Bereichsentwicklungsplanung

für den Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin

Fachplan "Öffentlicher Raum und Verkehr"

Teilplan Radverkehr

Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010

Erläuterungsbericht

Erarbeitung: 7. Dezember 2007

Fortschreibung: 26. April 2010 / 30. September 2010

Auftraggeber:
Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Abt. Bauen und Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Auftragnehmer:
SR • Stadt- und Regionalplanung
Dipl.-Ing. Sebastian Rhode

Impressum

Auftraggeber:
Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Abt. Bauen und Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Alt-Köpenick 21, 12555 Berlin

Auftragnehmer:
SR • Stadt- und Regionalplanung, Dipl.-Ing. Sebastian Rhode, Maaßenstr. 9, 10777 Berlin,
Tel. 030 / 2977 6473, E-Mail: mail@sr-planung.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Sebastian Rhode
M.Sc. / Dipl.-Ing. Jan Kaiser

Präambel

Rad fahren ist eine die Umwelt schonende, die Gesundheit fördernde sowie Kosten reduzierende Art der Fortbewegung. Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb Teil der Strategie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Zur Umsetzung dieser Strategie unternimmt auch der Bezirk Treptow-Köpenick vielfältige Anstrengungen.

So wurde in der vorliegenden Unterlage das im Jahr 2007 erarbeitete Radwegekonzept nach umfassender Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange überarbeitet und fortgeschrieben.

Im Rahmen der Bereichsentwicklungsplanung soll die erstellte Unterlage als

Fachplan „Öffentlicher Raum und Verkehr“

Teilplan Radverkehr

Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010

durch das Bezirksamt und die Bezirksverordnetenversammlung beschlossen werden.

Das Radwegekonzept befasst sich mit sämtlichen für Radfahrer nutzbaren Verkehrsflächen. Eingeschlossen sind neben fahrbahnunabhängigen Radwegen auch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn. In der Unterlage ist übergreifend der Begriff Radverkehrsanlagen verwendet worden.

Das Radwegekonzept soll in einem späteren Verfahren um konzeptionelle Überlegungen zu Fahrradabstellanlagen und zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur ergänzt werden.

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung 6

2. Methodik 7

2.1 Radverkehrsanlagen im Bestand 7

2.2 Quellen und Ziele 8

2.3 Wunschliniennetz und Zielnetz 11

2.4 Abstimmungen 12

2.5 Zusammenstellung der Konfliktpunkte und Konfliktanalyse 12

2.6 Maßnahmenplan und Maßnahmenkatalog mit Dringlichkeitsreihung 12

3. Zielnetz 13

4. Konfliktpunkte 15

4.1 Spreetunnel Friedrichshagen 15

4.3 Querung S-Bahn und Görlitzer Bahn im Grünauer Forst 17

4.4 Querung Wasserwerk Johannisthal 18

4.5 Verbindung am Heidekampgraben im Ortsteil Plänterwald 19

4.6 Verbindung Dahmeradweg – Europaradweg R1 19

4.7 Nördlicher Uferweg Langer See 20

4.8 Querung Britzer Zweigkanal zur Süd-Ost-Verbindung 21

4.9 Landschaftspark Flugfeld Johannisthal 21

4.10 Konflikte im vorhandenen Straßennetz 22

5. Analyse der Unfallstatistik 25

6. Maßnahmen 27

7. Abstimmungsprozess 28

7.1 Rad fahren im Wald, in öffentlichen Grünanlagen und in Kleingartenanlagen 28

7.2 Bezug zur Lärmminderungsplanung 29

8. Zusammenfassung und Ausblick 30

Quellenverzeichnis 32

Zugehörige Unterlagen:

Planverzeichnis

Quellen und Ziele des Radverkehrs / Wunschliniennetz

Zielnetz mit Haupt- und Nebenrouten

Maßnahmenplan

Maßnahmenkatalog

1. Aufgabenstellung

Ausgehend von der "Radverkehrsstrategie für Berlin", die am 2. Nov. 2004 vom Senat von Berlin beschlossen wurde, wird für den Bezirk Treptow-Köpenick ein Radwegekonzept erarbeitet. Das Radwegekonzept unterstützt die Ziele der Radverkehrsstrategie u. a. zur Steigerung des Radverkehrsanteils, zur Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zur Senkung der Unfallzahlen.

Ziel ist es, alle maßgeblichen Quellen und Ziele des Radverkehrs in das Radwegenetz zu integrieren, dabei sind die vorhandenen bzw. die geplanten Radwege und Radrouten untereinander zu verknüpfen.

Direkte, bequeme und sichere Verbindungen für den Radverkehr sollen überall verfügbar sein: auf Haupt- und Nebenrouten, auf Verkehrsstraßen, in den Zentren, den Wohn- und Arbeitsstättengebieten sowie in den Naherholungsräumen der Stadt. Um die Stärke des Fahrrads als schnelles und flexibles Verkehrsmittel der kurzen Wege zur vollen Geltung zu bringen, muss das Radverkehrsnetz dicht geknüpft sein.

Das Radwegekonzept untersucht den touristischen und den Alltagsradverkehr. Dabei werden auf der Grundlage der ermittelten Quellen und Ziele des Radverkehrs ein Wunschliniennetz und daraus das Zielnetz entwickelt. Mit dem Zielnetz werden die Konflikte auch im Hinblick auf die Unfallstatistik bewertet, die erforderlichen Maßnahmen werden in einem Maßnahmenkatalog zusammengestellt.

Der Bezirk Treptow-Köpenick ist prädestiniert zum Fahrrad fahren. Neben den zahlreichen touristischen Zielen wie das Naherholungsgebiet um den Müggelsee, Strandbäder und Sporteinrichtungen gibt es bedeutende Ziele für den Alltags-Fahrradverkehr: Fakultäten der Humboldt-Universität zu Berlin in Adlershof, die Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien, die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW). Charakteristisch sind auch die städtebaulichen Strukturen mit Gründerzeitvierteln, Geschosswohnungsbauten der 1930er-Jahre, Q3A- und WBS70-Wohngebäuden sowie weitläufigen Einfamilienhausgebieten. Die topografischen Strukturen mit Seen, Flüssen und Bahntrassen gliedern den Bezirk stark und prägen das Verkehrswegenetz.

In der Erarbeitung des Radwegekonzeptes sind die Nachbarn (Bezirke und Landkreise) einbezogen worden, um die Verbindungen zu stärken.

2. Methodik

Für die Erarbeitung des Radwegekonzeptes sind folgende Arbeitsschritte durchgeführt worden:

1. Auswertung der vorhandenen Bestandsaufnahme zu den Radverkehrsanlagen im Bestand
2. Zusammenstellung der Quellen und der Ziele des Radverkehrs
3. Erstellung eines Wunschliniennetzes und Erarbeitung des Zielnetzes
4. Abstimmung des Wunschlinien- und des Zielnetzes innerhalb des Bezirkes sowie mit Nachbarbezirken, dem Senat und Nachbarlandkreisen
5. Zusammenstellung der Konfliktpunkte und Konfliktanalyse
6. Analyse der vorhandenen Unfallstatistik
7. Maßnahmenkatalog mit Dringlichkeitsreihung
8. Fortschreibung nach erfolgter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange

2.1 Radverkehrsanlagen im Bestand

Grundlage einer Bestandsanalyse hinsichtlich der Radverkehrsanlagen bildete eine Übersicht zu Bestand und Planungen von Radwegen im Bezirk Treptow-Köpenick (Stand: September 2006). Darin werden Radverkehrsanlagen differenziert nach:

- Radweg, baulich vorhanden, benutzungspflichtig
- Radweg, baulich vorhanden, nicht benutzungspflichtig
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Radfahrstreifen, benutzungspflichtig
- Radfahrstreifen, nicht benutzungspflichtig
- Radwege in Bau bzw. Planung

Radverkehrsanlagen im Bestand stellen ein wesentliches Fundament in der Erarbeitung eines integrierten Radwegekonzeptes dar. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden folgende, für den Bezirk Treptow-Köpenick geltende Besonderheiten analysiert.

1. Entlang überbezirklicher Hauptverkehrstraßen (z. B. Köpenicker Landstraße, Michael-Brückner-Straße, Adlergestell und Am Treptower Park) gibt es in weiten Teilen Radverkehrsanlagen. Unzureichend sind dabei Querungsmöglichkeiten und eine Integration in vorhandene Querverbindungen.
2. Auffällig ist der Bestand an baulich vorhandenen Radwegen, die jedoch nicht benutzungspflichtig sind. So entspricht beispielsweise der baulich vorhandene, aber nicht benutzungspflichtige Radweg im südlichen Abschnitt der Ortolfstraße einem adäquaten Standard an Radverkehrsanlagen. Ein erkennbarer Zusammenhang zwischen Qualität der Radwege und Benutzungspflicht besteht nicht.
3. Benutzungspflichtige Radwege sind in der Regel mit einem ausreichenden Standard versehen. Defizite gibt es in Kreuzungsbereichen, da oft nicht alle möglichen Routenverläufe (im Zuge einer Furt) markiert sind. Vorhandene Radverkehrsanlagen bedürfen weiterhin einer Bestandspflege und Überprüfung der aktuellen Anforderungen an den Radverkehr. So weist z. B. der benutzungspflichtige Radweg im Adlergestell zwischen S-Bhf. Adlershof und Köpenicker Straße erhebliche Defizite bezüglich der Anforderungen an regelgerechte Radverkehrsanlagen auf.
4. Die Anbindung der S- und Regionalbahnhöfe durch Radverkehrsanlagen ist unzureichend. Insbesondere Bahnunterführungen und Querungsmöglichkeiten im Bahnhofsbereich weisen Konfliktpotential aufgrund räumlicher Engpässe auf. Darüber hinaus ermöglichen einige Bahnhöfe keinen barrierefreien Zugang.
5. Der Einsatz von Radfahrstreifen/ Schutzstreifen ist im Bezirk noch stark unterrepräsentiert. Möglichkeiten zur Implementierung sind vor Ort zu prüfen. Erfahrungen bereits angelegter Radfahrstreifen (z. B. Teile der Kiefholzstraße) sind zu analysieren und können als Vorbildfunktion wirken.
6. Rad fahren auf Gehweg frei ist ebenfalls eine typische Radfahrersituation im Bezirk. In weiten Teilen läuft dies konfliktfrei ab und ist dem Bedarf angemessen. In ausgewählten Teilbereichen (z. B. Westseite der Wendenschloßstraße) ist über Alternativen nachzudenken.
7. Rad fahren auf einseitig angelegten Radwegen, die in beide Richtungen freigegeben sind, ist im Bezirk ebenfalls vorzufinden. Hier sind erhebliche Defizite hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten und Anbindung an das Straßennetz zu verzeichnen (z. B. entlang des Müggelheimer Damms).

Die Bestandsanalyse der vorhandenen Radverkehrsanlagen repräsentiert im Rahmen des Radwegekonzeptes nicht nur ein detailliertes Bild über vorhandene Radverkehrsanlagen, sondern zeigt zugleich Defizite in der bestehenden Nutzung und Konfliktpunkte im integrierten Verkehr. Diese Mängel gilt es im Rahmen des Konzeptes zu beheben.

2.2 Quellen und Ziele

Die wesentlichen Quellen und Ziele entsprechen in der Regel denen des Kfz-Verkehrs. Im Einzelnen geht es um Wohngebiete, Schulen, größere Einkaufsgebiete, Konzentrationen von

Arbeitsstätten, Verwaltungen, Bahnhöfen, Sport- und Erholungsanlagen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen.

Wie alle anderen Verkehrsteilnehmer haben auch Fahrradfahrer das Recht, möglichst komfortabel und sicher das Verkehrsnetz zu nutzen. Radfahrer reagieren auf Umwege empfindlicher als Autofahrer. Die Ziele des Radverkehrs liegen flächendeckend in allen Straßen auf beiden Seiten. Gleichzeitig müssen die Hauptquellen und -ziele des Radverkehrs möglichst direkt, sicher und attraktiv verbunden werden.

Die für das Erstellen des Radwegekonzeptes relevanten Quellen und Ziele wurden tabellarisch erfasst und im Plan "Wunschliniennetz" verortet. Alle Quellen und Ziele, die im Plan verortet sind, tragen eine Kennziffer, so dass eine direkte Zuordnung zur tabellarischen Auflistung möglich ist. Entstehen durch mehrere dicht beieinander liegende Quellen und Ziele Häufungen an einem Ort, sind sie zu Agglomerationen zusammengefasst und dargestellt worden.

Als Quellen und Ziele des Radverkehrs wurden folgende Bereiche definiert:

Schwerpunkt Wohnen

Grundlage für die Schwerpunkte Wohnen bilden blockbezogene Angaben zur Bevölkerungsdichte (vgl. SenStadt 2005). Dargestellt ist jeweils der Schwerpunkt des Wohnens.

Regional- und S-Bahnhöfe, Personenfähren

Die Regional- und S-Bahnhöfe sind ausnahmslos Quellen und Ziele des Radverkehrs. Bei den Fährstationen wird unterschieden nach ganzjährigem bzw. nicht ganzjährigem Betrieb.

Kultur und Freizeit

Unter dem Titel "Kultur und Freizeit" wurden die bedeutsamen Sehenswürdigkeiten, Bühnen, Museen, Bäder und Sportanlagen sowie ausgewählte Kinos und Bibliotheken erfasst. Insgesamt sind 79 Einrichtungen und Orte aufgenommen worden.

Gewerbe und Dienstleistung

Zu "Gewerbe und Dienstleistungen" sind 36 Gewerbestandorte und Dienstleistungseinrichtungen des Bezirkes erfasst worden, die zeichnerisch jedoch zusammen gefasst dargestellt werden. Planungsvorhaben wurden nur bei absehbarer Inbetriebnahme berücksichtigt. Grundlage der Erhebung sind Angaben der Wirtschaftsförderung des Bezirkes aus dem Jahr 2006.

Bildung

Unter "Bildung" sind Oberschulen, Volkshochschulen und weiterführende Bildungseinrichtungen wie z. B. Fachhochschulen und Universitäten erfasst worden. Die Schulen sind mit Anschrift und Schülerzahl aufgenommen worden. Diese Einrichtungen haben i. d. R. eine hohe Bedeutung für den Radverkehr. Grundlage der Erhebung der Schulstandorte war das Verzeichnis der Berliner Schulen (vgl. Bildung, Wissenschaft und Forschung, 2007)

Die Grundschulen sind nicht als Quellen und Ziele des Radverkehrs erfasst worden, da der Radfahreranteil erfahrungsgemäß sehr gering ist. Empfohlen wird, erst ab der 5. Klasse, nach Absolvieren der Radfahrerprüfung, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Darüber hinaus ist der Einzugsbereich der Grundschulen räumlich begrenzt, meist liegen die Grundschulen innerhalb des Nebenstraßennetzes und/oder in Tempo-30-Zonen. Zu berücksichtigen ist auch, dass Kinder bis 8 Jahre (2./3. Klasse) auf dem Gehweg fahren müssen, Kinder bis 10 Jahre (4./5. Klasse) dürfen auf dem Gehweg fahren. In der Übersichtstabelle sind die Grundschulen jedoch erfasst.

Einzelhandel / Ladenstraßen

In der Kategorie "Einzelhandel/Ladenstraßen" wurden Einkaufszentren mit ihren Verkaufsflächen sowie Ladenstraßen mit Angabe der Straßenverläufe aufgenommen. Die Darstellung im Plan erfolgt punktuell und linear. Fachmarktzentren wurden nicht erfasst, weil sie als Quelle und Ziel des Radverkehrs keine Bedeutung haben. Grundlage der Erhebung sind Angaben der Wirtschaftsförderung des Bezirkes und der Ladenstraßenatlas Treptow-Köpenick (2007).

Behörden

Als "Behörden" sind das Rathaus Köpenick sowie die Bürger-, Finanz- und Wohnungsämter erfasst worden. Hier wird u. a. das Ziel verfolgt, die Vorbildfunktion bürgerfreundlicher Ämter zu verbessern, in dem die Anbindung an das Radwegenetz optimiert wird.

Historischer Ortsteil

Die historischen Ortsteile Altglienicke, Alt-Rahnsdorf, Bohnsdorf, Friedrichshagen, Kietz, Müggelheim, Wilhelmshagen und Schmöckwitz sind als Zentren der jeweiligen Ortsteile dargestellt.

Camping

Aufgrund ihrer Bedeutung für den Radverkehr sind die im Jahr 2007 vorhandenen Campingplätze erfasst worden, Hotels und Pensionen dagegen nicht.

Krankenhaus

Die beiden Krankenhausstandorte DRK-Kliniken Köpenick und Hedwigshöhe sind mit einem eigenen Symbol dargestellt.

Anbindung Nachbarn

Im Bereich der Nachbarbezirke Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf sowie der Nachbarlandkreise Märkisch-Oderland, Oder-Spree und Dahme-Spreewald, die unmittelbar an den Bezirk Treptow-Köpenick angrenzen, wurden als Quellen und Ziele die Schwerpunkte Wohnen, die Haltepunkte der S- und Regionalbahn sowie der im Bau befindliche Flughafen Berlin-Brandenburg-International aufgenommen. Damit werden die überbezirklichen Verbindungen, die für den Radverkehr bedeutsam sind, berücksichtigt.

2.3 Wunschliniennetz und Zielnetz

Die definierten Quellen und Ziele des Radverkehrs wurden im Plan "Wunschliniennetz" verortet und zu Agglomerationen zusammengefasst. Diese Punkte wurden mit direkten Linien untereinander verbunden. Auf diese Weise entstanden die aus Sicht der Radfahrer idealen Verbindungen. Gleichzeitig wurde deutlich, wo wesentliche Barrieren die Direktverbindung verhindern (z. B. Gewässer und Bahntrassen).

In einem zweiten Schritt sind die fixen Punkte eingetragen worden, die zur Überwindung der Barrieren zur Verfügung stehen, wie z. B. Brücken, Fähren oder Querungen von Bahntrassen. Die Wunschlinien werden jetzt über diese Punkte geführt.

Das Wunschliniennetz wurde im nächsten Schritt auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umgelegt, hieraus entstand das Zielnetz der Haupt- und Nebenrouten. Dabei wurden vorhandene Radverkehrsanlagen und Radrouten berücksichtigt. Ziel ist ein integratives Netz, das bezirkliche Ansprüche an den Radverkehr erfüllt, aber auch in die Stadt Berlin eingebunden ist sowie Verbindungen zu den Nachbargemeinden darstellt. Das Berliner Fahrradroutenhauptnetz stellte in diesem Zusammenhang eine besondere richtungweisende Grundlage dar. Relevant sind dabei die Radialrouten RR 9, RR 10, TR 4, TR 7, TR 8, sowie die überregionalen Radfernwanderwege Europaradweg R1, Dahmeradweg, der noch in Planung befindliche Spreeradweg und der Berliner Mauerweg.

Planungsgrundlage ist die Bezirkskarte von Treptow-Köpenick im Maßstab 1:20.000 mit den bestehenden und geplanten Radverkehrsanlagen (Stand: Sep. 2006).

2.4 Abstimmungen

Das Wunschliniennetz ist am 8. Okt. 2007 mit den Fachämtern des Bezirksamtes Treptow-Köpenick, den Nachbarbezirken, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ref. VII B sowie mit den Nachbarlandkreisen abgestimmt worden. Am 23. Okt. 2007 fand eine Beratung mit dem Forstamt Köpenick statt. Der Planungsstand wurde am 7. Nov. 2007 im BVV-Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr vorgestellt und erörtert.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange fanden im Mai 2009 statt. Einbezogen waren auch Nachbarbezirke, Nachbarlandkreise sowie Vereine. Eine Vielzahl von Hinweisen, welche im Rahmen der Beteiligung gegeben wurden, sind in das fortgeschriebene Konzept eingegangen, welches am 12. Mai 2010 nochmals dem Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr der BVV vorgestellt wurde.

2.5 Zusammenstellung der Konfliktpunkte und Konfliktanalyse

Nach Umlegung des Wunschliniennetzes auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz wurde im folgenden Schritt geprüft,

- inwieweit vorhandene Straßen und Wege für den Radverkehr geeignet sind,
- wo es neue Wegeverbindungen geben sollte oder
- wo bestehende Wegeverbindungen umgebaut bzw.
- im Rahmen einer Bestandsentwicklung verbessert werden sollten.

2.6 Maßnahmenplan und Maßnahmenkatalog mit Dringlichkeitsreihung

Im Ergebnis dieser Prüfung wurde der Maßnahmenplan erarbeitet, in dem die Hauptrouten des Zielnetzes übernommen und in Abschnitte mit Maßnahmen hoher (rot) und mittlerer (gelb) Priorität dargestellt sind. Die Streckenabschnitte des Hauptroutennetzes, für die keine Maßnahme erforderlich ist, wurden mit einer grünen Signatur dargestellt. Von den Nebenrouten des Zielnetzes sind nur die Abschnitte dargestellt, für die Maßnahmen empfohlen werden. Maßnahmen an Nebenrouten haben aufgrund ihrer geringeren Bedeutung maximal mittlere Priorität.

Alle Abschnitte, für die Maßnahmen empfohlen werden, sind mit einer Kennung versehen, die sich aus der Abkürzung des Ortsteils (z. B. Fh. für Friedrichshagen) und einer fortlaufenden Nummerierung ergibt.

Es wurden Maßnahmen definiert, die für die Realisierung des Zielnetzes erforderlich sind. Entlang der im Zielnetz enthaltenen Haupt- und Nebenrouten ist nicht zwangsläufig die Herstellung von Radverkehrsanlagen notwendig. Die Belange des Radverkehrs sind dort jedoch entlang der Routen besonders zu beachten.

Die Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog aufgeführt.

3. Zielnetz

Das Wunschliniennetz stellt aus Sicht des Radfahrers die Idealverbindung zwischen Quelle und Ziel einer Fahrradfahrt dar. Ein wesentlicher Arbeitschritt zur Erarbeitung des Radwegekonzeptes für den Bezirk Treptow-Köpenick ist das Umlegen des Wunschliniennetzes auf das Straßen- und Wegenetz und im Ergebnis die Festlegung eines Zielnetzes. Folgende Kriterien wurden in diesem Arbeitsprozess berücksichtigt:

- Bestand und Integration der vorhandenen Radverkehrsanlagen, sowie Planungsstand von Radverkehrsanlagen (Sep. 2006)
- Räumliche Konzentration der definierten Quellen und Ziele
- Integration des Berliner Fahrradroutenhauptnetzes der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Tangentialrouten TR 7 und TR 8 sowie Radialrouten RR 9 und RR 10)
- Integration der touristischen Radwanderwege bzw. Radfernwege (Europaroute R1, Dahmeradweg, sowie Route nördlich des Müggelsees) und des Berliner Mauerweges
- Anbindung aller Bahnhöfe des ÖPNV und SPNV
- Anbindung der an den Bezirk angrenzenden Bezirke und Landkreise
- Auswertung von Befahrungen zwischen Juli 2007 und Juli 2010.

Im Rahmen einer Qualifizierung wurde das Zielnetz in ein Hauptroutennetz und in ein Nebenroutennetz definiert.

Das Hauptroutennetz besteht aus Tangentialen und Radialen, die miteinander verbunden sind. Die Hauptverbindungen zwischen Agglomerationen von Quellen und Zielen sind dabei erfasst. Das Hauptroutennetz weist eine eigenständige netzgebundene Radwegeführung auf. S-Bahnhöfe und Bahnhöfe des Regionalverkehrs sind dabei flächendeckend erfasst. Die Radwegeverbindungen in die Nachbarbezirke und in die angrenzenden Brandenburger Landkreise sind dabei gegeben.

Das Hauptroutennetz erfasst ca. 96 % des Hauptstraßennetzes im Bezirk Treptow-Köpenick. Die im Bezirk Treptow-Köpenick liegenden Abschnitte des Berliner Fahrradroutenhauptnetzes sind zu ca. 98 % integriert.

Das Nebenroutennetz repräsentiert Verbindungsstücke im bestehenden Hauptroutennetz und ist somit kein eigenständiges Netz. Nebenrouten können vielerorts als Expressrouten und Schleichwege charakterisiert werden und erfüllen oft einen höheren Freizeitwert. Grundsätzlich kann mit einer Klassifizierung in Haupt- und Nebenroutennetz nicht eine Unterteilung in Alltags- und Freizeitverkehr vorgenommen werden. Die Grenzen zwischen Alltags- und Freizeitverkehr sind als fließend zu bewerten und somit im Zielnetz nicht klassifizierbar.

Die Radwegeführung durch Bereiche der Berliner Forsten ist teilweise unter Einschränkungen dargestellt, da witterungsbedingte Umstände und Forstarbeiten einen barrierefreien Fahrradverkehr beeinträchtigen können.

Radwege entlang der Ufer der den Bezirk durchfließenden Gewässer sind nur aufgenommen, soweit diese eine Funktion im Netz der Haupt- oder Nebenrouten erfüllen. Zur Qualifizierung der Uferbereiche im Hinblick auf die Anforderungen des Naturschutzes, der Landschaftsplanung und der Erholungsnutzung wird im Bezirksamt eine eigenständige Uferkonzeption erarbeitet.

4. Konfliktpunkte

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick hat mit Beschluss Nr. 609/06 vom 10. Oktober 2006 die Abteilung Bauen und Stadtentwicklung beauftragt ein Radwegekonzept zu entwickeln. Dabei sind mehrere Konfliktpunkte benannt worden, die vorrangig zu prüfen waren und für die Lösungsvorschläge zu erarbeiten waren. Diese in Kapitel 4 aufgeführten Konfliktpunkte stellen lediglich eine Auswahl von im Bezirk vorhandenen Schwerpunkten für den Radverkehr dar. Soweit sie Bedeutung für das Zielnetz haben, werden sie in den Maßnahmenplan und Maßnahmenkatalog aufgenommen. In diesen Unterlagen sind sämtliche zur Ertüchtigung des Zielnetzes erforderlichen Maßnahmen enthalten.

4.1 Spreetunnel Friedrichshagen

Konflikt

Der 1926 errichtete Spreetunnel ist aufgrund der Treppenanlage nur für Fußgänger nutzbar, die Tunnelsohle liegt rund acht Meter unter Straßenniveau.

Ziel

Ziel ist es, eine barrierefreie Verbindung zu schaffen, die nicht nur für Radfahrer, sondern auch für mobilitätseingeschränkte Fußgänger sowie für Rollstuhlfahrer eine dauerhafte Verbesserung darstellt.

Lösungsvorschlag

Mit der Zielstellung entfällt die Einrichtung einer "Kinderwagenrampe", die nur für Radfahrer und Personen mit Kinderwagen eine Erleichterung bedeuten würde. Aufgrund der laufenden Betriebskosten und der Störanfälligkeit kann auch die Errichtung von Aufzügen an beiden Zugängen des Spreetunnels nicht empfohlen werden.

Nur mit der Errichtung von Rampenanlagen könnte dauerhaft eine Verbesserung der Durchwegung hergestellt werden. Allerdings sind die Rampen mit 6 % Neigung und einer Folge von 1,5 m langen Absätzen auf 5,0 m Rampelänge sehr flächenintensiv. Insgesamt beträgt die Länge einer Rampe rund 170 m, also ein Vielfaches der Tunnellänge. Den wesentlichen Vorteilen einer verbesserten Verbindungsfunktion und attraktiveren touristischen Erschließung stehen die mit dem Bau verbundenen Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft gegenüber. Unter realistischer Betrachtung entfällt daher auch diese Variante.

Das Ziel der Schaffung einer barrierefreien Verbindung unter der Spree soll jedoch in dem vorliegenden Konzept aufgrund der Bedeutung im Zielnetz weiterhin benannt werden.

Die Maßnahme ist unter Fh.7 und Kö.26 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Der Spreetunnel ist ein zentrales Verbindungselement im Hauptroutennetz. Insbesondere die Verbindung zwischen dem Europaradweg R1 und dem Ortsteil Friedrichshagen ist dabei hervorzuheben.

4.2 Querung Müggelspree Rahnsdorf

Konflikt

Zwischen Rahnsdorf und Müggelheim kann die Müggelspree nur während der Saison mittels Fähre, die im 60-Minuten-Takt verkehrt, überquert werden (F 24).[1] Die Hauptroute führt nördlich der Müggelspree von der Fürstenwalder Allee kommend über Mühlenweg, Dorfstraße und Kruggasse zur Fähre F 24 und führt südlich der Müggelspree weiter über die Straße Zur Fähre bis zum R1. Die Mitnahme von Fahrrädern auf der Fähre ist nur eingeschränkt möglich. Der für Radfahrer mögliche Umweg über die weiter östlich gelegene Triglawbrücke beträgt rund 6 km.

Ziel

Es soll eine barrierefreie, ganzjährig nutzbare Verbindung geschaffen werden.

Lösungsvorschlag

Der Bau einer barrierefreien Brücke über die Müggelspree für Fußgänger und Radfahrer wurde geprüft. Hierfür erfolgten außerhalb dieser Konzeption die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, einer Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie eine Visualisierung. Die Untersuchungen führten zu dem Ergebnis, dass die Sicherung der Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt und die Herstellung von barrierefreien Zugängen mit erheblichen Eingriffen in die örtliche Situation und hohen Kosten verbunden ist. Alternativ wäre daher zu überlegen, ob die Fähre auch in den Wintermonaten verkehren könnte. Somit wäre eine ganzjährige Querungsmöglichkeit hergestellt. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit ein dichterer Fahrplantakt eine attraktivere Verbindung zwischen Rahnsdorf und Müggelheim darstellt. Auch sollte geprüft werden, ob die Fährverbindung barrierefrei umgerüstet werden kann.

Die Maßnahme ist unter Rd.6 im Maßnahmenkatalog enthalten.

[1] Die Fährlinie F24 fährt zwischen Spreewiesen in Müggelheim und Kruggasse in Rahnsdorf. Sie verkehrt nur in der Saison von Dienstag bis Sonntag. Die Fähre verfügt über unterschiedliche Einstiegshöhen und kann von Rollstuhlfahrern nur mit fremder Hilfe benutzt werden.

Bedeutung im Zielnetz

Die Querung der Müggelspree im Bereich Rahnsdorf ist Bestandteil des entwickelten Hauptroutennetzes und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Ortteilen Rahnsdorf und Müggelheim dar.

4.3 Querung S-Bahn und Görlitzer Bahn im Grünauer Forst

Konflikt

Der Übergang über die Trasse der S-Bahn und der Görlitzer Bahn im Grünauer Forst zwischen Jagen 66 und Alter Radelander Weg ist geschlossen worden. Damit kann die Bahntrasse auf 3,6 km Länge nicht gequert werden und stellt eine erhebliche Barriere dar

Die Querung ist erforderlich, um den Verlauf des RR 10 über den Sandbacher Weg zu verlängern und durch den Grünauer Forst über die Görlitzer Bahn zum Alten Radelander Weg zu führen. Über den Alten Radelander Weg führt die Hauptroute nach Eichwalde und schließt dort in der Bahnhofstraße an das Netz der AG Süd an (Route 5, Fließe- und Hügelroute). Von dem wieder herzustellenden Bahnübergang aus führt eine Nebenroute geradeaus zur "Bammelecke" am Langen See. Diese Route hat für den Freizeitverkehr eine hohe Bedeutung, weil sie die kürzeste Verbindung zwischen Bohnsdorf und dem Langen See darstellt und frei von Kfz-Verkehr ist. Alternativ kann die Bahntrasse nur im Verlauf des weiter nördlich gelegenen Kablower Weges gequert werden. Eine Routenführung über Dahmestraße und Kablower Weg wird auf Grund der längeren Strecke und der Parallelführung zum Kfz-Verkehr nicht empfohlen. Für die Strecke zwischen Schulzendorfer Straße und Adlergestell ist die Führung des Radverkehrs unzureichend (Maßnahme Gr.1).

Ziel

Herstellung eines Bahnüberganges für Fußgänger und Radfahrer über S-Bahn und Görlitzer Bahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Kablower Weg im Norden und Waldstraße im Süden.

Lösungsvorschlag / Sachstand September 2010

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19. Feb. 2010 zur Schienenanbindung Ost Flughafen BBI verpflichtet die DB AG, einen Übergang über die Görlitzer Bahn herzustellen. Der Beschluss ist noch nicht rechtskräftig (Stand: September 2010).

Die Maßnahme ist unter Gr.1 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die Querung der S-Bahn und Görlitzer Bahn ist Bestandteil des entwickelten Hauptroutennetzes und folgt zudem der Berliner Hauptroute RR 10.

4.4 Querung Wasserwerk Johannisthal

Konflikt

Es fehlt eine Wegeverbindung zwischen Johannisthaler Chaussee und Sterndamm, die parallel zum Berliner Mauerweg bzw. zum Königsheideweg verläuft.

Ziel

Ziel ist es, das Gelände des Wasserwerks im südlichen Bereich zu queren und die entsprechenden Anbindungen im Bereich der "Kolonie Buckersberg" westlich des Wasserwerkes bzw. im Bereich der "Kolonie am Hederichweg" östlich des Wasserwerkes zu schaffen.

Lösungsvorschlag

Während der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption ist am 6. Okt. 2007 verordnet worden, dass die "Inanspruchnahme eines maximal 10 Meter breiten, parallel zur südlichen Grenze des Schutzgebietes verlaufenden Geländestreifens zur Anlage eines kombinierten Rad- und Fußweges" zulässig ist.[2] Diese Lösung ist zu unterstützen, da die Querung am Südrand des Wasserwerkgeländes am konfliktärmsten ist. Dabei ist zu prüfen, inwieweit verpachtete Gartenflächen in den beiden angrenzenden Kolonien in Anspruch genommen werden müssen. Die Fortsetzung der Wegeverbindung nach Westen über Heideweg und Ligusterweg ist ohne weitere Maßnahmen möglich.

Die Maßnahme ist unter Jt.6 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die Querung des Wasserwerkes Johannisthal ist Bestandteil des Nebenroutennetzes und stellt eine wichtige West-Ost Verbindung auf der Nordseite des Teltowkanals dar.

[2] § 6 Nr. 6 der Verordnung über das Naturschutzgebiet Wasserwerk Johannisthal vom 12. Sep. 2007 (GVBl. Nr. 24, S. 340)

4.5 Verbindung am Heidekampgraben im Ortsteil Plänterwald

Konflikt

Es fehlt eine Querverbindung zwischen Mauerweg und Treptower Park.

Ziel

Im Bereich des Heidekampgrabens soll, weil hier die Unterquerung der S-Bahntrasse gewährleistet ist, eine öffentliche Wegeverbindung hergestellt werden, die für Radfahrer nutzbar ist. Im Planwerk Südostraum Berlin (2001) ist eine Durchwegung vorgesehen. Im Flächennutzungsplan von Berlin (2004) ist für den Bereich der angrenzenden Kleingartenkolonien Wohnbauflächen und entlang des Heidekampgrabens eine Grünverbindung dargestellt.

Lösungsvorschlag

Im Zielnetz werden Hauptrouten in der Karpfenteichstraße und im Dammweg dargestellt. Langfristig wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ziele des Flächennutzungsplans die Herstellung der Wegeverbindung entlang des Heidekampgrabens empfohlen. Diese Verbindung ist als Nebenroute dargestellt, da sie aufgrund der Flächenverfügbarkeit und aufgrund der Engstelle bei der Unterquerung der Bahn nur begrenzte Kapazitäten hat.

Die Maßnahme ist nicht im Maßnahmenkatalog enthalten, da ihre Realisierung erst mit Umnutzung der Kleingartenanlage realistisch ist.

Bedeutung im Zielnetz

Die Verbindung am Heidekampgraben ist eine Nebenroute im Zielnetz.

4.6 Verbindung Dahmeradweg – Europaradweg R1

Konflikt

In der Kämmereiheide besteht in Verlängerung der Müggelbergallee nur ein bedingt fahrradtauglicher Weg als Verbindung zur Straße am Müggelturm. Der Weg ist mit grobem Schotter befestigt und seine Befahrbarkeit abhängig von Witterung und Belastung durch Forstfahrzeuge.

Ziel

Herstellung einer fahrradtauglichen Verbindung zwischen den Europaradweg R1 und dem Dahmeradweg

Lösungsvorschlag

Für den Abschnitt der Müggelbergallee zwischen Müggelbergplatz und Forst wird empfohlen, in der Fahrbahnmitte das Großsteinpflaster durch eine 3,0 m breite Asphaltdecke zu ersetzen. Die Randstreifen, die dem ruhenden Verkehr dienen und mit Kopfsteinpflaster befestigt

sind, bleiben unverändert. Damit wird die Versickerung des Niederschlagwassers gewährleistet und das Ortsbild weniger beeinträchtigt. Die Verbesserung des Fahrbahnbelages soll in erster Linie den Fahrradverkehr erleichtern, dient aber auch einer Minderung des durch Kfz-Verkehr verursachten Lärms.

Der Forstweg zwischen Müggelbergallee und Straße zum Müggelturm sollte vorzugsweise mit einer Asphaltdecke versehen werden. Aufgrund der Instandhaltungskosten wird diese Maßnahme jedoch vom Forstamt Köpenick nicht unterstützt. Radfahrer werden gemäß Landeswaldgesetz auf Waldwegen nur geduldet, ein Ausbau von Radwegen soll nicht erfolgen. Zur Minimierung des Aufwandes und zur Sicherung einer fahrradtauglichen Verbindung wird daher empfohlen, die Qualität des derzeitigen Zustandes beizubehalten. Darüber hinaus hat das Forstamt erklärt, die erforderlichen Forstarbeiten hauptsächlich zwischen Oktober und März zu erledigen, also in einer Zeit, wo der Fahrradverkehr geringer ist.

Die Maßnahmen sind unter Kö. 23, Kö.24 und Kö.25 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die Verbindungsachse zwischen Dahmeradweg und R1 ist im Zielnetz als Hauptroute dargestellt. Sie erfüllt eine wesentliche West-Ost Verbindung im Radwegenetz.

4.7 Nördlicher Uferweg Langer See

Konflikt

Der Uferweg nördlich des Langen Sees ist durch Wurzeln, Steine und offenen Boden nicht fahrradtauglich. Auf Grund der Enge bestehen Konflikte mit Fußgängern. Der Uferweg wird für Fußgänger ausgebaut, wobei eine Befestigung auf Grund der Lage in einer Trinkwasserschutzzone I nicht möglich ist.

Ziel

Die Beschaffenheit des Weges ist zu verbessern, das Befahren soll für Radfahrer zulässig sein.

Lösungsvorschlag

Das Rad fahren wird auf eigene Gefahr geduldet, sofern keine offizielle Deklaration als Uferpromenade erfolgt. Fußgänger haben Vorrang. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Radfahrqualität (Wegebefestigung, Beseitigung von Unebenheiten durch Wurzeln, Beseitigung von Gehölzen für Lichtraumprofil) stehen im Konflikt zu Eingriffen in Natur und Landschaft und deshalb zu vermeiden.

Bedeutung im Zielnetz

Der nördliche Uferweg am Langen See ist nicht Bestandteil des entwickelten Zielnetzes.

4.8 Querung Britzer Zweigkanal zur Süd-Ost-Verbindung

Konflikt

Im Verlauf des Europaradweges R1 besteht zwischen Plänterwald und Wuhlheide nur eine Fährverbindung (F 11), die zwar grundsätzlich ganzjährig betrieben wird, jedoch im Winter unterbrochen sein kann.

Ziel

Langfristig ist eine Brückenverbindung über den Britzer Zweigkanal herzustellen, die zusammen mit der Süd-Ost-Verbindung auch die Überquerung der Spree sichert. Die Wegeverbindung Plänterwald - Baumschulenstraße - Gelände Wasserschutzpolizei - Britzer Zweigkanal - Süd-Ost-Verbindung ist im Planwerk Südost vorgesehen.

Lösungsvorschlag

Die Europaroute R 1 soll grundsätzlich unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden. Insofern wird hier die beschriebene Verbindung über das Gelände der Wasserschutzpolizei und den Brückenbau über den Britzer Zweigkanal als Hauptroute in das Zielnetz aufgenommen. Da diese Verbindung jedoch nur langfristig und mit erheblichem finanziellem Aufwand realisierbar ist, wird alternativ die Hauptroutenverbindung Plänterwald / Kiehnwerderallee - Baumschulenstraße - Neue Krugallee - Rodelbergweg - Köpenicker Landstraße zur geplanten Süd-Ost-Verbindung vorgeschlagen.

Die Maßnahme ist unter Bsw.9 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die Querung des Britzer Zweigkanals zur Süd-Ost-Verbindung ist im Zielnetz als Hauptroute dargestellt. Sie stellt perspektivisch eine attraktive und witterungsunabhängige Routenführung des Europaradweges R1 dar.

4.9 Landschaftspark Flugfeld Johannisthal

Konflikt

Das Naturschutzgebiet "Ehemaliges Flugfeld Johannisthal" ist in das Radwegekonzept einzubinden.

Ziel

Das Radverkehrskonzept der Adlershof Projekt GmbH ist zu berücksichtigen; das ehemalige Flugfeld Johannisthal ist in das bezirkliche Radwegenetz einzubinden.

Lösungsvorschlag

Die vorhandenen und geplanten Radwege um das ehemalige Flugfeld sowie der Eisenhutweg werden als Nebenrouten im Zielnetz dargestellt, sie schließen das Netz zwischen den Hauptrouten Groß-Berliner-Damm im Nordosten, Rudower Chaussee - Wegedornstraße im

Südosten und Stubenrauchstraße - Sterndamm im Westen. Darüber hinaus ist die weiterführende Verbindung zur Köllnischen Heide vorgesehen.

Die Maßnahmen sind unter Jt.8 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die Querung des Landschaftsparks Johannisthal ist Bestandteil des Nebenroutennetzes.

4.10 Konflikte im vorhandenen Straßennetz

4.10.1 Sterndamm, Bölschestraße und Dörpfeldstraße

Konflikt

An diesen Straßen sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, die Verkehrsbelastungen liegen zwischen 10.000 Kfz/Tag und 20.000 Kfz/Tag. Die Straßenräume sind eng, in allen drei Straßen besteht teilweise Mischverkehr mit der Straßenbahn. Es treten Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, ruhendem Verkehr / Parksuchverkehr, Radfahrern und Fußgängern auf.

Ziel

Die Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr soll erhöht werden, die Funktion des Ortszentrums als Versorgungsstandort soll gestärkt werden.

Lösungsvorschläge

Im Sterndamm wird die Einrichtung von Radverkehrsanlagen empfohlen (Maßnahmen Jt. 2, Jt. 3). Für die Bölschestraße und die Dörpfeldstraße ist im Rahmen der Straßenraumumgestaltungen dem Radverkehr besondere Berücksichtigung zu widmen. In der Dörpfeldstraße wird für den Abschnitt zwischen Adlergestell und Waldstraße empfohlen, die Einrichtung von Mischverkehr mit Tempo 30 zu prüfen (Maßnahme Ah.1). Für den Abschnitt der Dörpfeldstraße zwischen Waldstraße und Bahnunterführung wird empfohlen, an der Nordseite den Seitenraum zu befestigen und an der Südseite eine Radverkehrsanlage zu errichten (Maßnahme Ah.2).

Bedeutung im Zielnetz

Die genannten Straßen erfüllen auf Grund ihres Charakters einer Ladenstrasse eine örtliche sowie auch überörtliche Funktion und sind Bestandteil des Hauptroutennetzes.

4.10.2 Altglienicke (Köpenicker Straße/ Rudower Straße)

Konflikt

In dem Straßenzug Grünauer Straße - Rudower Straße - Am Falkenberg liegen die Verkehrsbelastungen bei rund 9.000 Kfz/Tag, in der kreuzenden Köpenicker Straße bei 13.400 Kfz/Tag (Stand 2005). Die Straßenräume sind eng, es gibt keine Radverkehrsanlagen. Es

bestehen Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr, Lieferverkehr, ruhendem Verkehr / Parksuchverkehr, Radfahrern und Fußgängern.

Ziel

Die Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr soll erhöht werden, der Ortskern Altglienicke soll vom motorisierten Individual-Durchgangsverkehr entlastet werden. Das Ortszentrum soll dadurch als Versorgungsstandort gestärkt werden.

Lösungsvorschlag

Der Radverkehr sollte über die parallel zur Rudower Straße / Grünauer Straße verlaufende Semmelweisstraße / Besenbinder Straße sowie über Werderstraße geführt werden. Für den Abschnitt der Semmelweisstraße zwischen Am Bruchland und Köpenicker Straße wird empfohlen, die Einrichtung von Mischverkehr mit Tempo 30 zu prüfen, wobei der Knotenpunkt Semmelweisstraße / Köpenicker Straße zu sichern ist. Für den weiteren Verlauf der Grünauer Straße / Am Falkenberg wird die Einrichtung von Radverkehrsanlagen empfohlen. Zu prüfen ist dabei der Bau eines Straßen begleitenden Radwegs.

Die Maßnahmen sind unter Ag.2 und Ag.11 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die genannten Straßenverläufe sind überwiegend Bestandteil des Hauptroutennetzes und erfüllen eine wichtige Verbindungsfunktion im Nord-Süd sowie im West-Ost Verlauf.

4.10.3 Niederschöneweide (Schnellerstraße, Michael-Brückner-Straße, Hasselwerderstraße)

Konflikt

Ein weiterer Handlungsschwerpunkt liegt in Niederschöneweide und umfasst die Schnellerstraße, die Michael-Brückner-Straße und die Hasselwerderstraße. Hier ist die hohe Verkehrsdichte besonders problematisch, die Michael-Brückner-Straße wies in dem Abschnitt zwischen Sterndamm und Fennstraße mit 70.800 Kfz/Tag (Stand 2005) die höchste Verkehrsbelastung im Bezirk auf.

Ziel

Die Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr in der Michael-Brückner-Straße und der Schnellerstraße soll erhöht werden. Der geplante Kaisersteg soll als Fuß- und Radfahrersteg in das Radwegenetz eingebunden werden, die Querung von Kontenpunkten soll erleichtert werden.

Lösungsvorschlag

Die Freigabe der Hasselwerderstraße zwischen Kaisersteg und Schnellerstraße für Fahrradfahrer in Gegeneinrichtung sowie der Umbau der vorhandenen Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hasselwerderstraße / Schnellerstraße sind zwischenzeitlich erfolgt. Im Rahmen einer detaillierten Untersuchung des Knotenpunktes Michael-Brückner-Straße / Sterndamm

sollte die Errichtung einer Querungsmöglichkeit der Michael-Brückner-Straße geprüft werden um damit die Verbindung zur Hasselwerderstraße herzustellen. In der Schnellerstraße zwischen Spreestraße und Bruno-Bürgel-Weg ist die Einrichtung von Radverkehrsanlagen zu prüfen.

Im zu erarbeitenden Verkehrskonzept für Schöneweide ist dem Radverkehr besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Maßnahmen sind unter Nsw.3 und Nsw.4 im Maßnahmenkatalog enthalten.

Bedeutung im Zielnetz

Die genannten Straßen sind Bestandteil des Hauptroutennetzes und erfüllen eine wichtige Funktion als Knotenpunkt im Zielnetz und darüber hinaus im hoch frequentierten Ortsteil Niederschöneweide.

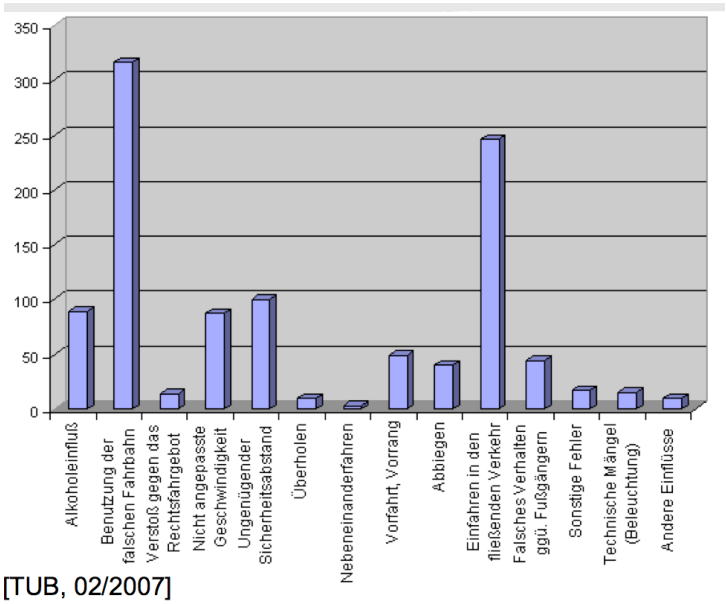
5. Analyse der Unfallstatistik

Die folgenden Ausführungen zum Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung beruhen auf einer Auswertung der im Bezirk Treptow-Köpenick von der Polizei registrierten Radverkehrsunfälle durch die TU Berlin[3].

Im Rahmen der Untersuchung der TU Berlin wurden die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Bezirk Treptow-Köpenick für die Jahre 2003, 2004 und 2005 untersucht. Bei der Analyse der polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Bezirk Treptow-Köpenick konnte festgestellt werden, dass

- die Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den untersuchten drei Jahren leicht zugenommen hat,
- die meisten Unfälle zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen stattfinden,
- die Hauptschuld an den Unfällen relativ gleich verteilt ist zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen, der Anteil der Mitschuld aber bei den Radfahrern deutlich höher ist,
- die Hauptunfallursache bei Radfahrern im Benutzen der falschen Fahrbahn liegt, während bei den Kraftfahrzeugen insbesondere Fehler beim Abbiegen und Wenden sowie beim Einfahren in den fließenden Verkehr gemacht werden.

Abbildung 1: Unfallursachen Radfahrer bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in Treptow-Köpenick (2003 - 2005)



[TUB, 02/2007]

Als Hauptunfallursache konnte bei den Radfahrern die Benutzung der falschen Fahrbahn festgestellt werden. In diese Kategorie gehören sowohl die Benutzung eines Radweges in der falschen Richtung als auch die verbotswidrige Benutzung der Gehwege oder der Fahrbahn bei Vorhandensein eines benutzungspflichtigen Radweges. Diese Vielzahl an verschiedenen Unfallursachen in einer Kategorie erschwert die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen.

Zudem wurde festgestellt, dass

[3] Richter, T., Dannenberg, S.: Auswertung der Radverkehrsunfälle der Jahre 2003, 2004 und 2005 im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin. Untersuchung der Technischen Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb. April 2007.

ein Großteil der Radfahrer auf benutzungspflichtigen Radwegen verunglückt. Das hierbei unfallursächliche Fehlverhalten der Radfahrer (v. a. das Fahren in der falschen Richtung) ist dabei sicher auch den entsprechenden raumstrukturellen Rahmenbedingungen geschuldet. So sind beispielsweise am Adlergestell, wo eine Vielzahl der Unfälle auf diese Unfallursache zurückzuführen ist, die Infrastruktureinrichtungen und damit Ziele nur auf der östlichen Straßenseite zu finden.

Diese erste Analyse macht deutlich, dass eine Angebotsplanung für den Radverkehr wesentliche Beiträge zur Verringerung der Unfallzahl und -schwere leisten kann. So kann das Benutzen der falschen Fahrbahn durch Radfahrer häufig durch die Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen und bedarfsgerechten Querungshilfen vermieden werden. Fehler der Kfz beim Abbiegen oder Kreuzen können durch die Führung des Radverkehrs im Sichtfeld der Autofahrer verringert werden.

In der Untersuchung der TU Berlin wurden vier Knotenpunkte herausgearbeitet, an denen es besonders häufig zu Unfällen kommt:

- Adlergestell / Radickestraße
- Wilhelminenhofstraße / Edisonstraße, erweitert um Zufahrt Spreehöfe
- Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße
- Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße, erweitert um Zufahrt Tankstelle

Diese und acht weitere im Bezirk Treptow-Köpenick identifizierten Unfallschwerpunkte sind im Rahmen des Radwegekonzeptes detailliert untersucht worden. Der Knotenpunkt Adlergestell / Radickestraße fällt unter die generelle Maßnahme, dass die Querungsmöglichkeiten am Adlergestell zu verbessern sind. Der Knotenpunkt Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße erschien bei der Erarbeitung des Radwegekonzeptes 2007 nicht verbesserungsbedürftig, was ggf. in der zwischenzeitlich fertig gestellten Verlängerung der Spindlersfelder Straße bis zur Glienicker Straße begründet ist, die den Knotenpunkt entlastet.

In Bereichen mit drei oder mehr Unfällen im Jahr 2005 werden Maßnahmen mit hoher Priorität vorgeschlagen. Diese befinden sich u. a. in der Puschkinallee / Elsenstraße, in der Wilhelminenhofstraße und in der Lindenstraße. Für die weitere Bearbeitung des bezirklichen Radwegekonzeptes ergeben sich aus der Unfallanalyse folgende Vorschläge für das weitere Vorgehen:

- Ausstattung der im Zielnetz dargestellten Straßenabschnitte mit Radverkehrsanlagen, sofern dies anhand der Kfz-Verkehrsmengen und / oder der zulässigen Geschwindigkeiten notwendig ist.
- Vermeidung von Mindestmaßen bei der Anlage von Radverkehrsanlagen und Führung des Radverkehrs im Sichtfeld der Autofahrer.
- Entwicklung von konkreten Maßnahmen im Zielnetz prioritär im Bereich der Unfallschwerpunkte, ggf. mit ergänzenden Auswertungen der am jeweiligen Unfallschwerpunkt auftretenden Unfallursachen.

6. Maßnahmen

Die im Zuge der Haupt- und Nebenrouten erforderlichen Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog in einer tabellarischen Übersicht dargestellt. Die Maßnahmen sind nach Ortsteilen gegliedert und innerhalb der Ortsteile fortlaufend durchnummeriert.

Diese Maßnahmen lassen sich in die drei folgenden Maßnahmenbereiche gliedern:

Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen:

- Radwege,
- Radfahrstreifen,
- Schutzstreifen auf der Fahrbahn

Sonstige bauliche Maßnahmen

- Anlage von Asphaltdecken auf gepflasterten Straßen
- baulich-räumliche Neuordnung des Straßenraums
- Verbesserung von Wegen, die nicht im öffentlichen Straßenraum liegen

Organisatorische Maßnahmen

- Mischverkehr mit Kfz auf Fahrbahn, ggf. i. V. m. Geschwindigkeitsreduzierung
- Gemeinsame Fuß- und Radwege
- Fahrradstraße
- Sonderfahrstreifen für Busse im Linienverkehr
- Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung frei

Im Rahmen dieses Konzeptes können Maßnahmen nur nach erster Prüfung empfohlen werden. Die Festlegung der Maßnahmen erfolgt erst im Rahmen der Straßenplanung unter Beachtung der konkreten örtlichen Situation (u. a. Straßenquerschnitt, Lichtraumprofil Straßenbahn, Haltestellenbereiche Bus und Straßenbahn, Bäume, Grenzen) sowie unter Beteiligung der zuständigen Behörden.

7. Abstimmungsprozess

7.1 Rad fahren im Wald, in öffentlichen Grünanlagen und in Kleingartenanlagen

Im Abstimmungsprozess des Radwegekonzeptes innerhalb des Bezirkes sind die Themen "Rad fahren im Wald", "Rad fahren in Grünanlagen" sowie Rad fahren in Kleingartenanlagen diskutiert worden. Hier bestehen grundsätzliche Positionen, die nicht im Rahmen dieses Radwegekonzeptes gelöst werden können. Es werden daher im Folgenden lediglich die Rechtslagen dargestellt. Für das Rad fahren im Wald, in Grünanlagen und in Kleingartenanlagen bestehen im Vergleich zum öffentlichen Straßenland andere rechtliche Regelungen und auch Einschränkungen in den Benutzungsmöglichkeiten. So werden diese Wege nicht beleuchtet und es findet zumeist kein Winterdienst statt. Über die bauliche Ausgestaltung der Wege ist im Einzelfall zu entscheiden, diese erfolgt überwiegend nicht in dem von öffentlichen Straßen bekannten Standard.

Rad fahren im Wald

Das Landeswaldgesetz[4] regelt in § 15, dass Radfahrer alle Waldwege (Straßen und Wege) benutzen dürfen. Ausgenommen sind Uferpromenaden, soweit dort das Rad fahren nicht ausnahmsweise durch die Behörde Berliner Forsten erlaubt ist. Fußgänger haben Vorrang. Die Behörde Berliner Forsten kann für das Rad fahren außerhalb von Waldwegen Flächen ausweisen. Sowohl hinsichtlich der Darstellung von Radrouten in Planwerken als auch hinsichtlich der Ausschilderung vor Ort bestehen bei den Berliner Forsten erhebliche Bedenken. Diese Bedenken sind v. a. in der erforderlichen Verkehrssicherungspflicht und in der Unterhaltungspflicht begründet, die der Behörde Berliner Forsten obliegt. Aus diesem Grund werden im Zielkonzept die durch Wald führenden Radrouten gesondert gekennzeichnet. Die Frage der Unterhaltung und Verkehrssicherung von durch Waldgebiete führenden Radwegen und Radrouten ist im Land Berlin generell zu klären. Ggf. können hierfür über die Hauptverwaltung finanzielle Mittel bereit gestellt werden.

Rad fahren in Grünanlagen

Das Grünanlagengesetz[5] regelt in § 6, dass u. a. Rad fahren nur auf den dafür besonders ausgewiesenen Flächen gestattet ist. Die Bezirke sind verpflichtet, Flächen für entsprechende Nutzungen in angemessenem Umfang auszuweisen, soweit dies unter Berücksichtigung stadträumlicher und stadtgestalterischer Belange, unter Abwägung der unterschiedlichen Benutzungsansprüche sowie unter Einbeziehung des Gesundheits- und Umweltschutzes möglich ist. In den Berliner Bezirken gibt es unterschiedliche Verfahrensweisen. Im Bezirk Treptow-Köpenick ist das Rad fahren auf ausgewählten Wegen bereits erlaubt, wobei den Fußgängern der Vorrang zu gewähren ist. Diese für den Radverkehr positive Entwicklung

[4] Gesetz zur Erhaltung und Pflege des Waldes (Landeswaldgesetz – LWaldG) vom 16.9.2004 (GVBl. S. 391)

[5] Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen (Grünanlagengesetz - GrünanlG) v. 24.11.1997 (GVBl. S. 612), zuletzt geändert durch G. v. 29.9.2004 (GVBl. S. 424)

muss weitergeführt werden mit dem Ziel, die Nutzung des Fahrrades entlang der Haupt- und Nebenrouten durchgängig zu ermöglichen.

Rad fahren in Kleingartenanlagen

Gemäß den durch den Senat von Berlin erlassenen Verwaltungsvorschriften (Verwaltungsvorschriften über Dauerkleingärten und Kleingärten auf landeseigenen Grundstücken vom 15.12.2009) sind die Wege in den Kleingartenanlagen für die Öffentlichkeit zugänglich zu halten. Das Befahren der Wege mit Kraftfahrzeugen jeder Art ist unzulässig, kann jedoch in Ausnahmefällen durch den Pächter zugelassen werden. Ziel muss es sein, in gemeinsamen Abstimmungen mit den Pächtern das Rad fahren im Bereich der durch Kleingartenanlagen führenden Routen zuzulassen. Für die Routenführung wurden überwiegend Hauptwege gewählt, die eine ausreichende Breite aufweisen.

7.2 Bezug zur Lärmminderungsplanung

Im Rahmen der Lärmminderungsplanung Altstadt Köpenick[6] werden i. S. d. Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes folgende Maßnahmen der Radverkehrsförderung empfohlen:

- Ergänzung von Radverkehrsanlagen auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung
- verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen und
- die Verbesserung der Querung von Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Radrouten.

Kurzfristig wird das Markieren von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen für den Radverkehr empfohlen. Mittelfristig sollen im Rahmen von Umbaumaßnahmen die erforderlichen Radverkehrsanlagen eingerichtet werden.

Auf der Grundlage der Analysen zur Lärmsituation sind das Konzeptgebiet Ober- und Niederschöneweide sowie die Konzeptstrecke Baumschulenweg aufgrund ihrer hohen Lärmbelastung und Lärmbetroffenheit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen ausgewählt worden. Im Zuge des Lärmaktionsplanes Berlin 2008[7] werden für das Konzeptgebiet Ober- und Niederschöneweide ergänzende Radverkehrsanlagen an denjenigen Straßen vorgeschlagen, an denen aufgrund der Lärmbelastungen und -betroffenheiten Maßnahmenbedarf besteht und Defizite für den Radverkehr festgestellt wurden. Ebenso wird im Lärmaktionsplan für die Konzeptstrecke Baumschulenweg vorgeschlagen, die Radverkehrsführung in allen Abschnitten in den Fahrbahnbereich zu verlegen. Je nach Verkehrsbelastung ist hierbei zu prüfen, ob für die Führung des Radverkehrs dann eine entsprechende Flächenzuweisung erforderlich ist. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen kann jedoch erst nach Realisierung verschiedener Bauvorhaben im übergeordneten Straßennetz erfolgen.

---

[6] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Lärmminderungsplan Altstadt Köpenick. Bearbeitung: Planungsgruppe Nord, Kassel. Endbericht 2003

[7] Lärmaktionsplan Berlin. Senatsbeschluss Nr. S-1811/2009 vom 20. Jan. 2009

8. Zusammenfassung und Ausblick

Der Berliner Bezirk Treptow-Köpenick kann mit seinen vielfältigen Siedlungs- und Naturräumen ein attraktives Angebot für Radfahrer entwickeln. Das Rad muss dabei nicht neu erfunden werden. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind als Basis für die Entwicklung eines integrierten Radwegekonzeptes zu sehen. Das Berliner Fahrradroutenhauptnetz, die überregionalen und touristischen Radfernwege, sowie die bezirkliche Radroute nördlich des Müggelsees stellen ein Grundgerüst an Radwegeverbindungen dar, welche in ein nachhaltiges Radwegekonzept integriert worden sind.

Die definierten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmen nicht nur Start und Ziel einer Radtour, sondern charakterisieren auch die vielfältigen Optionen an Verkehrsströmen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Eine Häufung von Quellen und Zielen im Zusammenhang mit einer Konzentration von Einwohnerdichte fragt ein dichteres Netz an Radverkehrsanlagen nach. Die Komplexität und Ausdifferenzierung des Zielnetzes ist somit in Ortsteilen wie Oberschöneweide weitaus höher als beispielsweise im Ortsteil Müggelheim.

Die Anbindung Treptow-Köpenicks an die benachbarten Berliner Bezirke und Brandenburger Landkreise stellt einen wesentlichen Anspruch an eine räumlich integrierte Planung dar. Insbesondere im Bereich der netzgebundenen Infrastruktur sind Siedlungs- und Naturräume zu berücksichtigen, die an den Planungsraum Treptow-Köpenick angrenzen. Der Aufbau eines Fahrradwegenetzes und die damit verbundene Qualifizierung vorhandener Anlagen bieten nicht nur attraktive Radfahrangebote für die Bewohner Treptow-Köpenicks, sondern stellen darüber hinaus auch einen erheblichen Standortfaktor in den Bereichen Tourismus und Wirtschaft dar.

Alltags- und Freizeitverkehr spielen im Bezirk gleichermaßen eine tragende Rolle. Der tägliche Weg zur Arbeit entlang des Müggelsees, die Erlebnistour durch die Spreehöfe in Oberschöneweide oder die Einkaufstour durch die Bölschestraße lassen erkennen mit welch unterschiedlichen Motiven im Bezirk Fahrrad gefahren werden kann. Eine räumliche Differenzierung des Alltags- und Freizeitverkehr ist nicht möglich. Vielmehr ist auf sich ergänzende Vorteile zu setzen. Ladenstraßen und Einzelhandel können vom Freizeitverkehr profitieren und Radwegeführungen entlang des Wassers und durch Grünanlagen können den Weg zur Arbeit attraktiver machen.

Radfahrer sind nicht als Konkurrenz zu anderen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Autofahrern zu sehen, sondern als eine sinnvolle Ergänzung im bestehenden Modal Split. Dazu gehört auch eine gegenseitige Rücksichtnahme, insbesondere auf Kinder und ältere Fußgänger.

Bezüglich der Frage, ob die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) oder auf baulich von der Fahrbahn abgetrennten Flächen erfolgen sollte, vertritt das Bezirksamt Treptow-Köpenick die Auffassung, dass beide Systeme gleichberechtigt zu prüfen sind. Bei der Führung auf der Fahrbahn befindet sich der Radfahrer im Blickfeld der Autofahrer und wird von diesem besser gesehen. Jedoch ist das Fahren auf der Fahrbahn gerade für ungeübte Radfahrer, Kinder und ältere Menschen oft

auch mit gefährlichen Situationen verbunden. Gerade für diese Menschen und im Freizeitradverkehr haben getrennt von der Fahrbahn hergestellte Radverkehrsanlagen ihre Berechtigung. Werden diese regelgerecht hergestellt, dann ist auch hier die Verkehrssicherheit gegeben.

Die Realisierung der definierten Maßnahmen kann entscheidend zu einer Qualitätssteigerung des Radverkehrs im Bezirk beitragen. Vorrangig zu behandeln sind Teilbereiche im Radwegenetz, die entlang verkehrsstarker Trassen verlaufen, Querungsbereiche an wichtigen Knotenpunkten erfassen, Bahnhöfe des S- und Regionalverkehrs anbinden und Wegeverbindungen zu den angrenzenden Bezirken und Gemeinden herstellen.

Darüber hinaus ist im Bereich von PR-Maßnahmen eine aktive Kommunikation im Zeichen des Radverkehrs zu verfolgen. Baulich-räumliche und organisatorische Maßnahmen können entscheidend, aber nicht vollständig zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrades beitragen. Bürgernahe Informationsveranstaltungen, gemeinsame Radfahraktionen und eine Publikation des Radwegenetzes im Bezirk können Bereitschaft und Akzeptanz zum Rad fahren erhöhen. Darüber hinaus sind "neue Werkzeuge" der Radverkehrsanlagen wie z. B. Fahrradstraßen zu erproben und implementieren.

Zur besseren Verknüpfung der Quellen und Ziele des Radverkehrs im Bezirk Treptow-Köpenick können aus dem vorliegenden Routennetz Themenrouten entwickelt werden – denkbar wären eine Route Industriekultur, eine Wissenschaftsroute, eine Denkmalroute oder auch eine Parkroute.

Das Leitziel des Nationalen Radverkehrsplans, die Qualitätssteigerung des Fahrradverkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik, kann durch eine vorbildhafte Radverkehrsplanung auf lokaler Ebene unterstützt werden. Dazu gehören auch intersektorale Abstimmungsprozesse im Bereich der planenden Verwaltung und die Partizipation aller am Radverkehr beteiligten Gruppen. Die Umsetzung eines vorbildhaften Radwegekonzeptes kann Ausstrahlungseffekte in Nachbarbezirke und Gemeinden erzielen und schließlich die regionale Attraktivität im Radverkehr erhöhen. Diese Prozesse steuern entscheidend zu einem umweltbewussten und nachhaltigen Handeln bei und fördern zeitgleich den Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort Treptow-Köpenick.

Quellenverzeichnis

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2007): Fachübergreifendes Informations System (FIS Broker), Einwohnerdichte 2005 (Umweltatlas)
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung (2007): Gewerbestandorte im Bezirk Treptow-Köpnick; http://www.berlin.de/imperia/md/content/batreptowkoepenick/wirtschaftsfoerderung/s18gewerbestandorte.pdf, Zugriff am 4. September 2007
- Senatsverwaltung für Bildung, Wissenschaft und Forschung (2007): Verzeichnis des Berliner Schulen; http://www.berlin.de/sen/bildung/schulverzeichnis_und_portraets/anwendung/SchulListe.aspx?BezNr=09, Zugriff am 4. September 2007
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung (2007): Einzelhandel im Bezirk Treptow-Köpnick; http://www.berlin.de/imperia/md/content/batreptowkoepenick/wirtschaftsfoerderung/s27einzelhandel.pdf, Zugriff am 4. September 2007
- Ladenstraßenatlas Treptow-Köpenick (2007): http://www.lsa-berlin-suedost.de/, Zugriff am 4. September 2007