

# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---



**Beginn: 17.00 Uhr, Rathaus Spandau, Raum 128 b**

## **Teilnehmerinnen und Teilnehmer:**

Herr Frank Bewig	– Bezirksstadtrat Bauen, Planen und Gesundheit
Frau Tina Kamischke	– Geschäftsstelle FahrRat, Büro des Bezirksstadtrats
Herr Michael Spiza	– Amtsleiter des Straßen- und Grünflächenamtes
Herr Andreas Hübner	– Tiefbauamt, Straßenunterhaltung und –aufsicht
Herr Markus Kronmaier	– Tiefbauamt, Straßenentwurf, -planung und –neubau
Herr Ronald Kretschmann	– Straßenverkehrsbehörde
Herr Christoph Grabka	– ADFC Berlin
Herr Jochen Schmidt	- ADFC Berlin
Herr Martin Brömme	– ADFC Berlin
Herr Carsten Mürau	– ADFC Berlin
Frau Isabel Heins	– BVG Fahrradbeauftragte
Frau Gabriele Kruschinski	– Polizei Dir. 2 Stabsbereich Verkehr
Frau Christiane Evers	– CDU Fraktion Spandau
Herr Jochen Liedtke	– SPD Fraktion Spandau
Frau Regina Krokowski	– GB infra Velo GmbH
Herr Johann Wetzker	– GB infra Velo GmbH

## **Gäste:**

Herr Olaf Bannick	– Bürger
Herr Jörg Böhmer	– Bürger
Frau und Herr Baumgarten	– Bürger
Herr H.-H. Johannsen	– Bürger
Herr Heinrich Voßebürger	– ISI

# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Herr Christof Schaffelder	– Stadtteilzeitung Wilma
Herr Michael Henkel	– Haus & Grund Spandau e. V.
Herr Weiß	- Umwelt und Naturschutzamt
Herr Rudolf Hecht	– Bürger
Frau Monika Biene	– Bürgerin
Frau Bettina Schmitt	– ADFC

## **Entschuldigt:**

Herr Manfred Wollert	– Grünflächenamt Spandau
Herr Nobert Körner	– Bürger

## **TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

Herr Bewig begrüßt alle Anwesenden, insbesondere Frau Regina Krokowski und Herrn Johann Wetzker von der GB infra Velo GmbH sowie Herr Christof Schaffelder von der Stadtteilzeitung Wilma. Anschließend eröffnet er die Sitzung und verweist auf die neue Datenschutzgrundverordnung, wonach alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten werden die Einverständniserklärung gemäß der DS-GVO zu unterschreiben.

Er fragt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ob etwas dagegen sprechen würde, wenn die Sitzungsinhalte digital aufgenommen werden. Die Aufnahme dient einzig und allein für die Protokollfertigung und wird anschließend gleich wieder gelöscht. Es gibt keine Einwände.

Die Tagesordnung liegt vor. Auf die Frage, ob es Änderungswünsche gibt, gibt es keine Wortmeldungen.

## **TOP 2: Bericht des Bezirksamtes, Protokoll vom 19.12.2018**

### **Genehmigung des Protokolls vom 19.12.2018**

Das Protokoll vom 19.12.2018 liegt allen Sitzungsmitgliedern vor. Herr Bewig erkundigt sich, ob es Änderungswünsche gibt.

# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Folgende Änderungen werden beschlossen:

## **TOP 2: Bericht des Bezirksamtes, Protokoll vom 19.09.2018**

➤ Unfall Nauener Str.

Das Tiefbauamt (Herr Hübner) lehnt die, in der Presse zur Sprache gebrachte, Entfernung der Gitter nicht zuletzt wegen der Absturzgefahr ab.

## **TOP 4: Geänderte Sachlage – Bushaltestelle**

Herr Grabka sieht keine Beeinträchtigung von Blinden, da der Markierungstreifen mehr als 2 m von der Haltestelle entfernt ist und damit ein Gitter von z.B. 1,5 m Länge für sie keine Behinderung darstellen würde.

## **TOP 6: Zeichnungen und Bewertung der Radwege im**

**Link:** <https://fixmyberlin.de/planungen>

Herr Grabka bitte um Zusendung der Zeichnungen. Herr Spiza sichert zu, dass die Zeichnungen zur Verfügung gestellt werden.

## Bericht des Bezirksamts:

Herr Bewig berichtet, dass der „FahrRat“ seit kurzem auf der Homepage des Bezirksamts online ist. Aktuelle Informationen und die Sitzungsprotokolle findet man unter dem [Link: ba-spandau/politik-und-verwaltung/gremien/FahrRat](https://www.spandau.de/politik-und-verwaltung/gremien/FahrRat).

Ergänzend zum TOP 2 „Unfall Nauener Str.“ aus der Sitzung vom 19.9.2018 berichtet Herr Hübner, dass er noch einmal bei der VLB (Verkehrslenkung Berlin) nachgefragt hat. Er teilt kurz das Ergebnis der Begehung mit:

Der Umbau der Einmündung befindet sich nach erfolgter Abstimmung mit den zu beteiligten Stellen im Anordnungsverfahren. Wann mit einer Anordnung und der Bauausführung gerechnet werden kann, ist hier derzeit nicht bekannt. In beiden Fällen zuständig ist die VLB.

Als wesentliche Verbesserung ist die gesonderte Signalisierung der Rechtsabbieger von der Nauener Str., die Versetzung des Radfahrersignals in der Nauener Str. (das dann auch vom Fahrzeugverkehr besser wahrgenommen werden kann) sowie die Vorverlegung der dortigen Rad-Haltelinie (ebenfalls zur Verbesserung der Sichtbeziehungen). Die diskutierte Rückverlegung der Kfz-Haltelinie ist dagegen nicht mehr vorgesehen.

Der TOP 5 „Rad-/ Fußweg Askaniering Höhe Lidl“ aus der Sitzung vom 19.12.2019 sollte in der Steuerungsrunde besprochen werden. Aus zeitlichen Gründen musste der TO-Punkt leider verschoben werden. Herr Kronmaier berichtet sobald Ergebnisse vorliegen.

Zu dem TOP 6 „Zeichnungen und Bewertungen der Radwege im [Link: https://fixmyberlin.de/planungen](https://fixmyberlin.de/planungen)“ bietet Herr Spiza an, dass gezeigte Grafiken zu den jeweiligen Sitzungsprotokollen auf der Homepage des FahrRat´s gestellt werden.

Herr Bewig teilt mit, dass der Wunsch aus der letzten Sitzung aufgegriffen wurde und am 19.6.2019 der „FahrRat on Tour“ stattfindet. Es wird der Spreeradweg befahren. In Begleitung von Mitarbeiterinnen und/oder Mitarbeitern der GB infra Velo GmbH wird einiges gezeigt, was in

# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

der Sitzung am 14.3.2019 mündlich vorgestellt wird. Der Start wird um 16 Uhr sein. Weitergehende Informationen übersendet Frau Kamischke mit der Einladung.

## TOP 3: Werner-von-Siemens-Park

Herr Kronmaier erläutert die bestehenden und zukünftigen Baumaßnahmen im Werner-von-Siemens-Park anhand einer Grafik (s. Protokollanhang).

Herr Voßebürger: Der Park wird von vielen Bürgerinnen und Bürger genutzt, insbesondere von vielen Anliegern als Hundeauslaufgebiet. Diese nutzen Wege, die in der Grafik gar nicht eingezeichnet sind, sogenannte „informelle Wege“. Dabei kollidieren sie mit viel zu schnell querenden Radfahrern. Er schlägt eine Sondersitzung zum Werner-von-Siemens-Park vor, mit dem Ziel: Welche Nutzer gibt es und welche Wege mussten vorrangig gemacht werden.

Er benennt folgende Wege: Jungfernheideweg und Rohrdamm. Es sollte ein Parkkonzept erarbeitet werden, welche Teile des Parks, mit dem Hintergrund von Finanzknappheit und Klimaschutz, brachfallen und welches sind die Hauptverbindungen. Er kritisiert die vorhandenen Wege abzureißen und neu zubauen.

Herr Kronmaier stellt alle Ausbauten anhand einer Skizze kurz vor:





# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 1



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 1



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 1



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 1



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 1



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 1



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 6



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 6



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 6

Die Wege 1 und 6 sind fertiggestellt.



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 2



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 2



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 2



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 2



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 2

In 2019 beginnen die Bauarbeiten für den Weg 2.



# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 3



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 3



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 3

Der Fachbereich Tiefbau wird von der Christophuskirche kein Grundstück zukaufen. Unabhängig davon wird der Weg 3 in Zusammenarbeit der Fachbereiche Grün und Tiefbau in Stand gesetzt.



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 5



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 5



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 5



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 5



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 5

Der Fachbereich Schule wird demnächst dem Fachbereich Tiefbau den Weg 5 als Grundstück übertragen.



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 7



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 7



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 7



# Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 7



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 7



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 7

Der Weg 7 wird anstelle des Weges 4 realisiert, weil im Weg 4 bereits eine Beleuchtung vorhanden ist. Desweiteren ist es die direkte Verbindung vom Schuckertdamm zur Dihlmannstraße. Es handelt sich um eine Investitionsmaßnahme vom Fachbereich Grün, voraussichtlicher Baubeginn: 2020.

Der Weg 9 ist eine Investitionsmaßnahme des Fachbereichs Grün. Ein Baubeginn ist voraussichtlich für 2022 vorgesehen.



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 9



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 8



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 8



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 8



Bildquelle: Hr. Kronmaier/Weg 8

## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Die Dihlmannstraße (Weg 8) ist eine Einbahnstraße und denkmal- und ensemblesgeschützt. Hier wird auch geparkt. Die Straße ist 5,10 m breit, abzgl. 2 m fürs Parken, bleibt eine Breite von 3,10 m.

Herr Kronmaier stellt zur Diskussion: Könnte der Fahrradfahrer auf die Fahrbahn geführt werden, in gegenseitiger Richtung?

Herr Voßebürger findet den Vorschlag für sehr sinnvoll. Das funktioniert nur, wenn es Stellen gibt, wo nicht geparkt wird. In der Regel wird in dieser Straße langsam gefahren. Wenn man dann auf Sicht fährt, dann sieht man sich gegenseitig und nimmt Rücksicht aufeinander. Ergänzend existiert bereits ein Radfahrweg parallel im Park. Dieser ist jedoch meistens kaputt. Vielleicht kann man darüber nachdenken, ob man hier nicht eine fließende Grenze zwischen Straße und Park machen kann.

Frau Ewers ist Auto- und Radfahrerin. Die Fahrbahn ist für die fahrenden Autos so eng, dass man mit einem normalen Pkw, auch wenn man langsam fährt, gerade mal durch kommt. Von daher kann sie sich eine Durchfahrt in gegenseitiger Richtung, nicht vorstellen.

Frau Kruschinski erläutert, dass auch der Fahrradfahrer den notwendigen Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos einhalten muss. Kommt dem Fahrradfahrer ein Fahrzeug entgegen oder fährt er an einem fahrenden Auto vorbei, dann muss er auch den Sicherheitsabstand haben. Dazu kommt, dass der Verkehr durch eine Einbahnstraße auch schneller wird. Sie spricht sich eindeutig dagegen aus.

Herr Spiza ist der Meinung, dass viele Fahrradfahrer sicherlich mit dem gegenseitigen Verkehr Bedenken hätten. Sie fahren nicht an den parkenden Fahrzeugen vorbei, sondern die Fahrzeuge kommen ihnen entgegen. Er findet die 2 m für die parkenden Autos als sehr optimistisch, denn jedes Fahrzeug was etwas mehr vom Bordstein absteht oder ein breiteres Fahrzeug, schränkt die Fahrbahn noch zusätzlich ein. Dazu sollte man den Mindestabstand beim Überholen eines Radfahrers (90 cm vom parkenden Fahrzeug und 1,50 m zum fließenden Verkehr!) bedenken.

Herr Bannick verweist auf die gleiche Situation (Einbahnstraße) im Lindenufer. Es sind zwar Pfeile da, die die Radfahrrichtung in gegenseitiger Richtung regelt, aber es kommen dem Fahrradfahrer sehr schnell fahrende Fahrzeuge entgegen, die diese Seitenstraße als Abkürzung nutzen. Er hält von dem Vorschlag nicht sehr viel.

Herr Voßebürger merkt an, wenn man am Sportzentrum in die Harriesstraße reinfährt, muss man einmal um den ganzen Block fahren, um dann wieder am Rohrdamm rauszukommen. Dann hat man noch eine Straßensteigung, die keinen Sinn macht. Er würde es sinnvoller finden, eine Straße vom Jungfernheideweg für die Anlieger aufzumachen, die durch das Schulgelände führen würde. Dann würde man, seiner Meinung nach, 50% des Verkehrs verlagern. Es gibt dazu einen Bebauungsplan von 1932/1933, wo dies auch mal so vorgesehen war.

Herr Grabka gefällt das Kopfsteinpflaster an der Straßenführung nicht. Das ist für den Radfahrer keine schöne Sache, abgesehen von der Enge. Er präferiert den vorhandenen Radweg Instand zu setzen und parallel zum Park, mit einer angemessenen Breite, zu führen.

Herr Spiza macht darauf aufmerksam, dass es wenig Spielraum gibt, den Radweg zu verbreitern, aufgrund des bestehenden Baumbestands. Die Pflastersteine lassen sich leider auch nicht ändern, da hier der Denkmal- und Ensembleschutz greift. Das Straßen- und Grünflächenamt wird prüfen, was an dem Radweg parallel zum Park verändert werden kann.



## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Herr Bewig nimmt aus der Runde mit, dass die mehrheitliche Stimmung eher gegen eine entgegengesetzte Fahrtrichtung der Einbahnstraße war.

### **TOP 4: Präsentation Spreeradweg durch die infra Velo GmbH**

Herr Bewig begrüßt Frau Regina Krokowski und Herrn Johann Wetzker von der GB infra Velo GmbH und bedankt sich für die Präsentation des aktuellen Zwischenstands des Spreeradweges (längster Radfernweg Ostdeutschlands, 410 km Länge). Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Die GB infra Velo GmbH ist ein landeseigenes Unternehmen, ein Tochterunternehmen der Grün Berlin und angesiedelt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Abteilung IV). Man ist als Dienstleister für das Land Berlin tätig und ist für die Infrastrukturmaßnahmen des Landes Berlin zuständig. Der Schwerpunkt liegt in der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (gemäß dem Mobilitätsgesetz).

Am Schlossplatz in Berlin-Mitte beginnen viele Radhaupttrouten und viele Radfernwege. Von dort erfolgt die Unterteilung des Spreeradweges in einen östlichen und westlichen Abschnitt. Der östliche Teil ist zum größten Teil fertiggestellt. Der westliche Abschnitt vom Schlossplatz bis zum Schlossgarten Charlottenburg ist auch weitestgehend fertiggestellt. Ab dem Schlossgarten Charlottenburg wird es dann holperig oder man kommt gar nicht mehr weiter. Beim Spreeradweg stößt man auf diverse Probleme, die zuvor bei der Planung vor 10 Jahren nicht vorhersehbar waren, z. B. müssen Großbaustellen in Mitte (Museumsinsel, U-Bahnbau) erst einmal abgeschlossen werden. Charlottenburg hat einige Abschnitte schon gebaut, aber nicht schlüssig und auch nicht durchgängig, ist aber noch dabei. Gerade jetzt ist wieder ein Radweg fertiggestellt worden. Der nächste Abschnitt wird gerade vorbereitet, das Iburger Ufer. In Spandau ist noch gar nicht passiert, aber auch aus gutem Grund. Es gab ein Planfeststellungsverfahren für die Instandsetzung der Spree-Oder-Wasserstraße vom Wasserstraßenneubauamt, wobei es Verzögerungen gab. Zwischenzeitlich gab es einen zweiten Durchlauf des Planfeststellungsverfahrens.

Die GB infra Velo GmbH arbeitet bezirksübergreifend und hat von Charlottenburg und Spandau die Aufgaben übertragen bekommen, sich um diesen Teilabschnitt zu kümmern. Beim Charlottenburger Teil ab der Jungfernheidebrücke hat sich die GB infra Velo GmbH herausgehalten. Hier ist viel in Bewegung und manches geht auch einfach nicht. Die Schlossbrücke in Charlottenburg soll saniert werden, das führt dazu, dass die Unterführung an der Stelle doch nicht so komfortabel gestaltet werden kann, wie sich das eigentlich gehört. Im Fortlauf von der Schlossbrücke geht es durch den Schlosspark in Richtung Norden. Der Abschnitt ist fertiggestellt und wird auch schon sehr intensiv befahren. Das nächste größere Problem: Die besagte Jungfernheidebrücke - die Bahnbrücke am S-Bhf. Jungfernheide. Es müssen sehr dicke Bretter gebohrt werden. Es ist in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Wilmersdorf-Charlottenburg eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geplant.

Herr Grabka macht darauf aufmerksam, dass der Schlosspark nachts geschlossen ist. Nun geht dieser Weg oben über die Spree. Die Befahrung von der linken Spreeseite geht noch, aber an der rechten Seite sind Treppen. Hier gab es mal einen Abgang. Wird das auch berücksichtigt?

Frau Krokowski: Ja, das wird berücksichtigt. Die Radfahrer fahren heutzutage auch schon den Tegeler Weg lang, weil sie nicht durch den Schlosspark kommen. Die Sicherheit muss verbessert werden. Der Auf- und Abgang, der momentan für Fußgänger und Radfahrer ist, muss verbreitert und barrierefrei gestaltet werden. Hier gilt es unbedingt eine Lösung zu finden. Man hofft mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, was der Bezirk Wilmersdorf-Charlottenburg jetzt auch angeht, eine bessere Chance zu haben, an den Auf- und Abgang im Tegeler Weg ranzukommen.

Herr Voßbürger würde einen ganz anderen Radverlauf (kürzerer Weg) vorschlagen.

## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Frau Krokowski teilt mit, dass ein anderer Radwegverlauf nicht möglich ist, da dieser Verlauf (gesamter Spreeradweg West – vom Schlosspark bis zur Mündung der Spree in die Havel) bereits in einer Machbarkeitsstudie (durch das Büro AGU Lange im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) im Jahre 2009 untersucht und damit die mögliche Route mit allen Beteiligten abgestimmt und festgelegt wurde. Hierbei wurde geschaut, welche Wege sind machbar, welche sind überhaupt verfügbar, unter Berücksichtigung der Grundstückseigentumsverhältnisse. Demzufolge wird auch dieser Streckenverlauf verfolgt.

Herr Bannick: Welche Auswirkungen hat der Bau an der Rudolf-Wissell-Brücke? Das Problem ist die Umfahrung der Brücke. Über das Tunneleck zu fahren, wäre eine mögliche Ausweichroute. Dann hätte man diesen kompletten Bereich raus und man fährt nur ein kurzes Dreieck, um am Tunneleck wieder rauszukommen. Er ist der Meinung, dass man das Bundeswasserstraßenamt beteiligen müsste.

Frau Krokowski: Diese Grundlageermittlung muss erst noch geklärt werden. Soweit ist man aber noch nicht. Aktuell wird erst einmal geprüft was überhaupt bei der Trasse zu tun ist. An dieser Stelle weiß man aktuell noch relativ wenig. Man weiß nur, dass Dinge zu tun sind, die noch aus dem Planfeststellungsverfahren „Zur Schleuse“ stammen. Es stehen Kleingärten im Weg, damit man dort überhaupt weiterkommt, die Unterhaltung ist nicht geklärt und auch die Rudolf-Wissell-Brücke ist ein großes Thema. Besteht die Möglichkeit, dass man da provisorisch durchgeht oder kann man jetzt schon was bauen, falls es noch 10 Jahre dauert? Man kann aber auch nicht warten, bis die Brücke fertig ist. Man muss eine Lösung finden.

Herr Wetzker ergänzt: Man weiß aber, dass während der Bauzeit der Rudolf-Wissell-Brücke kein Durchkommen ist. Da muss es Umfahrungen geben. Das vorgeschlagene Tunneleck könnte evtl. nicht möglich sein, da das ganze Delta zwischen den alten Bahnen Baustelleneinrichtungsfläche wird. Der Worst Case wäre dann die Umfahrung über den Fürstenbrunner Weg.

Frau Krokowski: Mit der DEGES hat die GB infra Velo GmbH noch keinen Kontakt gehabt.

Herr Spiza: Es gibt regelmäßige Termine mit DEGES, wo alle Beteiligten eingeladen werden. Es wurde bis jetzt 2x getagt. Im April ist die 3. Runde. Es wurde der Ideewettbewerb zur Rudolf-Wissell-Brücke vorgestellt. Aber es geht auch um Themen, weit über die Rudolf-Wissell-Brücke hinaus (Erneuerung der Westendbrücke, des Dreiecks Funkturm und der Grundinstandsetzung der A 111). Vielleicht wäre es sinnvoll sich als GB infra Velo GmbH in den Verteiler aufnehmen zu lassen.

Frau Krokowski: Sie bedankt sich für den Hinweis. Sie wird darum bitten die Abteilung V mit in den Verteiler aufzunehmen.

Wenn man den Verlauf des Spreeradweges weitergeht, stößt man auf viele Kleingärten. Manche scheinen unkritisch. Man ist gehalten in sich funktionstüchtige Abschnitte zu bauen, so dass man da wieder ausweichen kann und einen Anschluss an die Straße findet. Großer Knackpunkt wird die Bezirksgrenze zu Spandau sein, weil man da eigentlich gar nicht mehr am Ufer entlangkommt. Man muss über den Wiesendamm ausweichen. Das ist ein großes Problem, da der Wiesendamm für Radfahrer gar nicht befahrbar ist (Lebensgefahr!) und außerdem im Bereich einer Trassenuntersuchung für eine Radfahrschnellverbindung vorgesehen ist. Wie das gehen soll, müssen die Planer sagen. Dann kommt man zum Sophienwederweg, der auch lebensbedrohlich ist. Es ist aber der einzige Weg, um an der Spree entlang zu fahren, um dann Am Grütmachergraben, mit einer neuen Brücke, rauszukommen.

Herr Voßebürger: Warum fährt man nicht über Sophienwerder?



## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Frau Krokowski: Dann müsste man zwei Brücken bauen. Die Grundstücke auf dem nördlichen Ufer sind alle nicht verfügbar. Da kommt man nirgends ran. Auf der nördlichen Seite, westlich vom Grützmachergraben, haben wir glücklicherweise ein öffentliches Grundstück, was sich momentan in der Hand der BIM befindet. Man hofft, dass der Bezirk Spandau die Fläche übernehmen kann, so dass genau da der Brückenschlag geschaffen werden kann. Allerdings liegen die größeren Probleme auf der südlichen Seite, weil man dort Anlieger, wie die Berliner Wasserbetriebe, hat, die zurzeit ihr Klärwerk mit dem 4. Ausbau (4. Reinigungsstufe) vergrößern. Es ist ein riesig großer Neubau, auf der Brachfläche, geplant. Wodurch man nicht unbedingt freiwillig Fläche abgibt. Der Baustoffhandel Cemex möchte auch nicht Fläche abgeben. Man steht aktuell in Verhandlungen, damit man überhaupt weiter machen kann. Im April/Mai 2019 wird es eine Machbarkeitsstudie geben, wo all diese Problematiken, vor allem das Flächenthema, unter einen Hut gebracht werden. Es muss dringend eine Trennung zwischen den Fahrstreifen und dem Radfahr- & Spree-Wanderweg geben. Dabei muss auch der Fußgänger neben dem Radfahrer betrachtet werden. An dieser Stelle kann der Fußgänger nicht getrennt vom Radfahrer geführt werden. Die andere, aber nicht realisierbare Option, wäre die Böschung komplett wegzunehmen. Damit würde man aber in den Sicherheitsbereich der Schifffahrt rutschen. Alle Beteiligten sind bereit Kompromisse zu machen, so dass man nur im Teilbereich in die Böschung geht. Hier muss noch die obere Naturschutzbehörde befragt werden. Das hat man bis jetzt noch nicht gemacht, da man nicht weiß wieviel Fläche es betreffen wird. Das wäre allerdings der geringste Eingriff. Es wurde für die Untersuchung des Sophien-Müller-Weges und den Brückenschlag eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Mit der Abteilung V werden verschiedene Varianten des Brückenschlags abgestimmt. Es gibt eine Vereinbarung mit der Abteilung V, wonach die GB infra Velo die Brückenplanung übernehmen darf. Beim Brückenbau verhandelt man noch. Die Abteilung V wird die Brücken später in ihr Anlagevermögen übernehmen und für die Unterhaltung zuständig sein. Von daher wird es hier eine enge Zusammenarbeit geben. Auf der Nordseite der Spree müssen einige Spundwände, Schiffsanlegestellen, gesetzt werden. Hier müssen die Planung zum Spreeradweg mit der Planung des Wasserstrassenneubauamts übereinander gelegt werden, damit die GB infra Velo GmbH durch die Erhöhung der Spundwände des Wasserstrassenneubauamts in die Lage versetzt wird, einen Radweg zu bauen.

Herr Wetzker: Die Baumaßnahmen des Wasserstrassenneubauamts fangen frühestens im Jahr 2022 an. Erst nach Setzen der Spundwände, kann mit dem Radweg begonnen werden. Die gesamte Bauzeit für die Spree-Oder-Wasserstraße beträgt 2 Jahre. Insofern wird der Spreeradweg nicht vor 2025 fertig sein.

Frau Krokowski: Dadurch dass alles jetzt so lange gedauert hat, kommt man in die Lage die Unterquerung der Rohrdamm-Brücke viel komfortabler zu gestalten. Dort kommt auch eine Spundwand hin, wodurch der Spreeradweg auch mehr Platz hat. Es handelt sich um eine gemeinsame Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)-Maßnahme. Von daher muss das Land Berlin nur 10% der Kosten tragen. Der Rest wird von der Senatsverwaltung für Wirtschaft übernommen. Es ist von Anfang an eine touristische Route und wird auch als solche weiter transportiert. Man versucht alle Standards einzuhalten, also möglichst breite Wege (mind. 4 m) zu realisieren. Man kann nicht immer gewährleisten, den Geh- und Radweg zu trennen.

Herr Grabka: Ist beim Wiesendamm die Anbindung nach Westend, Richtung Ruhleben, berücksichtigt? Hier ist die Eisenbahnbrücke sehr eng.

Herr Wetzker: Es ist korrekt, dass es dort sehr eng ist, aber diese Stelle ist nicht in der Finanzierung enthalten, weil das GRW-Paket wirklich nur den eigentlichen Spreeradweg finanziert.

## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Die Straße am Juliusturm versucht man, als Anschlussstraße, anders anzuschließen. Das Spandauer Horn wird auf jeden Fall bedacht. Der Anschluss an die Juliusturmstraße wird derzeit ausgeschrieben. Die Zitadelle sollte auch besser angebunden sein. Eine Idee war einen Durchstich an die Straße zur Spreeschanze. Wichtig dabei ist es, dass es eine barrierefreie Lösung ist.

Frau Krokowski: Es ist noch nicht ganz klar, ob für den Spreeradweg ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. Es ist sehr wahrscheinlich, zumindest steht es aktuell im Berliner Straßengesetz. Die Verwaltung weiß momentan noch nicht wie sie damit umzugehen hat, weil es neu ist, dass man Dinge beurteilt, die noch gar nicht da sind. Man kann noch nicht voraussehen, ob dies eine Entlastung auf den Straßen bringt oder Vorteile für den Radverkehr und für die Stadt selbst haben. Spezialisten versuchen dies nun zu klären. Wenn es so wäre, könnte man tatsächlich erst anfangen zu bauen, wenn das ganze Verfahren festgestellt ist. Das kann dann dauern. Das betrifft auch die Radschnellverbindungen. Für den Bereich Sophienwerderweg wird es auf jeden Fall ein Planfeststellungsverfahren geben, da es hier ein Problem mit der Privatstraße gibt. Diese befindet sich im Eigentum des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes, welches die Privatstraße aber nicht haben und die Baulastträgerschaft ablegen möchte. Der Bezirk möchte diese, aus gutem Grund, aber nicht haben. Hier muss es eine gemeinsame Lösung geben.

Herr Grabka: Würde sich das Planfeststellungsverfahren auch auf den bisher bestehenden Anteil beziehen?

Frau Krokowski: Das weiß momentan keiner.

Herr Wetzker: Um die Radschnellverbindungen parallel zu ziehen, muss man das auf die ganze Trasse beziehen. Man weiß jedoch nicht, ob es beim Spreeradweg genauso ist. Fakt ist, dass der ganze westliche Abschnitt ohne die Spreebrücke keinen Sinn macht. Vom Wiesendamm kommt man dann auf die Freiheit (hoher Schwerverkehrsanteil, viele Einmündungen). Dort muss es eine separate Radverkehrsanlage geben. Von dort geht es dann weiter über den Brückenschlag, Sophienwerderweg, auf die Nordseite der Spree.

Was sind die nächsten Schritte?

- mehrere europaweite Ausschreibungen Planungsleistungen
- Planfeststellungsverfahren
- weitere Abstimmung u. a. mit der Abteilung V – Kooperationsvereinbarung zur Planung und Übernahme der Baulastträgerschaft der Brücke (Sophien-Müller-Weg)
- Machbarkeitsuntersuchung der Jungfernhedebrücke (Abstimmung mit der Deutsche Bahn)

Herr Bewig bedankt sich für die ausführlichen Darstellungen. Für dieses komplexe Projekt wünscht er alles Gute. Er hofft, dass die GB infra Velo GmbH den Elan behält und sich nicht unterkriegen lässt.

### **TOP 5: Fahrradschutzspur im nördlichen Teil der Streitstr.**

Herr Johannsen würde gern wissen, was mit dem Teilbereich, der in der Streitstraße nicht als Radweg ausgewiesen ist, geplant ist.

Herr Kronmaier: Vor der Rauchstraße haben wir eine Bushaltestelle. Es werden verschiedene Ideenskizzen vorgestellt und diskutiert. Es wird eindeutig daraufhin gewiesen, dass noch keine Endfassung feststeht. Es ist gewünscht Meinungen oder Einwände zu äußern.



## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Auf beiden Seiten wird eine Parkspur weggenommen. Man kommt zweispurig von der Rauchstraße an. Hier kann man erst einmal nichts tun, da hier die Haltestelle ist. Dann brauchen wir eine Verbindungsstrecke, damit der Autofahrer, der auf der rechten Spur steht, links einbiegen kann. Nach dem Knoten, haben wir eine Fahrspur. Daneben würde ein Parkstreifen entstehen und daneben der Radfahrstreifen („Protected bike lane“). Auf der anderen Seite, haben wir die Problematik auf der Cautiusstraße. Dort wird eine Radverkehrszählung von der Senatsverwaltung durchgeführt, um festzustellen, wie viele Radfahrer von der Rauchstraße in die Cautiusstraße fahren. Man möchte die Verkehrszählung erst einmal abwarten, um dann verschiedene Varianten in der Streitstraße zu prüfen.

Ein weiterer Vorschlag wäre, den Fahrradstreifen, der momentan auf den Gehweg geführt wird, auf die Fahrbahn zu führen. Dieser muss in einen rechtzeitigen Rechts-/Links- und Geradeausverkehr einführen. Evtl. gibt es ein Problem, wenn eine Straßenbahn eingeführt wird, die da lang führen könnte. Die Entscheidung hierfür trifft die Senatsverwaltung. In dem Fall müsste man in den Grünstreifen rein, um den Linksabbieger in die Cautiusstraße zu führen.

Frau Heins: Fällt dann die Fahrspur für den Bus weg?

Herr Kronmaier: Ja.

Frau Heins: Da wird es Einsprüche geben. Die BVG möchte hier vorzeitig ihre Bedenken zur bisher unabgestimmten Planung der Protected Bike Lane (PBL) in der Streitstraße anmelden, damit diese in der weiteren Planung berücksichtigt werden können.

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung und der Erschließung der Wasserstadt Oberhavel ist die Verdichtung des Busnetzes geplant. Diese ist jedoch nur gewährleistet, wenn der Bus weitestgehend unabhängig vom MIV geführt wird. Dabei wird das Zusammenspiel von Bus- und Radverkehr auch ohne eine Protected Bike Lane durchaus für lösbar angesehen.

Herr Spiza: Es ist bitte zu beachten, dass es sich um eine erste Planungsüberlegung handelt, die zunächst vorteilhaft für den Radverkehr erscheint. Wichtige Sachverhalte dieses Ansatzes, wie die Gefährdung der Radfahrenden durch in Grundstückszufahrten einbiegende KFZ, nach rechts öffnende Fahrzeugtüren (Beifahrer achten weniger auf den Fließverkehr, da sie es nicht gewöhnt sind) sowie die bereits angesprochenen Einschränkungen für die BVG, sind aber im weiteren Verlauf zu berücksichtigen und sorgfältig abzuwägen.

Herr Grabka: Wurde mal überlegt die Cautiusstraße dicht zu machen, um den Verkehr anders zu führen?

Herr Kretschmann: Die Cautiusstraße hat sich als eine sehr wichtige Verkehrsstrecke gezeigt. Eine Schließung bedeutet nicht, dass es weniger Verkehr wird. Der Verkehr findet dann andere Wege.

Herr Bewig: Wer im Nachgang noch Ideen hat, kann diese gern an Herrn Kronmaier senden.

Herr Kronmaier: Im weiteren Verlauf werden -auf beiden Seite- dort, wo jetzt Fahrzeuge stehen, Radfahrer fahren. Daneben verläuft der einspurige Fahrstreifen.

In Höhe Mertensstraße: Vor dem Knoten soll der Parkstreifen enden. An dem Knotenpunkt soll nichts geändert werden. Es wird eine bestimmte Länge für den Abbiegerverkehr benötigt. Der Radfahrer wird auch an den Knoten herangeführt. Auf der anderen Seite, aus Hennigsdorf kommend, hat man eine Zweispurigkeit. Um die Einspurigkeit zu erzielen, soll es eine Rechts- und Geradeausspur geben und einen separaten Linksabbieger, damit die Fahrzeuge in die Mertensstraße kommen können. Die Markierung müsste geändert werden.

## Protokoll der FahrRat-Sitzung vom 14.3.2019

---

Herr Johannsen: Wie soll der Radverkehr an der Bushaltestelle durchgängig sein? Wenn der Bus an der Haltestelle steht, was macht der Radfahrer?

Herr Kronmaier: Der Radfahrer kann warten oder kann am Bus vorbeifahren. Er muss aber den fließenden Verkehr beachten.

Herr Bewig: Er weist noch einmal darauf hin, dass es sich um eine Ideenskizze handelt. Es wird mit vielen Beteiligten noch zu diskutieren sein. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses ist heute auch anwesend. Das wird alles noch besprochen und es gibt hier noch keine Entscheidung.

Herr Johannsen: Er würde es begrüßen, wenn man dem Radfahrer eine Einspurigkeit ermöglicht und die Autofahrer aus Hennigsdorf parallel fahren lässt.

Herr Grabka: Er befürwortet die „Protected Bike Lane“, da die Radwege damit nicht zugeparkt werden.

Herr Bewig: Gerne berichten wir in den nächsten Sitzungen, wenn es etwas Neues gibt.

### **TOP 6: Verschiedenes**

#### **Radweg der Sympathie:**

Herr Spiza: Die Senatsverwaltung für Umwelt-, Verkehr- und Klimaschutz als Prüfbehörde hat die Bauplanungsunterlage geprüft und genehmigt. Wegen jahreszeitlicher Einschränkungen bei der Durchführung der Arbeiten aufgrund des Natur- und Artenschutzes wird der Baubeginn frühestens im Jahr 2020 sein.

Herr Grabka: Soll die Verbindung von Spandau in die Hamburger Straße gehen?

Herr Spiza: Ja, in Höhe des jetzigen „Trampelpfades“

Herr Grabka: Der Falkenseer Teil ist mit Laternen versehen. Wie sieht es in Spandau aus?

Herr Spiza: Auch aufgrund des Natur- und Artenschutzes wird es in Spandau keine Beleuchtung geben.

Ende der Sitzung: 19.00 Uhr.

Berlin, den 15.3.2019

F. Bewig  
Vorsitzender des FahrRats  
Bezirksstadtrat f. Bauen, Planen und Gesundheit

T. Kamischke  
Protokollführerin