaltung und verkehrlichen/städtebaulichen Aufwertung der komplexen Knoten S-Bahnhof Heerstraße und
- Theodor-Heuss-Platz sowie des gesamten Verkehrszuges Kaiserdamm/Bismarckstraße/ Straße des 17. Juni

### Varianten 5.1 und 5.2

- – in Nebenstraßen / verkehrsberuhigten Bereichen / Stadionensemble
- – Verschlechterungen der Aufenthaltsqualität
- – Teilbereiche mit begrenzten Platzverhältnissen bei hohem Kfz-Aufkommen
- – deutlich höhere Steigungen

### Merkmale Ernst-Reuter-Platz

- Prüfung verschiedener Optionen zum Ausbau der Radinfrastruktur
- Starke Nutzung durch alle Verkehrsarten
- Wichtige Ziele: Zugänge zur TU Berlin, mehrere Büro-Standorte
- Bedeutendes städtebauliches Ensemble der Nachkriegsmoderne

### Variante A – Brücke mit Querung Bismarckstraße

- Platzkontur wird betont
- – Abstand zu Gebäuden
- – Verträglichkeit Denkmalensemble
- – Abstand zu Fenstern (Privatsphäre)
- Sichtachse wird unterbrochen – Hauptachse in Ost-West-Richtung

### Variante B – vollständiger Ring über dem Platz

- Dominante Struktur, Brücken und Rampen dominieren Platz und alle Zufahrtsstraßen
- Platzkontur wird betont
- – Abstand zu Gebäuden
- – Verträglichkeit Denkmalensemble
- – Abstand zu Fenstern (Privatsphäre)

- Sichtachse wird unterbrochen; Hauptachse in Ost-West-Richtung, alle weiteren Sichtbeziehungen zum Platz

### **Schwerpunkte aus der Diskussion (unter Berücksichtigung der Fragestellungen)**

#### Allgemeine Hinweise

- In der Gruppe wird die aus fachlicher Sicht am besten bewertete Variante klar unterstützt. Die Lösung wird auch als Chance betrachtet, den Straßenraum aufzuwerten. Es gibt Zustimmung für den Vorschlag.
- In diesem Zusammenhang wird auch die aus heutiger Sicht „sehr unattraktive“ bis „katastrophale“ Situation für den Radverkehr beschrieben, Gefahrenstellen werden benannt, die zügig behoben werden sollten (wie z.B. der schmale Radstreifen ohne bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr über den Landwehrkanal im Bereich des Charlottenburger Tors).
- Gegenüber der in der Visualisierung skizzierten Straßenraumaufteilung werden weitergehende Vorschläge geäußert, z.B. eine mittige Führung des Radverkehrs, die auch im Ansatz diskutiert werden. Auch eine Zwischenlösung wird angeregt: Den Parkstreifen direkt auflösen und bereits kurzfristig als Radweg nutzen.
- Mehrfach werden gute Lösungen an den Knotenpunkten angesprochen und Anregungen genannt, z.B. die Aufstellfläche vor den Kfz, eine zusätzliche Linksabbiegespur mit vorgesetzter Aufstellfläche Radfahrer und einem Vorsignal.
- Weitere Vorschläge sind: den Radschnellweg auch als Rettungsgasse für die Feuerwehr zu konzipieren und noch etwas breiter machen, Rastplätze für Fahrradfahrende berücksichtigen.
- Auch das Thema Anbindungen an die RSV werden diskutiert und im Plan markiert, darunter Verbindungen zu den weiteren RSV.

#### ***Frage A: Halten Sie die vorgeschlagene Führung der Radschnellverbindung auf der Hauptstraße (Kaiserdamm – Bismarckstraße – Straße der 17. Juni) für richtig oder bevorzugen Sie Nebenstraßen?***

- Die Anwesenden sprechen sich mit großer Mehrheit für die Hauptverkehrsrouten aus. Hier besteht viel Platz und schnelles Vorankommen kann gesichert werden.

#### Argumente „Pro“:

- Betont wird, dass der Radverkehr keine Umwege fahren möchte, er braucht direkte und schnelle Verbindungen, deshalb auch auf Hauptverkehrsstraßen.
- Als gewichtiges Argument wird die Verkehrsberuhigung in den Wohnstraßen gesehen, die eher verbessert und nicht gefährdet werden sollte.

#### Argumente „Contra“:

- Gegenargumente werden nicht direkt geäußert, einzig die heute sehr schlechte Situation im Straßenraum mit einer hohen Abgas- und Lärmbelastung und mangelhafter Radverkehrsinfrastruktur.

#### ***Frage B: Wie schätzen Sie die vorgeschlagene neue Straßenraumaufteilung zwischen Theodor-Heuss-Platz und S-Bahnhof Tiergarten ein?***

- Die vorgeschlagene Straßenraumaufteilung wird positiv aufgenommen, es werden aber durchaus weitergehende Lösungen angeregt.

- Für den Straßenraum wird eine ganzheitliche Lösung angeregt, auch Aufenthaltsqualitäten werden gewünscht (u.a. „Behaglichkeit“).
- Mit drei Fahrspuren und einer Parkspur je Richtung ist der Straßenraum immer noch sehr stark durch den Autoverkehr dominiert. Hier sollten auch Lösungen mit einer weiteren Reduzierung des Autoverkehrs und einer höheren Aufenthaltsqualität untersucht werden.

**Frage C: Können Sie sich – langfristig eine Brückenverbindung für den Radverkehr über den Ernst-Reuter-Platz vorstellen?**

- Die Lösung wird von einigen Teilnehmer\*innen positiv bewertet. Sie wird aber mit Blick auf den Denkmalschutz auch als schwierig durchsetzbar erachtet.
- Es besteht die Sorge, dass hier keine schlüssige Lösung durchgesetzt werden kann und dadurch die Radschnellverbindung ein „Nadelöhr“ aufweisen wird.
- Angeregt wird, die Grünfläche der Mittelinsel des Ernst-Reuter-Platzes im Zuge einer Neugestaltung aufzuwerten.

## 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 die Eindrücke über wesentliche Ergebnisse und besonders wichtige Hinweise der Beteiligten 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.

Für das Schlusswort von Wigand von Sassen (SenUVK) greift Frau Böcker noch eine Frage an die Verwaltung aus der Gesprächsgruppe zum Bereich 3 auf: Wenn zugunsten des Radverkehrs nun weniger Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum angeboten werden sollen, plant dann der Senat bereits größere Kfz-Parkhäuser, um Alternativen zu schaffen oder werden diese dann nicht mehr gebraucht. Herr von Sassen bekundet, er hoffe, diese würden dann nicht mehr gebraucht.

Herr von Sassen bedankt sich in seinem Schlusswort bei den Beteiligten. Sie würden mit ihren Kenntnissen als Anwohner\*innen und Verkehrsteilnehmer\*innen einen wertvollen Beitrag für die Planungen leisten. Die Fachplanung allein könne diese Kenntnisse nicht einbringen.



Das Planungsteam vermittelt einen Eindruck aus den Dialoginseln (links) und Wigand von Sassen schließt die Veranstaltung (rechts)

Mit Blick auf die Zeitplanung bittet Herr von Sassen um Verständnis dafür, dass ein solches Vorhaben Zeit brauche. Bei manchen Trassen, bei denen es z.B. um die Einrichtung von Fahrradstraßen gehe, könnten auch frühzeitiger kleinere Maßnahmen realisiert werden. Das sei bei dieser Radschnellverbindung nach dem Eindruck aus den Diskussionen eher nicht der Fall. Herr von Sassen lädt die Beteiligten ein, sich im weiteren Planungsprozess bzw. auch bei den Veranstaltungen zu weiteren Radschnellverbindungen zu beteiligen.

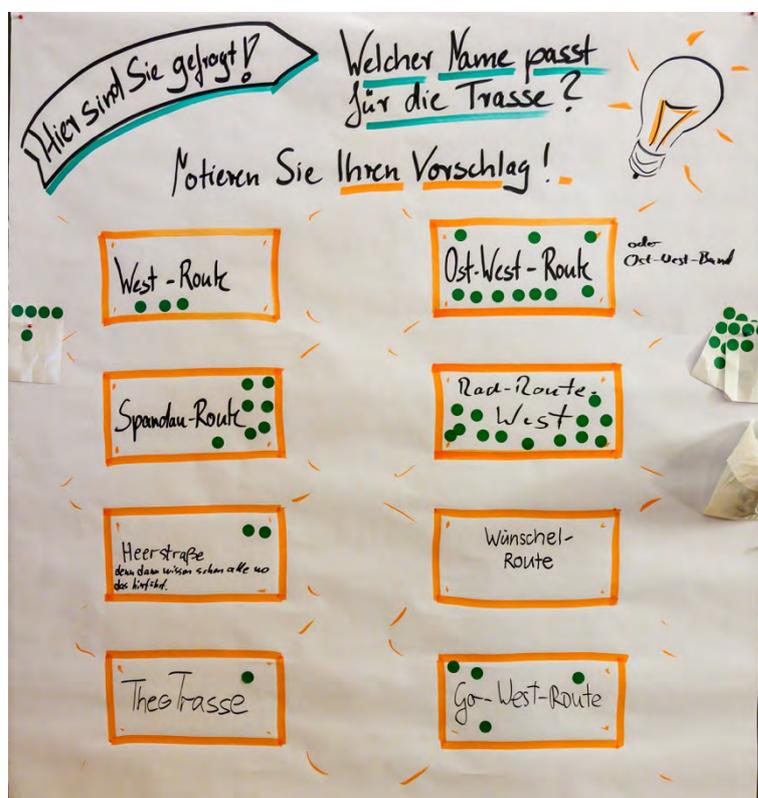
Frau Böcker schließt die Veranstaltung, bedankt sich bei allen Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und wünscht einen guten Heimweg.

## Nachspann

### Abfrage Name

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

- West-Route (4 Punkte)
- West-Ost-Route (11 Punkte) Anmerkung: oder Ost-West-Band
- Spandau-Route (11 Punkte)
- West Trail (0 Punkte)
- Rad-Route-West (13 Punkte)
- Heerstraße (2 Punkte) Anmerkung: Denn dann wissen schon alle, wo diese hinführt.
- TheoTrasse (1 Punkt)
- Go-West-Route (4 Punkte)
- Wünschel-Route

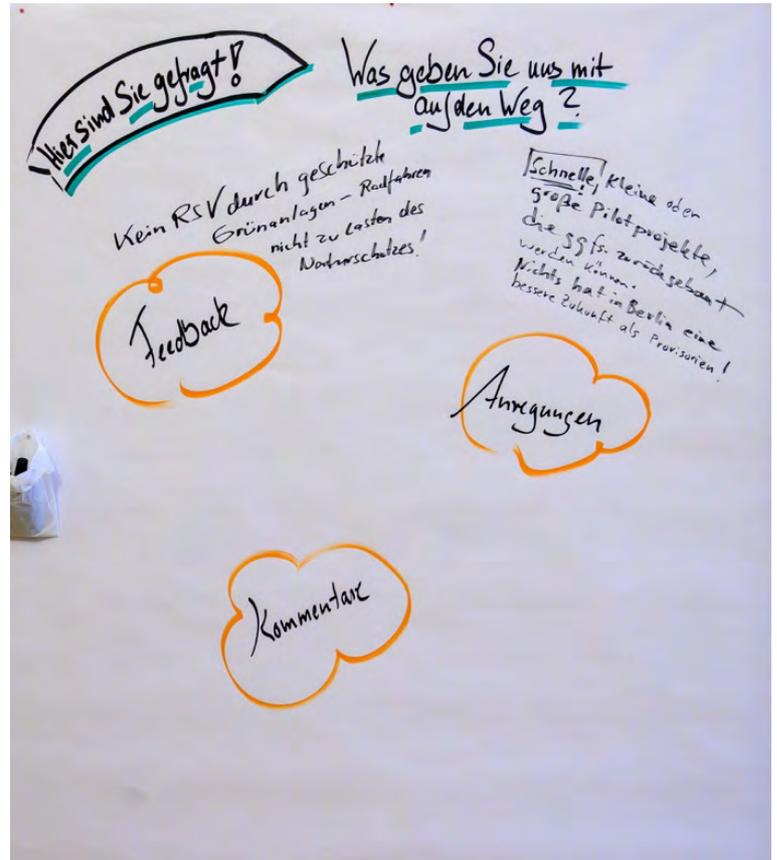


Ergebnisse der Abfrage zur Namensfindung

## Stichpunkte vom Feedbackposter

Folgende Hinweise und Botschaften werden hinterlassen:

- Kein RSV durch geschützte Grünanlage – Radfahren nicht zu Lasten des Naturschutzes!
- Schnelle kleine oder große Pilotprojekte, die ggf. zurückgebaut werden können. Nichts hat in Berlin eine bessere Zukunft als Provisorien!
- 2 Fahrspuren für Rad, 3 für MIV Heerstraße



Feedbackposter

## ANHANG

### Notizen Bereich 1 Stadtgrenze – Stößensee

Moderation: Olga König, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Nils Kohlschmidt, EIBS, Karen Wanner, Ramboll

infraVelo: Gabriele Gluth

#### Was ist gut gelöst?

- Heerstraße Favorit ⇒ Andere Straßen als Zubringer
- Gut, dass Alternative betrachtet sind ⇒ Attraktiv Heerstraße direkte Verbindung

#### Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Schwierige Umsetzung einer RSV in schmalen Grünbereichen
- Wie kann Zweckentfremdung (Radwege) verhindert werden?

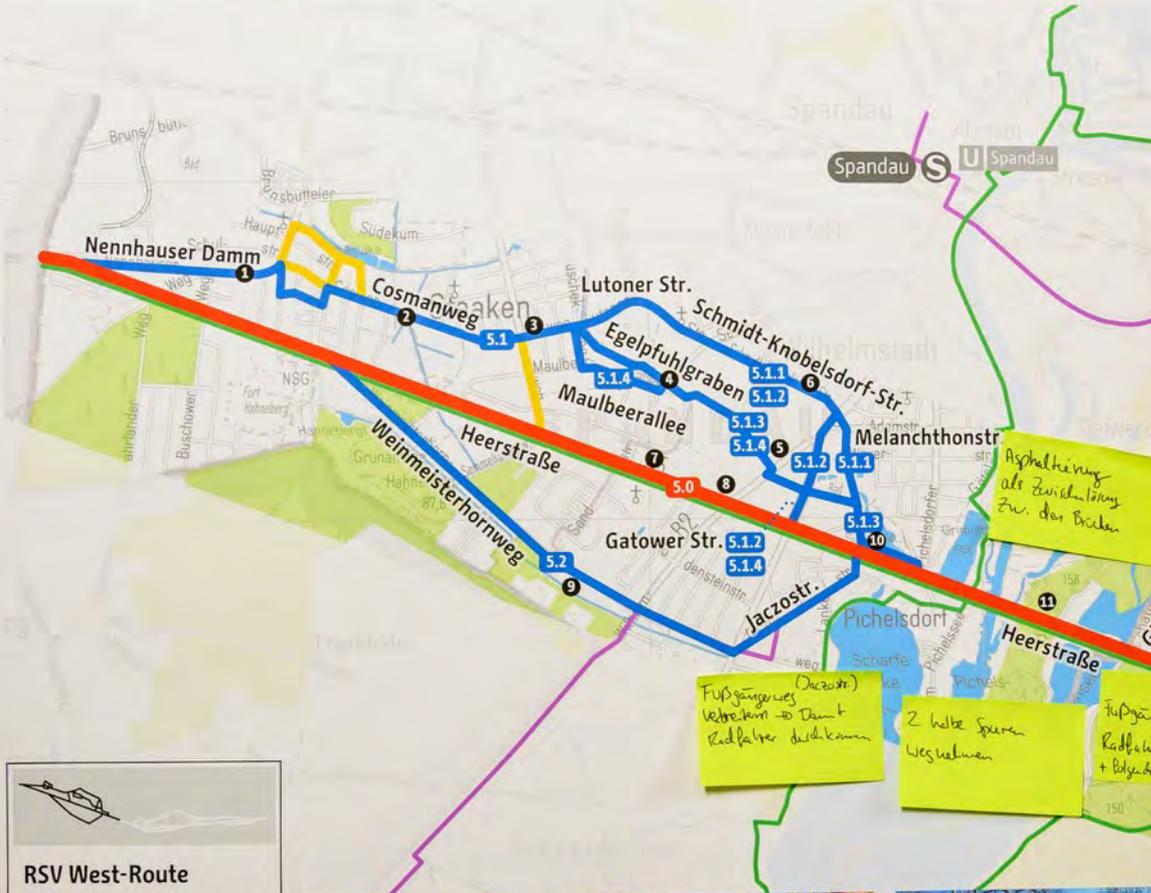
#### Was empfehlen Sie?

- Einbeziehung des Radverkehrs aus Potsdam-Nord, Kladow und Gatow!

#### Notizen in der Karte

- Asphaltierung als Zwischenlösung zwischen den Brücken
- 2 halbe Spuren wegnehmen
- Fußgängerampel als Radfahrerampel ausweisen + folgende Ampeln
- Fußgängerweg (Jaczostraße) verbreitern ⇒ damit Radfahrer durchkommen

# 1 Stadtgrenze – Stößensee



Asphaltierung  
als Zwischenlösung  
Zw. der Brücken

Fußgängerweg  
verbreitern → Baum +  
Radfahrer durchkommen

2 breite Spuren  
Weg nehmen

Fußgängerampel als  
Radfahrerampel anbauen  
+ Bäume Anpflanz

**RSV West-Route**

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



Notizen auf dem Plan

# Bereich 1: Stadtgrenze - Stölpensee

Was ist gut gelöst?

Heerstraße  
Favorit  
→ Heer Str. als Abzweig

Gut, dass Alternativen  
berücksichtigt sind → Anker  
keine direkte Verbindung

Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

Schwierige Umsetzung  
einer RSV in  
schmalen Grünbereichen

Wie kann <sup>stetig</sup> Zerschlagung  
Verbindung verhindert  
werden?

Was empfehlen Sie?

Einbeziehung  
des Radverkehrs  
zwei Piktogramme  
Kleiner + groß!

- Fragestellungen Bereich 1:
- Halten Sie die vorgeschlagene Führung der Radschnellverbindung auf der Hauptstraße (Heerstraße) für richtig oder bevorzugen Sie die Nebenrouten?
  - Wie wichtig ist für Sie die Anbindung aus den großen Wohngebieten Louise-Schröder-Siedlung und Obstallee an die Radschnellverbindung?
  - Welche Ideen haben Sie für den Radverkehr im Bereich der Brücken über die Havel?

Offene Fragen an die Verwaltung:

Notizen zu den Fragestellungen

## Notizen Bereich 2 Stößensee - Messedamm

Moderation: Birthe Ohmsen, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Matthias Ferber, EIBS, Ingolf Berger, Ramboll

infraVelo: Stella Kray

### Was ist gut gelöst?

- Heerstraße wird bevorzugt: man kommt gut (schnell) voran

### Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Heerstraße: Abgasentwicklung vs. Fahrrad
- Kfz-Emissionen auf Hauptstraße sprechen für Nebenstraßen
- Bei Großveranstaltungen wird die 5.2 und 5.1 nicht funktionieren
- 5.1 Topographie schwierig
- 5.1 zu viel Veranstaltungsverkehr
- 5.2 Querungsprobleme Heerstraße
- Neubau Wohnungen oft ohne Parkplätze geplant ⇒ erzeugt Parkdruck in Nebenstraße ⇒ erzeugt Probleme für Feuerwehr und Krankenwagen

### Was empfehlen Sie?

- Ampelschaltung an Flatowallee fahrradfreundlicher gestalten
- Neue Parkplätze für Kfz schaffen
- Begrünung um Abgase zu reduzieren
- Heerstraße muss gut vor Parken (Veranstaltungsverkehr) baulich geschützt werden
- Maßnahmen vor dem Planfeststellungsverfahren vorziehen
- Nur noch Fahrradverkehr in den Nebenfahrbahnen führen, parken nur in der Hauptfahrbahn
- Bauliche Maßnahmen um Parken auf der RSV zu verhindern
- Durchgangsverkehr auf den Nebenvarianten verhindern/umleiten
- Parken von Bootsanhängern unterbinden
- Die Nebenrouten sollten auch bei Realisierung der Vorzugsvariante fahrradfreundlicher gestaltet werden
- Lückenschluss zu RSV7, Tunnel für querenden Fußverkehr
- Ampeln zur Heerstraße nach Süden verlegen: RSV störungsfrei
- LSA so schalten, dass die Kfz nicht zur Gefahr der Radfahrer werden

### Frage A

- Heerstraße wird als beste Lösung gesehen

### Frage B

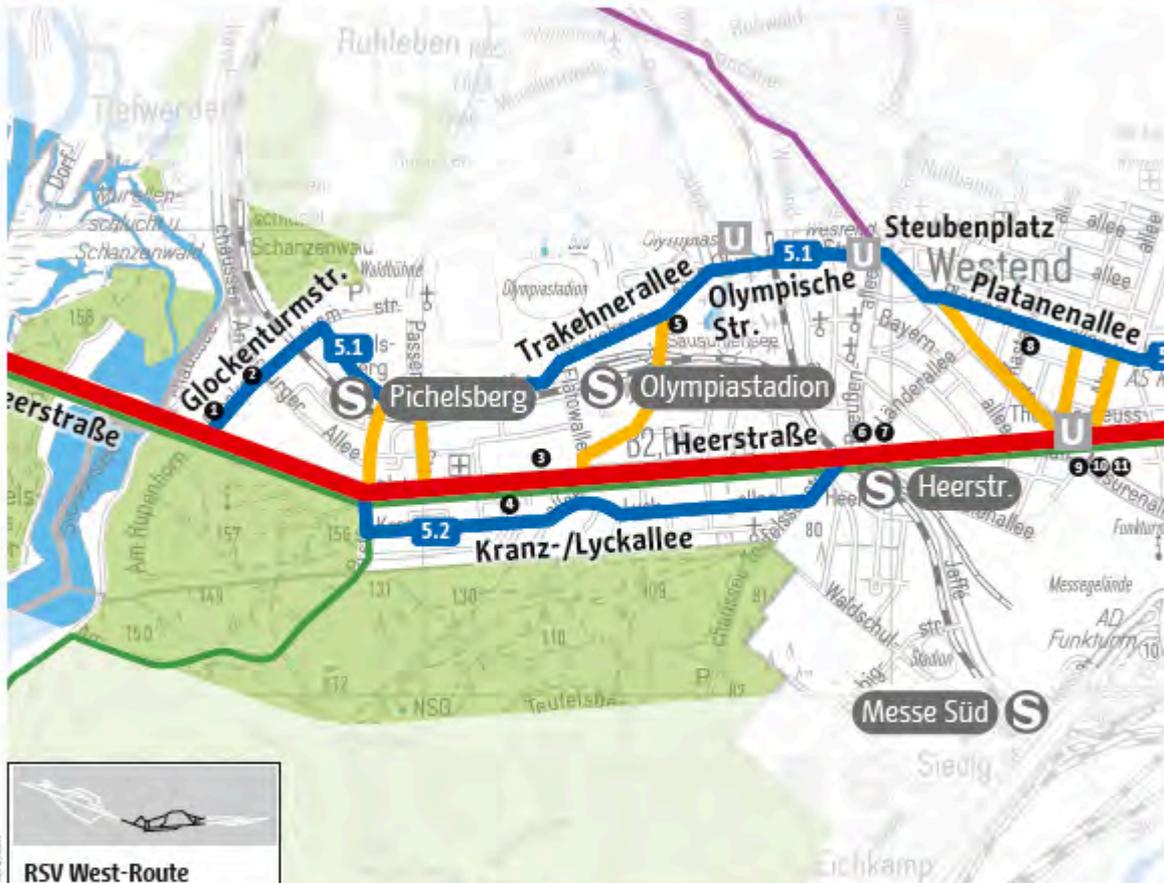
- Keine Brückenlösung, lieber entflechten

- Mögliche Variante als Skizze gezeichnet
- Kreisverkehr Theodor-Heuss-Platz in einem Kreissegment schließen ⇒ stattdessen „Kette“ von T-Kreuzungen  
Frage C
- Status Quo ist gut so ⇒ reicht aus
- Fahrradparkplätze anordnen! (für Besucher Olympiastadion)

Offene Fragen/Hinweise an die Verwaltung:

- Möglichst jetzt schon Maßnahmen vorziehen
- Nebenrouten sofort als Fahrradstraßen ausbauen

## 2 Stößensee – Messedamm



**RSV West-Route**

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

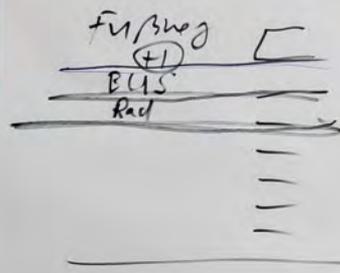


Plan zur Trasse

## Bereich 2: Stößensee - Messedamm

### Was ist gut gelöst?

Überstraße wird bevorzugt  
man stellt gut  
(schwere) Verkehr



### Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

- Überstraße abgemacht für Fuß- vs. Fahrrad
- Kfz-Emissionen auf Hauptstr. sprechen für NOx-Straße
- Bei Großveranstaltungen wird die S2 nicht funktionieren
- S1 Topographie schwierig
- S1 zu weit vom Kernbereich
- S2 Querungsproblem Hauptstraße
- Neubau Wohnzone oft ohne Parkplätze Problem ist für Kernbereich -> für Kernbereich

### Was empfehlen Sie?

- Bestimmung um Abgabe zu reduzieren
- Hauptstraße muss gut von Parken (Vermeidung von) beidseitig gesichert werden
- Maßnahmen vor dem Planfeststellungsverfahren vorziehen
- Neue Parkplätze für Kfz schaffen
- Beleuchtete Hauptstraßen im Parken auf der RSV zu verhindern
- Durchgangsverkehr auf den Nebenstraßen verhindern / umleiten
- Parken von Booten / Booten im Vorfeld
- Nur neue Fahrradverkehr in den Nebenstraßen (keine Fußwege) Parken nur in die Hauptstraßen
- Die Nebenstraßen sollten auch bei Priorisierung der Verkehrsströme während Planfeststellung geschützt werden
- Lichtschilde zu RSV 7
- Ausplan zu Hauptstraße nach Süden verlagern RSV Vorzeichen
- LSA so gestalten, dass die Kfz nicht zur Gefahr der Radfahrer werden

### Fragestellungen Bereich 2:

- Halten Sie die vorgeschlagene Hauptstraße (Heerstraße) Nebenrouten?
- Welche Ideen haben Sie für den Radverkehr und für die Fußwege?
- Wie wichtig ist Ihnen die Anbindung des Olympiastadions und des Umfelds an die Radschnellroute?

Hauptstraße wird als beste Lösung gesehen

Ischnellverbindung auf der legen Sie die

Keine Brücke - Lösung? Keine Einflüsse



Kreisverkehr Teil an einer Kreuzung sollte für Halbesee, Kfz -> von T. Kreuzung

Stufen Quas ist gut so -> nicht am

Fußwegparkplätze vermeiden (für Radfahrer Olympiastadion)

### Offene Fragen an die Verwaltung:

- Höflichkeit gibt sich Hauptstraßen Vorzeichen
- Nebenstraßen nicht als Fußwegstraßen anzuweisen

Notizen zu den Fragestellungen

## Notizen Bereich 3 Messedamm - Tiergarten

Moderation: Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Fachplanung: Anja von Falkenhausen, Torsten Perner, Ramboll

infraVelo: Johann Wetzker

### Was ist gut gelöst?

- Knobelsdorfstraße ⇒ verkehrsberuhigen
- Variante 5.0 Chance für Verbesserung
- Gut Hauptverkehrsstraße *für den Radverkehr* zu nutzen
- Lösung in der Visualisierung besser als Fahrradstreifen
- Umwege nerven auf dem Rad
- C – *erzeugt* Begeisterung, aber schwierig wegen Denkmalschutz
- Studierende fahren nicht mit dem Auto heute

### Wo sehen Sie Probleme und Konflikte?

- Situation auf der Route 5.0 heute sehr schlecht
- Bereich zwischen Ernst-Reuter-Platz bis Tiergarten derzeit katastrophal für Rad- und Fußverkehr
- Angst: Ernst-Reuter-Platz könnte Notlösung/Nadelöhr werden
- Problem: starker Baumbestand zwischen Theodor-Heuss-Platz und Ernst-Reuter-Platz ⇒ Fahrspur für Radverkehr mit Pollerlösung
- 2-Richtungsverkehr gefährlich
- Radverkehr wird schneller ⇒ an Hauptverkehrsstraßen führen

### Was empfehlen Sie?

- Kaiserdamm entwickeln
- Straße ganzheitlich betrachten, nicht in einzelne Verkehrsstränge auflösen
- Behaglichkeit ⇒ Schatten ⇒ 4-reihige Allee
- Knotenpunktlösung! ⇒ Mehr Platz für den Radverkehr
- Kreuzung: Aufstellfläche vor den Kfz
- Vorschlag: Zusätzliche Linksabbiegespur und vorgesetzt für Radfahrer ⇒ z.B. Vorsignal
- Innovative Kreuzungsdesigns
- Lange Rechtsabbiegespuren + getrennte Ampelschaltungen ⇒ mehr Sicherheit für Radverkehr
- In Nebenstraßen einbiegen: Kfz-muss fühlbar über Radweg fahren
- Seitenstraßen abhängen?
- Getrennte Ampelschaltungen für Rechtsabbieger – Platz für Richtungsfahstreifen mit Rückstau nutzen
- Mehr Platz für Abbiegen für Radfahrenden an Kreuzungen, um Konflikte zu vermeiden
- Ampelmanagement an Kreuzungen ändern, Ramboll: Regelgeschwindigkeit 23-25 km/h
- (B) Zwischenlösung: Parkstreifen auflösen – für Radverkehr nutzen

- (B) prüfen, ob Grün zwischen Rad + Kfz möglich
- Vorschlag: Mehr Grün zwischen MIV und Radverkehr bringen
- Radweg als Rettungsgasse
- Feuerwehr muss anleiten können ⇒ mit RSV kombinieren?
- Überlegung: statt 3 Fahrspuren nur 2 Fahrspuren pro Richtung (Bismarckstraße)
- Netzlösungen denken! Weitere Anbindungen im Plan markiert – auch Verbindungen mit weiteren RSV
- Vorschlag: Verbindung – Netzlösung zwischen Wilmersdorfer Straße und Bismarckstraße bzw. Zoo/Bismarckstraße
- Bei Umgestaltung Funkturm RSV mitdenken
- Zu Frage B: Mittelmagistrale für den Radverkehr?
- Anbindung der Umgestaltung Dreieck Funkturm an Radschnellverbindung
- Rastplätze für Radfahrer
- Bei Planung Rücksichtslosigkeit im Verkehr berücksichtigen
- Zu C: Ernst-Reuter Platz ggf. kleiner gestalten
- Kfz weniger Raum am Ernst-Reuter-Platz geben

Offene Fragen an die Verwaltung:

- Sind große Kfz-Parkhäuser geplant?

Notizen in der Karte

- Variante 5.1: Knobelsdorfbrücke zu eng
- Variante 5.1: Weiterführung Platanenallee – Baumbestand und Steigung
- Fußgänger aus U-Bahn-Haltestelle Ernst-Reuter-Platz queren Radweg – Konflikt
- Nr. 11 sehr gefährlich (Anmerkung: Situation heute) ⇒ kurzfristig Abhilfe schaffen

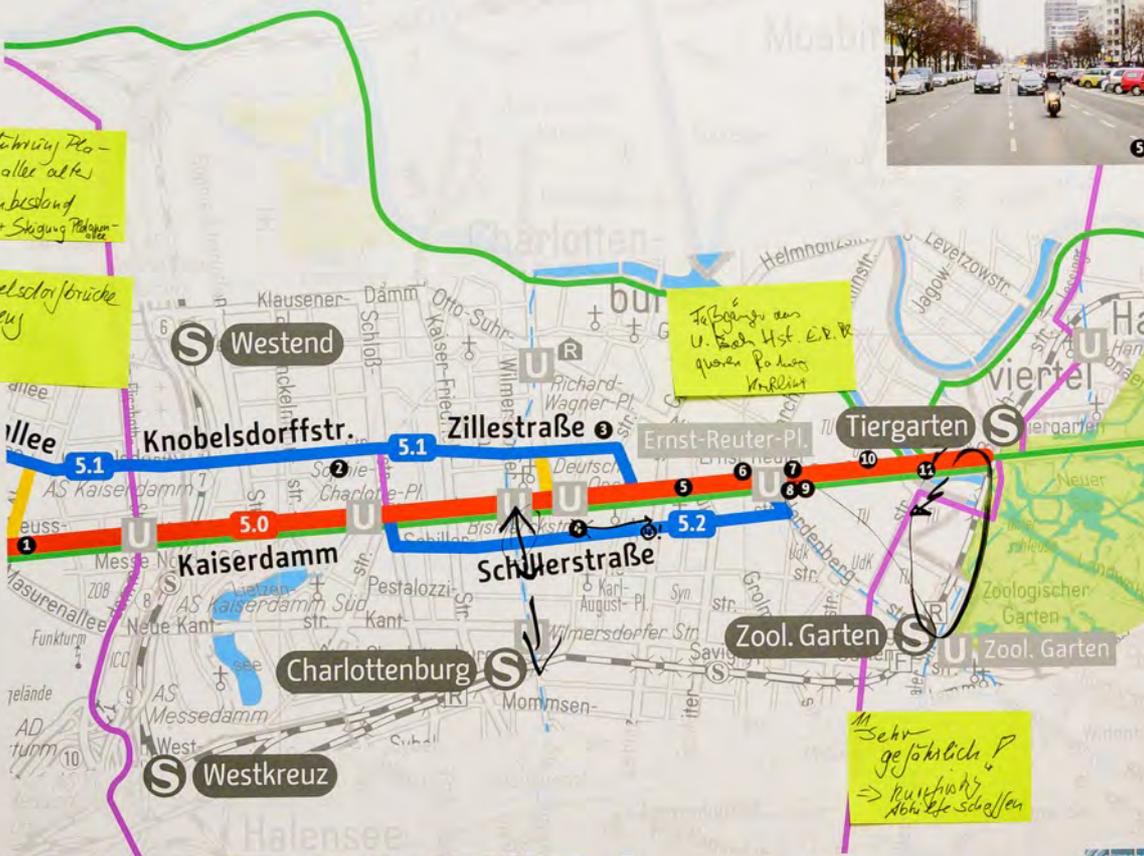
### 3 Messedamm - Tiergarten



Wegführung Platanenallee alter Baumbestand S.A. + Steigung Platanen-  
Knobelsdorffbrücke zu Fuß

Fußgänger aus U-Bahn Hst. E.P. B. queren Radweg Knobelsdorff

M. Schw. gefährlich? => Ruckhart, Abhilfe schaffen



**RSV West-Route**

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



Notizen auf dem Plan

# Bereich 3: Messedamm-Tiergarten

## Was ist gut gelöst?

- A -> Knobelstisch -> verkehrsbauhinweis!
- > 50 g Chance für Verbesserung
- > gut Hauptverkehrsachse zu nutzen
- Umwege nur wenn auf dem Rad
- C -> Bogenstellung, aber schwierig wg. Denkmalschutz
- > Studierendende fahren nicht mit dem Auto heute

## Wo sehen Sie Probleme + Konflikte?

- Situation auf der 5.0 heute sehr schlecht
- Angst: E-Reuter Platz als Mollösung / Modellfahr

Z-Behaltungswahl  
gestärkt

Lösung in Nach-  
sinnig besser  
als Fahrradstraße

Geht man Angel-  
schlamm für  
Radler ab? ->  
- Platz für  
-> Bogenstellung  
-> Bogenstellung  
-> Bogenstellung

Wahr Peak für  
Radler für Rad-  
fahrer am  
-> Bogenstellung, um  
-> Bogenstellung, um  
-> Bogenstellung, um

Vorsicht:  
Zusätzliche Längs-  
streifen -> vorgesch  
für Radfahrer  
-> R. V. Signal

Kreuzung:  
Aufstellfläche  
vorhalten

Knotenpunkt  
-> mehr Platz  
für den Radfahrer

## Was empfehlen Sie?

Nebenstraßen-  
einbezug:  
Kfz. wasserdicht  
über Radweg fahren

Schulung  
abfragen?

Wf? weniger Raum  
am Ernst-Reuter-Platz  
geben

10-15 Stoppstellen  
mit 2 Stoppstellen  
Tabelle (Sommer)

Verbleib mehr Raum  
zwischen Kfz und  
Radfahrer bringen

Radfahrer sind  
schwierig  
-> an Hauptverkehrsachse  
fahren

Innovative  
Kreuzungslösungen

- Kaiserdamm entwickeln
- C E-Reuter Platz ggf. kleiner gestalten
- Straße ganzheitlich betrachten - nicht in einzelne Verkehrsströme auflösen
- Zwischenlösung: Parkstreifen aufbauen + für Radfahrer nutzen
- B: prüfen, ob Grün zwischen Rad + Kfz möglich
- Ampelmanagement an Kreuzungen ändern - Randall: Regelgeschwindigkeit mit 23-25 km/h
- Netzlösungen denken! Weitere Anbindungen s. Plan 0
- auch Verbinderungen weitere RSV

bei  
Umgestaltung  
Fläche für  
Radfahrer

Vorsicht:  
Veränderung -> Mehrspur  
zwischen Kaiserdamm  
+ Ernst-Reuter-  
Platz  
-> 2007 Sommer

lange, schmalen  
Spalten -> getrennte  
Angebotslösungen  
-> mehr Sicherheit für  
Radfahrer

Radweg als  
Rettungsgasse

BERUHLICHKEIT  
SCRATEN  
4 BEIHALTUNG

Faustregel:  
Kfz. auf links  
Radler -> mit  
2-3 Radlerinnen?

3 Mittelweg  
für Radler?

Anbindung & Übergang  
Doppel-Funktion  
an Radfahrer

Parkplätze für  
Radfahrer

Bei Planung  
Rücksehbarkeit im  
Verkehr berücksichtigen

- Fragestellungen Bereich 3
- A Halten Sie die vorgeschlagene Führung der Radschnellverbindung auf der Hauptstraße (Kaiserdamm - Bismarckstraße - Straße der 17. Juni) für richtig oder bevorzugen Sie Nebenstraßen?
  - B Wie schätzen Sie die vorgeschlagene neue Straßenraumaufteilung zwischen Theodor-Heuss-Platz und S-Bahnhof Tiergarten ein?
  - C Können Sie sich - langfristig eine Brückenverbindung für den Radverkehr über den Ernst-Reuter-Platz vorstellen?

Offene Fragen an die Verwaltung:

Sind große Kfz-  
Parkplätze geplant?

## Impressum

### Veranstalter und Vorhabenträgerin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.berlin.de/sen/uvk/](http://www.berlin.de/sen/uvk/)

### Projektsteuerung, Bauherr

GB infraVelo GmbH  
Ullsteinhaus  
Mariendorfer Damm 1  
12099 Berlin  
[www.infravelo.de](http://www.infravelo.de)

### Fachplanung

ETC Gauff Mobility  
Martin-Hoffmann-Straße 18  
12435 Berlin  
[www.etcconsult.de](http://www.etcconsult.de)

Ramboll GmbH  
Saarbrücker Straße 20/21  
10405 Berlin  
[de.ramboll.com](http://de.ramboll.com)

EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro  
Straßenwesen GmbH  
Büro Berlin  
Petersburger Straße 94  
10247 Berlin  
[www.eibs.de](http://www.eibs.de)

### Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen  
Mone Böcker & Anette Quast gbr  
Palmaille 96  
22767 Hamburg  
[www.tollerort-hamburg.de](http://www.tollerort-hamburg.de)

### Gestaltung Titelseite und Plakate

Gisela Sonderhüsken  
DESIGN-GRUPPE  
Ricklinger Straße 3B  
30449 Hannover  
[www.design-gruppe.com](http://www.design-gruppe.com)

### Bildnachweise

infraVelo/Christian Kruppa

Stand: August 2019

