

Tagesordnung

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

Begrüßung und Eröffnung der Sitzung / Klaus Wichert (SenUMVK) / intern

Verabschiedung des Protokolls / Ticket B

Nachverfolgung der bisherigen Projekte

Begrüßung der Öffentlichkeit / öffentlich

TOP 1

Radschnellverbindungen/Radschnellwege Berlin

Vorbemerkungen/Input

zum Thema: Thomas Krüger (Koordinierungsstelle), Jürgen Terlinden (SenUMVK)

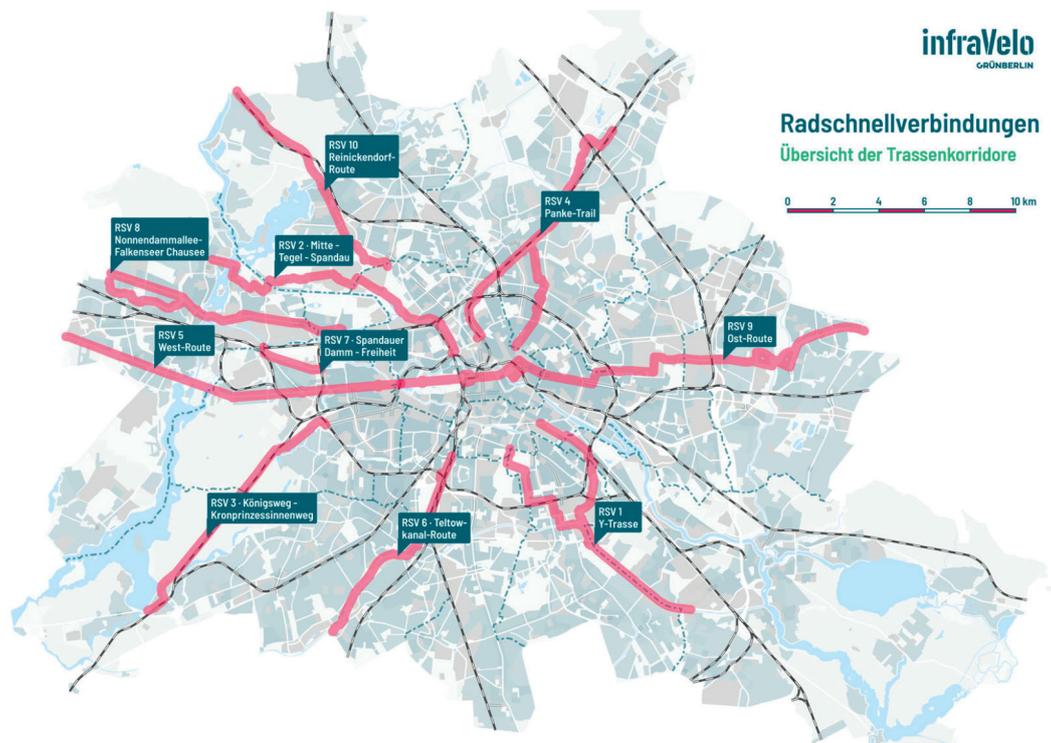
infraVelo, Gabriele Gluth

Beratung des Gestaltungsbeirats / Bestimmung einer Sprecher*in / intern

Empfehlung des Gestaltungsbeirats zu TOP1 / öffentlich

Sitzungsabschluss

Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung, Klaus Wichert (SenUMVK)



infravelo Grün Berlin GmbH

TOP 1 | Radschnellverbindungen / Radschnellwege Berlin

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

TEILNEHMENDE

SenUMVK

Klaus Wichert, Leiter der Abteilung Naturschutz, Klimaschutz und Stadtgrün
 Merja Spott, Koordinierungsstelle Radverkehr
 Anke Wünnecke, Referatsleitung Freiraumplanung und Stadtgrün
 Mariella Wyhnaek, Ref. der Abteilungsleitung Naturschutz, Klimaschutz und Stadtgrün
 Jürgen Terlinden, Abteilung Tiefbau, Bereichsleitung Altlastesanie rung, Kampfmittel,
 Radverkehr, GB infraVelo, Koordinierung Bundesfernstraßen
 Verena Schönhart, Abteilung Freiraumplanung und Stadtgrün

SenSBW

Nicolai Petersen, Abteilung Städtebau und Projekte
 Nanna Sellin-Eysholdt, Abteilung Städtebau und Projekte Geschäftsstelle GbÖR

Landesdenkmalamt

Karen Andreas, Gartendenkmalpflege

infravelo / Grün Berlin GmbH

Gabriele Gluth

Gestaltungsbeirat

Prof. Dr. Barbara Lenz
 Marianne Mommsen
 Prof. Dr. Martin Haag
 Prof. Dr. Cyrus Zahiri

Koordinierungsstelle (im Auftrag der SenSBW/SenUMVK)

Thomas M. Krüger, Ticket B
 Annika Eheim, Ticket B

TOP 1 | Radschnellverbindungen / Radschnellwege Berlin

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

Projektvorstellung

Thomas Krüger (Koordinierungsstelle Gestaltungbeirat, Ticket B) begrüßt die nun zugeschaltete Öffentlichkeit sowie alle Teilnehmenden und stellt kurz den Gestaltungsbeirat sowie die projektbeteiligten Personen aus der Verwaltung sowie der InfraVelo vor.

Er gibt im Rahmen eines Kurzvortrags Einblicke in das Thema der Radschnellverbindungen. Dabei erläutert Herr Krüger die historischen Wurzeln und verweist auf Referenzländer und -städte, die bereits umfassende Radschnellverbindungen realisiert haben. Jene Radwege zeichnen sich insbesondere durch die direkte Verbindung zweier Orte, sowie die Umgehung und Vermeidung größerer Hindernisse sowie Trennung von gängigem Fußverkehr, aus. Während u.a. Kopenhagen als positives Stadtbeispiel herangezogen wird, werden im regionalen und überregionalen Zusammenhang, die Niederlande, sowie in Deutschland, die Ruhrregion mit dem RS1, vorgestellt.

Herr Terlinden stellt das Berliner Projekt seitens der SenUVK gemeinsam mit Frau Gluth vor.

Gesetzliche Grundlagen

Nach dem Fahrradvolksentscheid 2016 und der nachfolgenden Gründung der infraVelo als Tochter der landeseigenen Grün Berlin GmbH, wurden zahlreiche Regelungen im Mobilitätsgesetz 2018 verabschiedet.

Demnach sollen in Berlin 10 RSV mit insgesamt über 100km bis 2030 fertig gestellt werden. Die im Mobilitätsgesetz verankerten hohen Standards sollen hierbei angewendet und wahrnehmbar werden. Paragraphen, die hierauf Bezug nehmen - §36 (3-6, 7) sowie §45 (2) - sehen unter anderem eine Steigerung des Radverkehrs vor. Dafür soll dieser attraktiver gestaltet werden und die subjektive wie objektive Sicherheit erhöht werden.

Mit der gesetzlichen Verankerung dürfen RSV nur gebaut werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Entsprechend liegt hier ein rechtssicheres Verfahren vor, welches die Umsetzung gewährleistet. Die Zuständigkeiten für die Planfeststellung und Plangenehmigung im Land Berlin sind bei der SenUVK angesiedelt.

Potenziale und Herangehensweise

Im Rahmen einer Potenzialanalyse wurden potenzielle Trassenkorridore untersucht. Wichtig war dabei insbesondere die Möglichkeit einer direkten Trassenführung, da diese in unmittelbarem Zusammenhang mit der Attraktivität und der Akzeptanz steht. Diese Bedingung muss jedoch stetig gegen die jeweiligen räumlichen Rahmenbedingungen vor Ort abgewogen werden. Im Land Berlin wurden hierfür 30 Trassenkorridore gemäß der drei festgelegten Zielfelder Infrastruktur, Potenziale und Wirtschaftlichkeit untersucht. Davon wurden schließlich zwölf gemeinsam mit den Verbänden ausgesucht und schließlich nach einer weiteren Bewertungsmatrix, zehn für eine Machbarkeitsuntersuchung ausgewählt. Hervorgegangen ist ein sternförmiges Netz, das in die Stadtmitte zusammengeführt wird. Viele der Strecken wurden durch Mitarbeiter*innen und Kolleg*innen abgefahren und überprüft und realisierbare Routenverläufe festgelegt. Die Potenziale liegen bei deutlich über 3000 Radfahrenden pro Tag. Derzeit werden die Vorzugs-Trassen geplant, hierbei soll ein Kompromiss zwischen kürzester, komfortabelster und verkehrssicherster Strecke gefunden werden, die außerdem die Belange von Dritten bestmöglich berücksichtigt.

Frau Gluth erläutert den derzeitigen Planungsstand. In der Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass sich 9 der 10 Korridore für einen Ausbau als RSV eignen. Hierfür wurde schließlich die eigentliche Planung beauftragt, die sich derzeit in den meisten Fällen in LP 2 befindet. Derzeit findet die Vorplanung von sechs Trassen statt. In diesem Zusammenhang

TOP 1 | Radschnellverbindungen / Radschnellwege Berlin

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

werden in einem formalisierten Verfahren die Belange Dritter beleuchtet und berücksichtigt. Am Ende der LP2 soll die Vorzugstrasse vorliegen, die die Grundlage für die Entwurfsplanung und das Genehmigungsverfahren bildet.

Herausforderungen + Zielkonflikte

Aus den Anforderungen der RSV entstehen Flächenbedarfe, die insbesondere in der gebauten Stadt im Gegensatz zu zahlreichen weiteren Ansprüchen stehen, wie beispielsweise Parkplätze, Busverkehr oder Naherholungsgebiete. Mit dem Bau der RSV wird das grundlegende Ziel verfolgt, die Randgebiete und das Land Brandenburg mit der Innenstadt zu verknüpfen. Dabei handelt es sich nicht maßgeblich um Grünräume, sondern auch um bestehende Verkehrsräume, die auch von Pendlern genutzt werden, Innenstadtbereiche in Denkmal-Ensembles, sowie touristisch genutzte Gebiete oder Wohngegenden.

Um die vielfältigen Belange zu ordnen, die berücksichtigt werden müssen, wurden entsprechende Bewertungskriterien entwickelt: Es wurde für Berlin eine einheitliche Bewertungsmatrix erarbeitet, in der Konflikte für jeden einzelnen Trassenabschnitt bewertet und gewichtet wurden. Ergebnis ist eine rein fachplanerisch bewertete Vorzugs-Trasse, die sich dann noch weiteren wichtigen Ansprüchen stellen muss.

So muss beispielsweise betrachtet werden, wie sich die Trasse in Bezug auf das private Grundeigentum und auf die Flächennutzung verhält, es stellen sich weiterhin Fragen des Artenschutzes sowie zu Kosten und Wirtschaftlichkeit. Die definierte Vorzugs-Trasse die mit der Bewertungsmatrix ermittelt wurde, muss sich diesen wichtigen Kriterien stellen.

Zielkonflikte wie Flächenkonkurrenzen zu Fußverkehr in Naherholungsgebieten sollen zu einem frühen Zeitpunkt planerisch betrachtet werden. Trotz Konflikt muss eine planerische Lösung gefunden werden, die bestmöglich beide Bedarfe abdeckt. Der planerische Weg zu einem Kompromiss sollte transparent gemacht werden sowie beteiligte Akteure, Bezirke mit den SGA frühzeitig in die Lösungsfindung mit eingebunden werden. Auch wurde die Öffentlichkeit bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Machbarkeitsuntersuchung beteiligt. Die Beteiligungsformate wurden rege angenommen, in einzelnen Bezirken fanden Veranstaltungen mit über 100 Teilnehmenden statt.

Gestaltungsspielraum

Für den Gestaltungsbeirat wird schließlich die Frage nach einem möglichen Gestaltungsspielraum gestellt. Beispielhaft wird hierfür die Ausführung aus anderen deutschen Städten herangezogen, an denen man sich orientieren wird. Darüber hinaus gibt es planungsrechtliche Vorgaben über die Querschnitte mit den erforderlichen Breiten, die im Land Berlin in 20% der Fälle abweichen dürfen. Insbesondere im Fall der Ost-West-Achse, die durch die Stadt führt, werden Denkmalschutzgebiete tangiert.

Nachfragen / Kurzstatements

Herr Haag bedankt sich für den aufschlussreichen Vortrag und berichtet von seiner Erfahrung zu RSV in Freiburg. Trotz des deutlichen Größenunterschieds der beiden Städte, steht man in Freiburg derzeit vor ähnlichen Fragestellungen. Derzeit ist in der Entwicklung des Radverkehrs von einer Revolution zu sprechen: es gibt so viele Radfahrende wie noch nie zuvor, neue Typen von Fahrrädern kommen zum Einsatz, die einen anderen Flächenanspruch und eine andere Geschwindigkeit mitbringen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dieses Thema zu beleuchten und die Frage zu stellen, wie man jenen Entwicklungen eine angemessene Infrastruktur zur Verfügung stellen kann. Die entstehenden Infrastrukturen müssen dabei funktional und gestalterisch in die bestehende Stadt integriert werden. Die Umsetzung von RSV muss stadtgestalterisch gedacht werden und keine rein verkehrstechnischen Lösungen umgesetzt werden. So

TOP 1 | Radschnellverbindungen / Radschnellwege Berlin

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

ist zu vermeiden, das Paradigma der autogerechten Stadt durch ein neues – die fahrradgerechte Stadt – zu ersetzen. In diesem Zusammenhang ist eine mögliche Abweichung von Standards zu diskutieren, da diese in vielen Bereichen, wie z.B. Grünanlagen oder denkmalgeschützten Bereichen, zu Konflikten führen. Um zu vermeiden, Grünanlagen zu versiegeln und Bäume zu entnehmen, sollten Lösungen für die Integration von RSV in vorhandene Straßenräume entwickelt werden.

Herr Zahiri merkt an, dass es sich bei dem von uns betrachteten Rahmen um einen übergeordneten Maßstab handelt. Die eigentlichen Konflikte findet auf dem Maßstab der Integration in die Stadträume statt. Bereits das bestehende Radnetz ist als Fußgänger*in teilweise schwierig zu verstehen und es stellt sich demnach die Frage, welche Standards, wie beispielsweise Farblichkeiten, Markierungen oder Beschilderungen, eingeführt werden können, sodass die Räume erkennbar und für alle Verkehrsteilnehmenden lesbar sind.

Herr Terlinden verweist auf die straßenverkehrsbehördliche Anordnung, die die Beschilderung festlegt. Darüber hinaus werden RSV anhand der Gestaltung zu erkennen sein. Neben der grundlegenden Erkennbarkeit werden allerdings beispielsweise Fußgängermarkierungen weiterhin kreuzen, da man vermeiden möchte, durch die RSV andere Verkehrsteilnehmende deutlich zurückzudrängen. Frau Gluth ergänzt, dass derzeit die Vorzugs-Trassen festgelegt werden, um anschließend zur Entwurfsplanung überzugehen. Hierfür sollten auch gestalterische Vorgaben berücksichtigt werden; hierzu gibt es allerdings noch keine Gestaltungskonzeption. Festgelegt ist bisher, dass beschildert und markiert wird. Darüber hinaus wird derzeit das Beschilderungskonzept für die gesamtstädtische Radwegweisung insbesondere im Hinblick auf die Differenzierung zwischen Haupt- und Nebenroutennetz überarbeitet(die RSV sind dem Hauptroutennetz zuzuordnen).

Aus dem Gestaltungsbeirat wird nach der Interaktion der neuen RSV mit dem bestehenden Radnetz gefragt und wie Konflikte der unterschiedlichen Geschwindigkeiten im langsamen Fahrbereich gelöst werden.

Es wird erläutert, dass in Berlin ein Radverkehrsplan verabschiedet wurde, der aufgrund der ausstehenden SUP (strategischen Umweltprüfung) die RSV noch nicht beinhaltet. In einen 2. Teil des Radverkehrsplans sollen die RSV nach Prüfung jedoch aufgenommen werden. Die Abstimmung mit den weiteren Netzen ist jedoch ohnehin bereits erfolgt. So gehen beispielsweise alle RSV, auch in den ländlicheren Gebieten in bestehende Radwege/Radnetze über. Die RSV sind demnach gut integriert, in den großen Radverkehrsplan werden sie jedoch erst in Zukunft aufgenommen.

Aus dem Gestaltungsbeirat wird nach einer Vorzugsvariante bei Flächenkonkurrenzen gefragt – ist demnach Ziel, immer den ruhenden oder fließenden Autoverkehr einzuschränken? Es wird auch erfragt, wie viel Fahrbahnfläche und Parkraumfläche in diesem Zusammenhang prozentual für Straßenfahrzeuge wegfällt.

Herr Terlinden erläutert, dass aufgrund des frühen Planungsstandes zu genauen Prozentangaben noch keine Aussage getroffen werden kann. Genaue Daten werden veröffentlicht, wenn diese vorliegen. Zur Frage nach einer Vorzugsvariante wird ausgeführt, dass nicht das Ziel ist, den Autoverkehr zu verdrängen, sondern individuell anhand der Flächenkonkurrenzen zu entscheiden. Dabei ist eine Verdrängung des ruhenden Verkehrs dem fließenden vorzuziehen, es wird auch Stellen geben, an denen der motorisierte Verkehr nachrangig zu betrachten ist. Darüber hinaus besteht die Hoffnung mit attraktiven Radverkehrsverbindungen, Autofahrer zum Radfahren zu motivieren.

Zum Thema Flächenkonkurrenzen wird weiterhin mitgeteilt, dass alle RSV unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange durchweg beleuchtet werden sollen, um Sicherheitszonen zu schaffen und einen ganzjährigen Pendlerverkehr zu ermöglichen.

TOP 1 | Radschnellverbindungen / Radschnellwege Berlin

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

Herr Kühn weist darauf hin, in der öffentlichen Debatte die Vorteile der RSV als gute und direkte Verbindung herauszustellen, weniger als Schnellfahrstrecke analog zur Autobahn. Das Thema Geschwindigkeit und Gestaltung könnte zu einem fortgeschrittenen Planungsstand über die Beläge gesteuert werden. Beläge wäre insbesondere in Anbetracht der potenziellen Flächenversiegelung teilweise in durchlässigen und versickerungsfreundlichen Varianten zu denken.

Frau Andreas, LDA Berlin für den Bereich Gartendenkmalpflege, merkt an, dass Abgrenzungen und farbliche Markierungen von Radwegen ein denkmalpflegerisches Problem darstellen. Sie plädiert dafür sich entsprechend auf das absolut Notwendige zurückzuhalten. Als unglückliches Beispiel nennt sie die Karl-Marx-Allee: vor dem Kino International wurde der Radweg sehr stark farblich hervorgehoben. Es ist insbesondere zu vermeiden, RSV durch bestehende Gartendenkmale hindurchzuführen.

Empfehlung zu TOP1

Vorgetragen von Frau Lenz

Ausgangspunkt der Beratung waren die neuen Entwicklungen und Perspektiven des Radverkehrs in der Stadt. Sowohl in Bezug auf die Mengen und Fahrzeuge (u.a. E-Lastenräder), aber auch im Hinblick auf die Nutzungszwecke und –gruppen, findet derzeit eine verkehrliche Revolution statt – Radfahren wird nicht mehr rein als sportliche Aktivität betrachtet, sondern ist im Alltag angekommen.

Grund für die Beratung im Gestaltungsbeirat war insbesondere die Notwendigkeit einer frühzeitigen Einbindung in den Prozess. Es erscheint notwendig sich einerseits bereits zu einem frühen Zeitpunkt mit übergeordneten Themen zu befassen, da die Komplexität und Vielfältigkeit der Planung sehr hoch ist und gleichzeitig einem hohen Bedarf an individuellen Lösungen mit situationsbezogenen Entscheidungen Rechnung getragen werden sollte. Hier ist ein frühzeitiger Einstieg von Vorteil, um die unterschiedlichen Bedarfe und Ansprüche abzuwägen. Ziel sollte sein, mit dem Eintritt in das Planfeststellungsverfahren, die Diskussion und Abstimmungsprozesse weitestgehend erfolgreich abgeschlossen zu haben, sodass es zu einer Kompromisslösung kommen kann, die rechtlichen Bestand hat. Im Rahmen der heutigen Beratung wurde in dieser Diskussion das Bewusstsein für die unterschiedlichen Bedürfnisse im Kontext mit RSV geschärft auch in Zusammenhang mit einer möglichen Verschiebung innerhalb des Umweltverbundes.

Der Gestaltungsbeirat empfiehlt, den fortschreitenden Prozess der Planung weiter zu begleiten und das Verhältnis von einheitlicher Gestaltung einerseits und individuellen Lösungen andererseits, zu berücksichtigen. Die Gestaltung der Radschnellverbindungen sollte wiedererkennbar und zurückhaltend sein. Gestaltungselemente und deren Sinn sollen für alle Verkehrsteilnehmende wahrnehmbar und verständlich sein. In diesem Zusammenhang unterstützt der Gestaltungsbeirat funktionale und individuelle Lösungen, die aus einem Katalog an Lösungsmöglichkeiten entwickelt und beschlossen werden. Dabei ist von dem engen Korsett hoch standardisierter Lösungen abzusehen.

Weiterhin wird empfohlen, den Begriff der Radschnellwege kritisch zu reflektieren – insbesondere im Hinblick darauf, dass hier keine hohen Geschwindigkeiten erreicht werden sollen, sondern die unmittelbare und direkte Verbindung zweier Punkte hervorgehoben werden sollte. Schließlich sollten die RSV/RSW keine Radautobahnen darstellen, die nun die überkommene autogerechte Stadt ersetzen, sondern integrierte räumlich-verkehrliche Lösungen für urbane und suburbane Gebiete gefunden werden.

Herr Wichert bedankt sich auch im Namen der Staatssekretäre für die konstruktive Arbeit und die präzisen Empfehlungen und blickt positiv auf den kommenden Austausch, der voraussichtlich nach den Haushaltsberatungen im kommenden Jahr stattfinden wird. Er schließt die Sitzung und wünscht einen guten Jahreswechsel.

PROTOKOLL 7. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 06.12.2021 | SenUMVK

Protokoll: Thomas M. Krüger.

Das Protokoll ist von den Mitgliedern des Gestaltungsbeirats freigegeben.

Ansprechpartnerin: Mariella Wyhnalek, Kontakt: mariella.wyhnalek@senuvk.berlin.de