

Die mündliche Antwort innerhalb des Deges-Projektbeirates auf die Frage nach der Offenhaltung des Uferwegs während der Bauzeit war bisher immer, dass Offenhaltung des Uferwegs nicht möglich sei.

Insbesondere aufgrund der zu erwartenden vieljährigen Bauzeit müssen verträgliche Regelungen für zu Fuß gehende und Radverkehr gefunden werden, also eine durchgehende Führung, die nur in besonderen Bausituationen für kurze Zeit unterbrochen wird.

Der SpreeUferWeg bis Spandau stellt in seiner ganzen Länge einen wichtigen Erholungsbereich für die BewohnerInnen der „Mierendorffinsel“ dar. Daher müssen Regelungen gefunden werden, ihn höchstens nur dann zu unterbrechen, wenn tatsächlich Bautätigkeiten stattfinden: die Baustelle muss Gast sein und darf nicht nach Feierabend immer noch anderen die Wege sperren!

Die Kleingartenkolonie „Schleusenland“ zwischen Schlosspark und Rudolf-Wissell-Brücke ist bereits bisher nur auf schmalen und sehr schmalen Weg erreichbar; da der Weg unter der Eisenbahnbrücke am Schlosspark sehr schmal und verwinkelt ist, können Materialtransporte mit kleinen Karren nur von Westen her erfolgen. Das würde im Notfall auch für Rettungseinsätze gelten. Auch für diese beiden Funktionen muss der südliche Uferweg während der Bauzeit optimal nutzbar sein.

### Zu 3.3 Integration von Rad- und Fußverkehr in die neue Talbrücke:

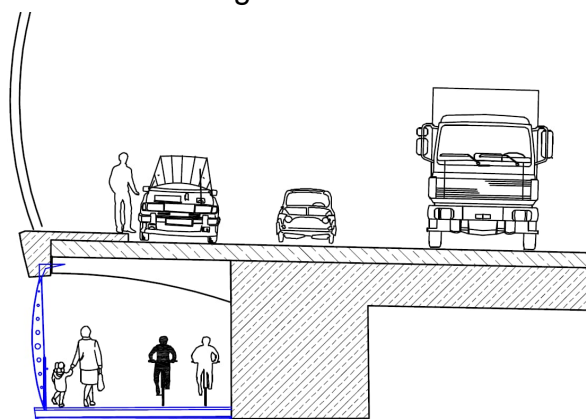
In der Planung des Endzustandes wurde entgegen der im Erläuterungsbericht genannten Prämissen auf die Bestellung und Planung integrierter RV-+FV-Anlagen verzichtet, insbesondere bei der hier gebauten Talbrücke über Spree. Eine Integration von Fuß-+Radwegen bei Talbrücken ist im Bundesfernstraßengesetz vorgesehen.

Die verkehrsplanerische Untersuchung in ausgelegter Unterlage 22\_01, Seiten 71 und 73 nennen ein Fahrzeugaufkommen (Ist und Prognose) von ca. 175000 Fahrzeugen/Tag auf der RWB. Auf selbigen Grafiken ist zu sehen, dass mehr als die Hälfte dieses Verkehrs innerstädtisch entsteht, also keine weiten Strecken zurücklegt. Verkehrsmengen des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs sind in der Planfeststellungsunterlage nicht dargestellt, finden aber statt.

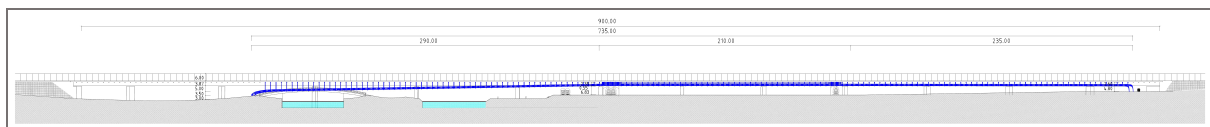
In Anbetracht des für Berlin angestrebten „Modal Split“ (etwa je ein Viertel MIV, ÖV, Fuß und Rad) sollte trotz der besonderen Situation der vorhandenen Autobahn von vielen Tausend Radelnden täglich entlang der Verbindung Kurt-Schumacher-Damm nach Westend und Zehlendorf ausgegangen werden. Allein die Zählung von 9000 Fahrzeugen durch die Anbindung der „Urban Tech Republic“ an die A111 weist darauf hin, dass hier sehr viel höheres Potential für den Modal Split besteht, was im Gegensatz zur Aussage der Senatsverwaltung steht, dass Nichtmotorisierte keinen Bedarf zur Nutzung der Rudolf-Wissell-Brücke hätten.

Zur Integration von RV+FV gab es zu Beginn des Planungsprozesses in 2018 eine Zusage des Verkehrs-Staatssekretärs, die aber durch seine Verwaltung nicht verfolgt wurde, was sich in 2020 auf Anfrage herausstellte. Daraufhin entstand eine Konzeptplanung seitens des ADFC, öffentlich und allen Planungsbeteiligten im Sept.2020 vorgestellt; sie ist dieser Einwendung als Anlage beigefügt ist. In diesem Konzept sind Bedarf und sinnfällige der Machbarkeiten dargestellt.

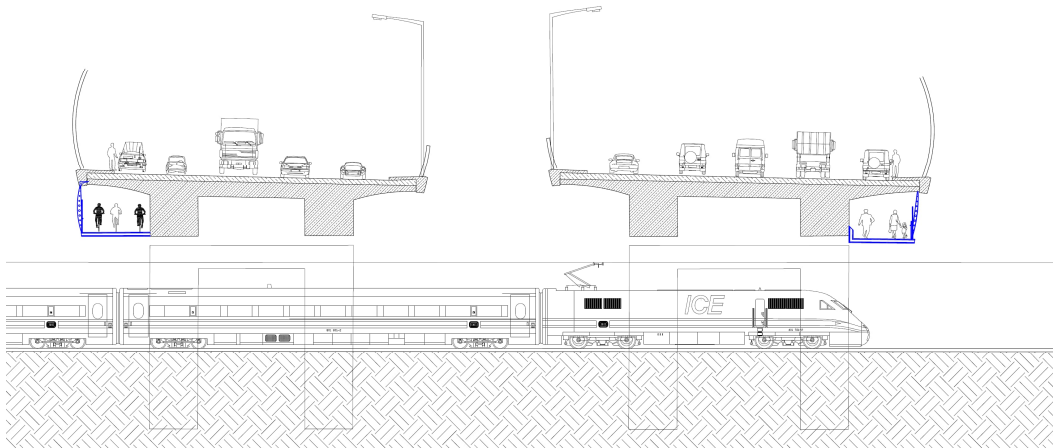
Der vielfache Appell an die Planungsbeteiligten (Senat, Ministerium, Deges), die Westbrücke für die Integration einer untergehängten Fuß- und Radbrücke wenigsten in den Ankerpunkten vorzurüsten, verhallte bisher. Eine Vorrüstung von jeweils zwei belastbaren Montagepunkten je Brückenausleger würde einen späteren Einbau ermöglichen, ohne dafür einen Eingriff in die planausgelegte Rudolf-Wissell-Brücke vornehmen zu müssen.



Zeichnung: private Zeichnung H.Voget



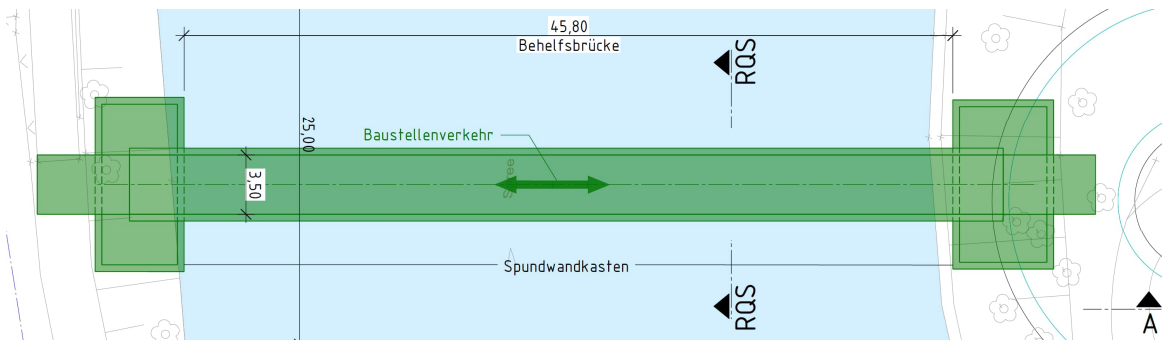
Zeichnung: private Zeichnung H.Voget



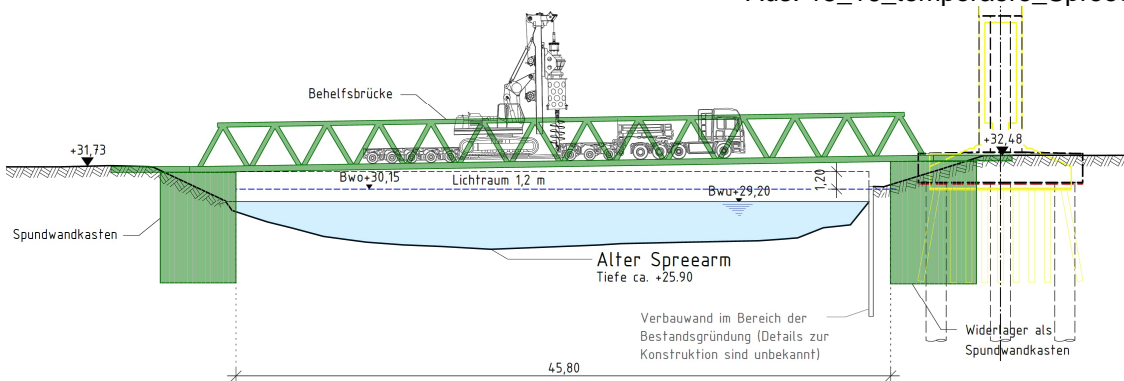
Zeichnung: private Zeichnung H.Voget

### zu 3.4 der nachhaltigen dauerhaften Nutzung der Baubrücke

Die Verbindung der Wohngebiete Charlottenburg-Nord / Siemensstadt mit dem SpreeUferWeg und dem Schlosspark wird seitens des Bezirks, der Verbände und der örtlichen ISEK-Studie seit Jahrzehnten gefordert, es fehlt lediglich eine kleine Spreebrücke im Bereich der Schleuse. Als Baustraße wird nun genau eine solche Brücke gebaut, allerdings mit der Zielsetzung, sie nach Fertigstellung der Bauarbeiten wieder zu entfernen. Hier fehlt die nachhaltige Planung dieses Projektes, eine Baubrücke so zu konzeptionieren, dass sie nach Abschluss der Arbeiten einer Weiternutzung zur Verfügung steht.



Aus: 15\_16\_temporaere\_Spreequerung



Aus: 15\_16\_temporaere\_Spreequerung