

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Planung	2
1.1	Entlastung Bahnhofstraße	2
1.2	Gestaltung Radverkehrsanlagen	2
1.3	Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern	3
1.4	Gemeinsamer Geh- und Radweg	3
1.5	Gewinkelte und indirekte Wegführungen	3
2	Anbindung Wuhlewanderweg	4
2.1	Unberücksichtigte Wegbeziehungen	4
2.2	Rampe	4
2.3	Verbesserungsvorschlag - Getrennte Wuhlewanderwegbrücke	5
3	Knotenpunktgestaltung	6
3.1	Am Bahndamm/ Mahlsdorfer Straße/ Stellingdamm/ Bahnhofstraße	6
3.2	Einmündung Alte Kaulsdorfer Straße	7
3.2.1	Gestaltung Nordöstlicher Bereich	7
3.2.2	Südliche Radwegsführung	7
3.3	Hämmerlingstraße	7
3.3.1	Abhängung Schubertstraße	8
3.3.2	Wegführung kreuzender Radverkehr	8
3.3.3	Gestaltung Aufstellflächen für linksabbiegenden Radverkehr	11
3.4	An der Wuhlheide	11
3.4.1	Südliche Radwegsführung	11
3.4.2	Abschluss des Radweges entlang der Westumfahrung	11
3.4.3	Südlicher Zugang zur Straßenbahnhaltestelle	12
4	Zusammenfassung	13

1 Allgemeine Planung

1.1 Entlastung Bahnhofstraße

Einer möglichen Umgestaltung der Bahnhofstraße zu Gunsten des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs wird in den Planungsunterlagen eine Absage erteilt, mit dem Verweis, dass hierfür ebenso die Realisierung der Ostumfahrung abgeschlossen sein muss. Dies ist jedoch nur teilweise zutreffend. Die Westumfahrung soll in der ersten Phase ohne Ostumfahrung bereits sämtlichen Durchgangsverkehr von *An Der Wuhlheide* auf die Mahlsdorfer Straße sowie umgekehrt aufnehmen. Dieser entspricht laut Planungsunterlagen knapp der Hälfte der Verkehrsbelastung auf der Lindenstraße und der Bahnhofstraße zwischen Lindenstraße und Seelenbinderstraße. Da sich darüber hinaus laut der Verkehrstechnischen Untersuchung an der Verkehrsbelastung der Seelenbinderstraße und der Friedrichshagener Straße durch die Realisierung beider Umfahrungen wenig ändern wird, ist die Ostumfahrung nur essentiell für die Entlastung der Bahnhofstraße zwischen Seelenbinderstraße und Bahnhof Köpenick. Eine Anpassung der Kapazitäten der Lindenstraße sowie der Bahnhofstraße bis zur Seelenbinderstraße ist also bereits in dieser Planphase möglich und sollte realisiert werden um Ausweichverkehr vorzubeugen.

1.2 Gestaltung Radverkehrsanlagen

Bei der Gestaltung der Radverkehrsanlagen bestehen bei der vorgelegten Planung erhebliche Mängel im Zusammenhang mit den vorgegebenen Standards nach Radverkehrsplan (RVP). Laut diesem sind für Radwege des Radvorrangnetzes im Einrichtungsverkehr 2,50 m vorzusehen. Der Bereich der neuen Unterführung ist als Verbindungsstück der Radvorrangrouten Schubertstraße und südliche Hämmerlingstraße Teil des Radvorrangnetzes und die Mindestbreiten müssen berücksichtigt werden. Es ist nachvollziehbar, dass durch die begrenzten Platzverhältnisse der Radweg Richtung Süden nur 2 m breit sein kann, auf der anderen Seite hingegen wäre genügend Platz für die Mindestbreite vorhanden. Siehe hierzu auch den letzten Absatz im Abschnitt 3.3.2.

Der begleitende Radweg entlang der neu zu errichtenden Verbindung zwischen *Am Bahndamm* und *An der Wuhlheide* ist Teil des Ergänzungsnetzes nach RVP, welches eine Standardbreite von 2,30 m und eine Mindestbreite von 2,00 m vorsieht. In den Planungsunterlagen ist nicht dargestellt, warum hier nur die Mindestbreiten zur Anwendung kommen sollten. Diese Verbindung wird bis zur Umgestaltung der Bahnhofstraße eine wesentliche Pendelverbindung sowie Umfahrung für die Bahnhofstraße für den Radverkehr darstellen und wird als solches ein erhebliches Nutzeraufkommen der Radverkehrsanlagen generieren. Dabei wird es zwangsläufig auch zu vielen

Überholvorgängen zwischen Radfahrenden kommen und wie im RVP sowie Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) §43 Abs. 1 vorgeschrieben, muss die Radinfrastruktur sicheres Überholen ermöglichen. Da laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ein einspuriges Fahrrad 20 cm Spielraum zu beiden Seiten für Pendelbewegungen benötigt, eine Lenkerbreite von mehr als 70 cm aufweisen kann und nach geltender Rechtsauslegung sicheres Überholen einen Abstand von mindestens 75 cm zwischen Radfahrenden benötigt, ist sicheres Überholen auf 2,00 m breiten Radverkehrsanlagen nicht möglich.

Ähnliches gilt für die Radwege entlang *Am Bahndamm*. Auch dieser ist Teil des Ergänzungsnetzes und der Umfahrung der Bahnhofstraße. Sollte hier nicht genügend Platz zur Verfügung stehen, um die Radwege mit den geplanten Anlagen ausreichend breit zu gestalten, müssen nach MobG (§25 Abs. 2, Vorrang für den fließenden Verkehr) die Parkbuchten entfallen.

1.3 Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern

Die durchgängige Anlage der Radinfrastruktur als Hochbordradweg in Kombination mit den nicht ausreichenden Wegbreiten würde zu Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr führen. Neben einer Anpassung der Wegbreiten ist eine bauliche Trennung zwischen Rad- und Fußweg dementsprechend anzuraten, zum Beispiel in dem der Radweg stattdessen als geschützter Radstreifen auf Fahrbahnniveau ausgeführt wird.

Unabhängig von der Realisierung sollten zusätzliche bauliche Maßnahmen vorgesehen werden um die Radinfrastruktur von Falschparkern zu schützen. Durch die unmittelbare Nähe zum Veranstaltungsgelände *An der Alten Försterei* und dessen begrenzte Kfz-Abstellanlagen bietet die neue Verbindung erhebliches Potenzial für regelwidrig abgestellte Fahrzeuge, die die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende beeinträchtigen. Die Infrastruktur sollte dementsprechend erweiterte Maßnahmen zur Verhinderung von Falschparkern vorsehen.

1.4 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Zwischen km 0+204 bis 0+885 ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen, mit der Begründung, dass in diesem Bereich keine Wegbeziehungen für Fußgänger existieren würden. Dies ist nicht zutreffend, da auf diesem Teilstück mehrere Waldwege anschließen, die aktuell sowohl als Zugangspunkte zu diesem Teil der Wuhlheide als auch als Verbindung zum S-Bahnhof Wuhlheide genutzt werden. Dementsprechend ist auch auf diesem Teilstück ein getrennter Fuß- und Radweg einzurichten.

1.5 Gewinkelte und indirekte Wegführungen

An diversen Stellen der vorgelegten Planung wird nicht berücksichtigt, dass sich Fuß- und vor allem der Radverkehr nicht eckig bewegen, sondern in Kurven. Dadurch würde der Verkehr die

Grenzen der Wege an diesen Stellen schneiden und dabei entweder Grünanlagen beschädigen oder durch Konflikte mit anderen Wegen oder unterschiedlicher Fahrbahnhöhen Gefahrsituationen entstehen.

Darüber hinaus sind teilweise Wegbeziehungen nur indirekt berücksichtigt, wodurch sich ungewollte Schleichwege durch Grünanlagen und über ungesicherte Fahrbahnquerungen ergeben werden. Diese sind nicht nur optisch unschön, sondern auch ein Problem der Verkehrssicherheit.

2 Anbindung Wuhlewanderweg

Die Fortführung des Wuhlewanderweges östlich der Wuhle unterhalb der beiden Brückenbauwerke für Fuß- und Radverkehr ist grundsätzlich zu begrüßen, jedoch ergeben sich durch die geplante Realisierungen einige Probleme in der Verkehrsführung und damit für die Verkehrssicherheit.

2.1 Unberücksichtigte Wegbeziehungen

Aus Sicht des Radverkehrs existieren rund um die Anbindung des Wuhlewanderwegs mehrere unberücksichtigte Wegbeziehungen. So ist für den aus Westen auf *Am Bahndamm* kommenden Radverkehr keine Möglichkeit zum Wechsel auf den Wuhlewanderweg, weder Ost noch West, vorgesehen. Der aus Richtung Süden kommende Verkehr auf dem Wuhlewanderweg Ost hat keine Möglichkeit auf *Am Bahndamm* in Richtung Osten zu wechseln. Der aus Norden kommende Verkehr auf dem Wuhlewanderweg West wird zwar auf einem Zweirichtungsradweg über die Wuhle geführt um eine gemeinsame Querungsmöglichkeit mit dem Fußverkehr zu schaffen, jedoch wird laut Plan der Zweirichtungsradweg dort beendet und damit keine Anbindung an die geplante Rampe für den Wuhlewanderweg Ost geschaffen.

Da der Wuhlewanderweg Teil des Ergänzungsnetzes nach RVP ist, müssen diese fehlenden Beziehungen berücksichtigt werden.

2.2 Rampe

Der Wenderadius in der Mitte der neu geplanten Rampe zum Wuhlewanderweg Ost ist für Radfahrer zu knapp bemessen und würde regelmäßig zu Konflikten im Zweirichtungsverkehr sowie mit dem Fußverkehr führen. Die relativ starke Neigung von 6% über einen Großteil der Rampe verleitet darüber hinaus zu einem Geschwindigkeitsaufbau, der ungeübte Radfahrer in Kombination mit der engen, unbeleuchteten Kehre mit Abfall nach außen in Unfälle verwickeln dürfte.

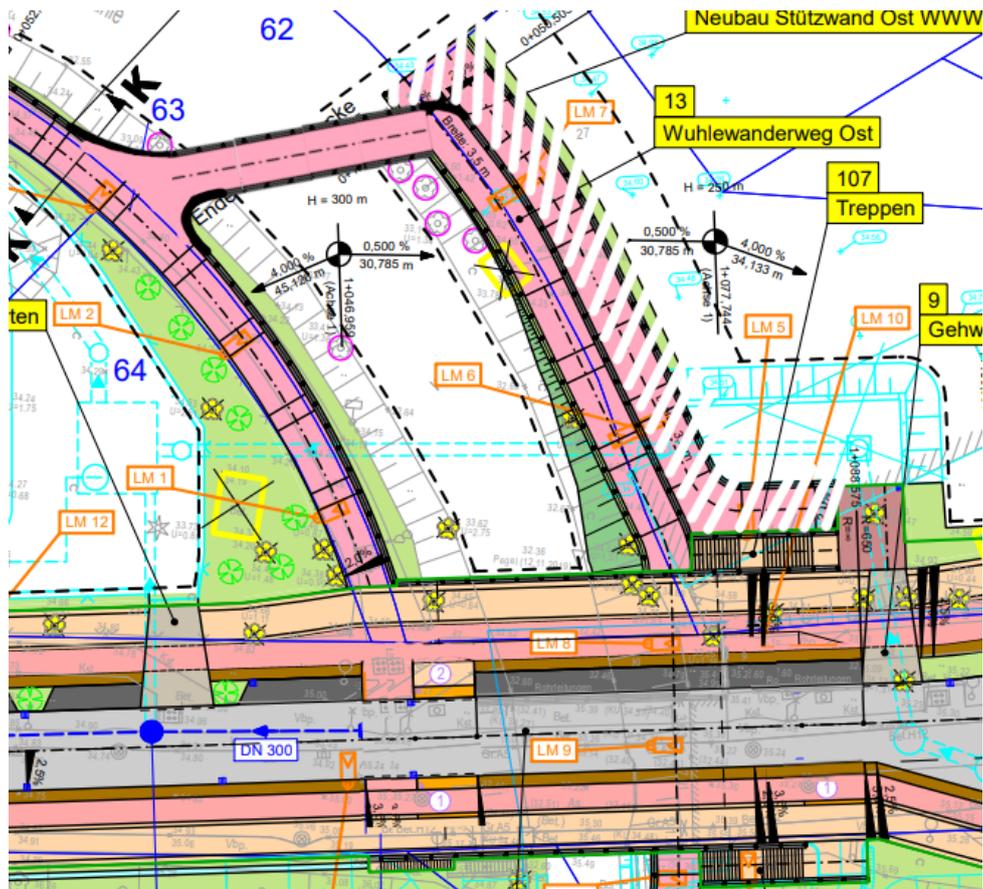


Abbildung 2.1: Mögliche alternative Realisierung der Anbindung Wuhlewanderweg auf Basis der Planungsunterlagen Lageplan Bau-km: 0+850,000 - 1+279,938.

Die hohe Steigung sorgt auch im unteren Teil der Rampe für Probleme, speziell beim Zusammenreffen der Rampe und der Treppe nördlich der Brücke über die Wuhle. Hier gibt es keinerlei Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden auf der Rampe und Fußgängern auf der Treppe, diese sehen sich erst, sobald der Fußgänger auf den Weg tritt, wodurch Kollisionen wahrscheinlich werden.

2.3 Verbesserungsvorschlag - Getrennte Wuhlewanderwegbrücke

Ein erheblicher Teil der zuvor aufgeführten Konflikte ist durch die Führung des Wuhlewanderwegs über die Straßenbrücke *Am Bahndamm* zu erklären. Mit einer getrennten Führung des Wuhlewanderwegs über ein eigenes Brückenbauwerk z.B. auf Höhe Bau-km 0+124,685 könnte die bestehende Rampe westlich der Wuhle als Hauptzugang für Radfahrende und Gehbeeinträchtigte dienen. Der obere Teil der Rampe östlich der Wuhle wäre damit obsolet, könnte somit weggelassen werden und das Kehrenproblem sowie die fehlende Sichtachse zur Treppe aus Richtung der Rampe wären damit gelöst. Außerdem könnte dann der Übergang der Straße *Am Bahndamm* nach Westen zur Anbindung des Wuhlewanderweg West verlegt und als Zweirichtungsquerung auch für den Radverkehr angelegt werden. Dies würde alle fehlenden Wegbeziehungen lösen,

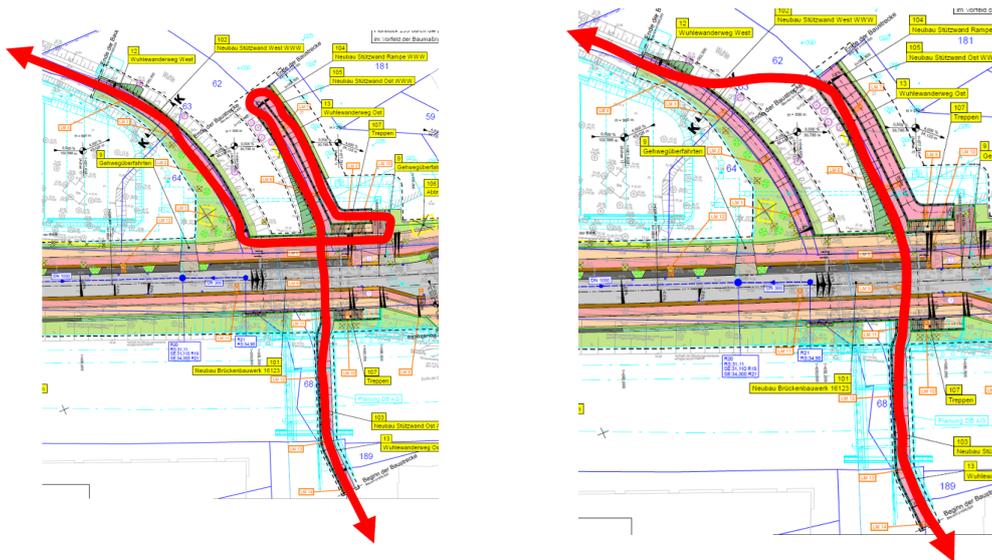


Abbildung 2.2: Visualisierung der vereinfachten Fortführung des Wuhlewanderwegs durch das zusätzliche Brückenbauwerk (rechts) im Vergleich zur Wegführung in der vorgelegten Planung (links)

den Zweirichtungsradweg im nördlichen Teil der Brücke über die Wuhle überflüssig machen und damit den nötigen Brückenquerschnitt reduzieren. Diese mögliche Realisierung ist beispielhaft auch in Abbildung 2.1 dargestellt.

3 Knotenpunktgestaltung

3.1 Am Bahndamm/ Mahlsdorfer Straße/ Stellingdamm/ Bahnhofstraße

Im Rahmen der geplanten teilweisen Umgestaltung dieses Knotenpunktes werden laut Planunterlagen die Furtmarkierungen für den Radverkehr sowie die Aufstellfläche und Signalanlage für aus Richtung Mahlsdorfer Straße und in Richtung Stellingdamm linksabbiegenden Radverkehr ersatzlos entfernt. Da es sich um einen Knotenpunkt im Vorrangs- sowie Ergänzungsnetz nach RVP handelt, sind die Markierungen und Aufstellflächen zwingend wieder einzurichten.

3.2 Einmündung Alte Kaulsdorfer Straße

3.2.1 Gestaltung Nordöstlicher Bereich

Die Gestaltung des Knotenpunktes für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr aus Richtung Osten in die Alte Kaulsdorfer Straße mit einem sehr weiten Kurvenradius verleitet zu schnellen Abbiegevorgängen. Diese benötigen längere Sichtbeziehungen zwischen Rad- und abbiegendem Kfz-Verkehr um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Diese Sichtbeziehungen sind mit der geplanten Anlegung einer Parkbucht östlich der Kreuzung nicht gegeben, diese Parkbucht muss deshalb aus den Planungen gestrichen werden.

Die vorgesehene Verschwenkung des Radweges im Bereich dieser Parkbucht ist ebenfalls nicht plausibel. Westlich der Kreuzung wird der Radweg parallel zu Parkbuchten in gerader Linie vom Knotenpunkt weg geführt, eine entsprechende Umsetzung ist auch östlich des Knotenpunktes möglich.

Östlich des Knotenpunktes ist mit der Begründung fehlender Wegbeziehungen keine Fußgängerfurt vorgesehen. Dies ist nicht zutreffend, da für Bewohner östlich der Alten Kaulsdorfer Straße die Fahrradbügel südlich der Fahrbahn nur mit Umwegen zu erreichen wären. Die nötige Mittelinsel kann ohne Probleme am Beginn der zusätzlichen Fahrspur Richtung Osten integriert werden, ähnlich wie es am Knotenpunkt Am Bahndamm / Mahlsdorfer Straße für die zusätzliche Fahrspur Richtung Westen geplant ist.

3.2.2 Südliche Radwegsführung

Ähnlich wie auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite auf Höhe LSA-Mast 3 ist es für die Verkehrssicherheit nicht zwingend notwendig, dass der geradeaus fahrende Radverkehr auf Höhe des LSA-Mastes 1 zusammen mit dem Kfz-Verkehr anhält. Da der Radverkehr im Bereich des Knotenpunktes keinerlei Interaktionen mit querendem Kfz- oder Radverkehr hat, verleitet eine solche Umsetzung zu Rotlichtverstößen und damit zu Konflikten mit querendem Fußverkehr. Mit einer separaten Wartefläche für den querenden Fußverkehr zwischen Radweg und Fahrbahn kann der Radverkehr an der LSA ohne Haltepunkt sicher vorbei geführt und die Strecke der Querung für den Fußverkehr minimiert werden. Die Trennung zwischen links abbiegendem und geradeaus fahrenden Radverkehr muss dann östlich des LSA-Mastes 1 im Knotenpunktbereich erfolgen. Eine solche Umsetzung wurde beispielsweise an der Einmündung des Friedrich-List-Ufers in die Invalidenstraße bereits erfolgreich realisiert.

3.3 Hämmerlingstraße

Dieser Knotenpunkt ist in der vorgelegten Planung durch unberücksichtigte Wegbeziehungen und ungenügende Gestaltung nicht verkehrssicher und verletzt darüber hinaus die geltenden Richtlinien aus dem RVP. Er ist dementsprechend grundlegend neu zu planen.

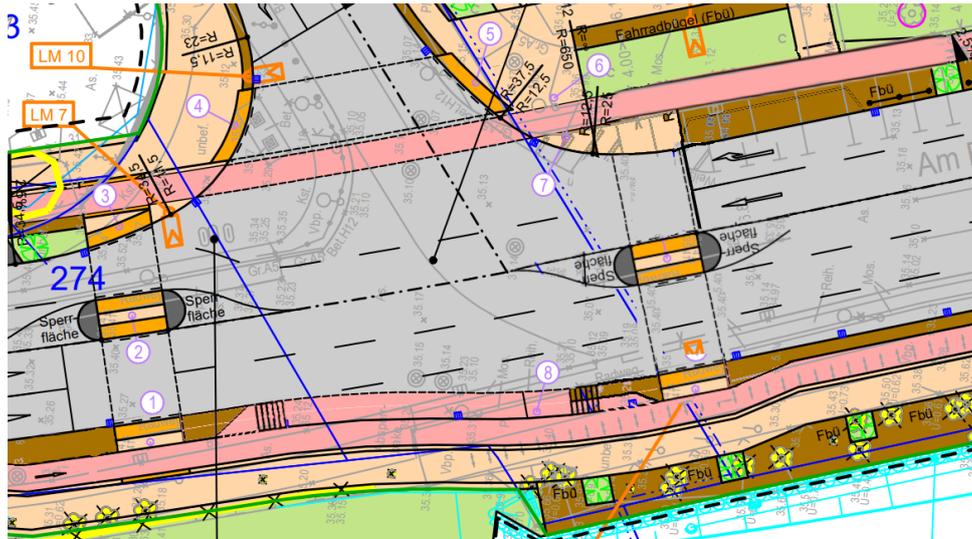


Abbildung 3.1: Beispielhafte Umgestaltung der Einmündung Alte Kaulsdorfer Straße zur Herstellung der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung fehlender Wegbeziehungen auf Basis der Planungsunterlagen Lageplan Bau-km: 0+850,000 - 1+279,938.

3.3.1 Abhängung Schubertstraße

In der vorliegenden Planung wird die Schubertstraße als Sackgasse ohne Weiterführung des Radverkehrs vorgesehen. Da die Schubertstraße und deren Anschluss an die südliche Hämmerlingstraße durch die neue Unterführung Teil des Radvorrangnetzes nach RVP sind und in der Planung auch keine Umgestaltung von möglichen Umfahrungen zugunsten des Radverkehrs nach den Richtlinien des Vorrangnetzes vorgesehen sind, besteht hier eine unzulässige Unterbrechung des Radvorrangnetzes. Die fehlenden Wegbeziehungen sind in Abbildung 3.2 visualisiert.

3.3.2 Wegführung kreuzender Radverkehr

Die Wegebeziehungen für den Radverkehr sind in der Planung unvollständig, unnatürlich und nicht verkehrssicher. Sie müssen in mehrfacher Hinsicht grundlegend überarbeitet werden.

Neben der bereits erwähnten fehlenden Umsetzung der Verbindung des Radvorrangnetzes über die Schubertstraße ist die vorgesehene Wegführung für den aus der Westumfahrung kommenden Radverkehr in Richtung Hämmerlingstraße Nord nicht verkehrssicher. Die Planung vermittelt den Eindruck, dass der Radverkehr hier zuerst der Schleppkurve in Richtung *Am Bahndamm* folgen soll, dann mit einem zusätzlichen Lichtsignal in einem engen 90°-Winkel zusammen mit dem Fußverkehr über die Mittelinsel geführt wird um dann über einen weiteren engen 90°-Winkel über den nördlichen Radweg auf die Hämmerlingstraße zu kommen. Diese Verkehrsführung ist für Ortsunkundige nicht nachvollziehbar und durch die limitierten Sichtbeziehungen auch erst im Kreuzungsbereich überhaupt sichtbar.

Es ist zu erwarten, dass hier der Radverkehr stattdessen dem natürlichen Straßenverlauf folgen wird, also direkt vom Radweg unterhalb der Brückenanlage zusammen mit dem linksabbiegenden

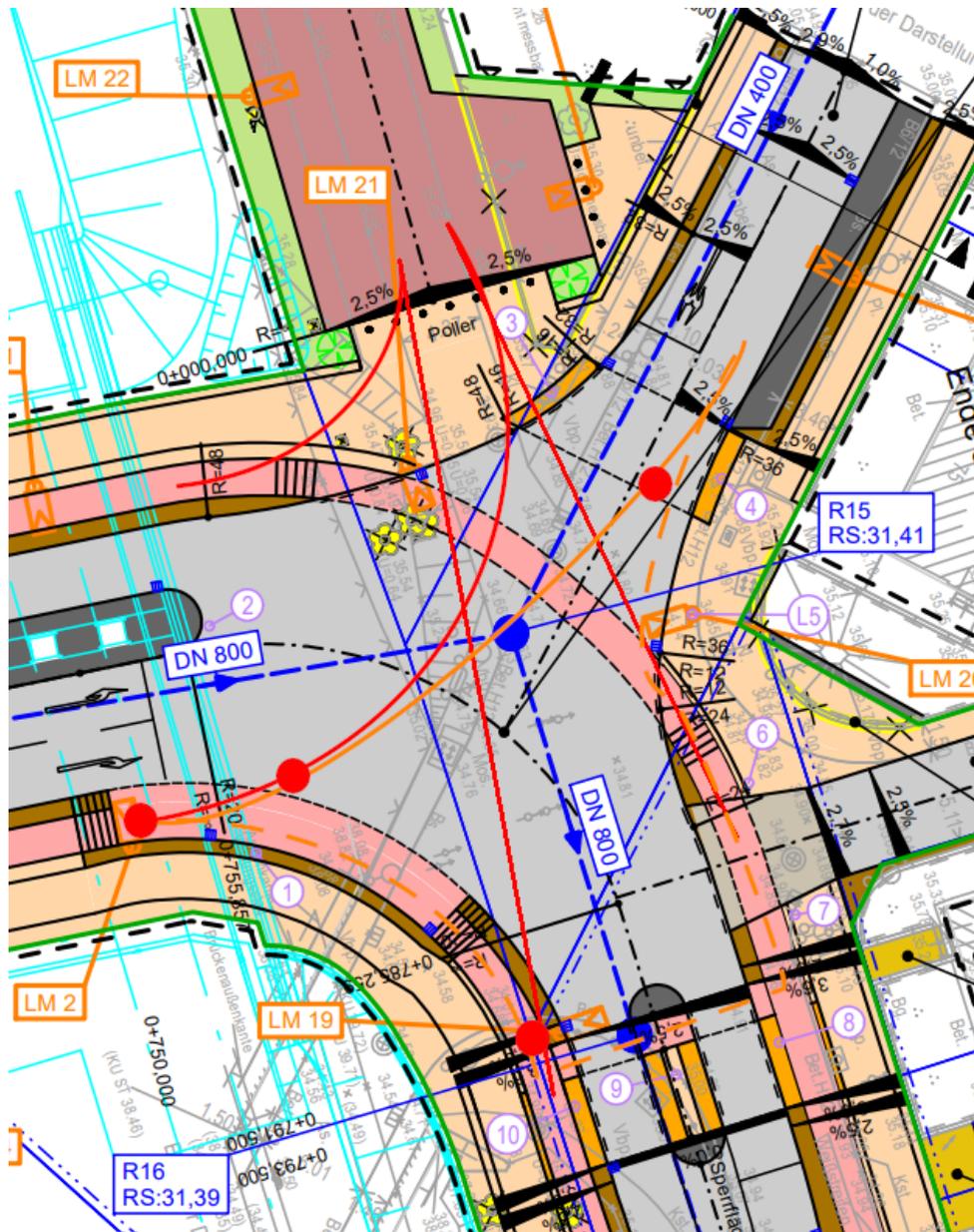


Abbildung 3.2: Unberücksichtigte Wegbeziehungen und Konfliktpunkte (rot) sowie unnatürliche Wegführungen (orange) im Knotenpunkt Hämmerlingstraße nach Planungsunterlagen Lageplan Bau-km: 0+390,000 - 0+850,000.

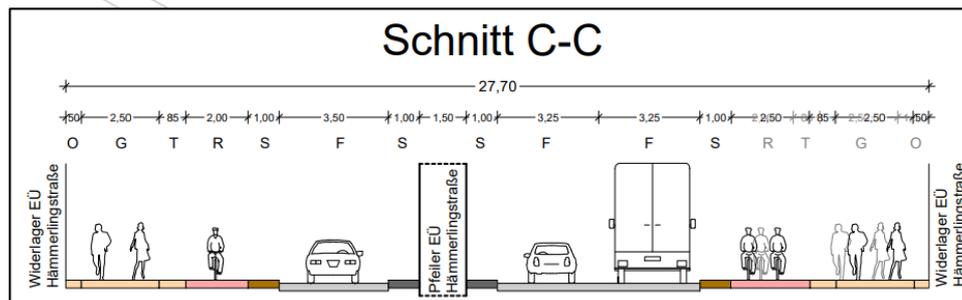


Abbildung 3.3: Mögliche Veränderung der Wegbreiten im Bereich C-C des Lageplans Bau-km: 0+390,000 - 0+850,000 in den Planungsunterlagen. Die vorgestellte Planung ist zur Visualisierung in Grautönen zurück gestellt.

Kfz-Verkehr in der entsprechenden Signalisierungsphase in die Hämmerlingstraße einfahren wird. Dies ist offensichtlich nicht verkehrssicher, da der linksabbiegende Kfz-Verkehr vor dem Knotenpunkt keine Sichtbeziehung mit dem nicht der Planung folgendem Radverkehr hat und mit diesem nicht rechnet. Darüber hinaus ist die Signalisierungsphase nicht für Radverkehr ausgelegt, wodurch weitere Konflikte mit Verkehr aus anderen Phasen zu erwarten wären.

Die verwirrende Wegführung wird darüber hinaus zu Radfahrenden führen, die versuchen die Wegführung nachzuvollziehen und hierfür im Gefahrenbereich des Knotenpunktes anhalten werden. Da der Radweg an dieser Stelle nicht breit genug ist, um sicher an auf dem Radweg stehenden Fahrrädern vorbei zu fahren, wird es hier zu Ausweichbewegungen entweder auf den Fußweg oder auf die Fahrbahn kommen. Dies ist eine weitere unnötige Gefahrenquelle, die mit besserer Wegführung vermieden werden kann.

Eine ähnliche Situation würde sich auch am Ende der Schleppkurve einstellen, da für den nach Planung fahrenden Radverkehr über die Mittelinsel keinerlei Warteflächen vorgesehen sind. Radfahrende müssten hier also im Bereich des regulären Radweges auf die Freigabe der Querung warten und das würde hier zu gefährlichen Ausweichbewegungen des weiter in Richtung Osten fahrenden Radverkehrs führen.

Sämtliche zuvor hervor gehobenen Konfliktpunkte sind auch in Abbildung 3.2 visualisiert.

Die Kreuzung muss in diesem Bereich dementsprechend verkehrssicher umgestaltet werden, um den Radverkehr natürlich mit einer Linksabbiegerspur über den Knotenpunkt zu führen. Die hierfür notwendige zusätzliche Fläche für den Linksabbiegerstreifen auf dem Radweg ist unterhalb der Brücke vorhanden, da laut Schnitt C-C im östlichen Bereich der Brücke 1,00 m Sicherheitsstreifen zum Widerlager vorgesehen sind, während im westlichen Bereich 0,50 m geplant sind. Die Breiten könnten dementsprechend angeglichen und die frei werdenden 0,50 m für die Radverkehrsanlage verwendet werden. Die entsprechenden Anpassungen sind in Abbildung 3.3 visualisiert.

3.3.3 Gestaltung Aufstellflächen für linksabbiegenden Radverkehr

In beiden Teilknotenpunkten sind sämtliche Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr in 90°-Winkeln angelegt, obwohl ein Fahrrad zwingend geschwungene Kurven benötigt. Das resultiert nicht nur in verschwendeter Fläche, die von Radfahrenden nicht genutzt werden kann, sondern im Bereich des Lichtmastes 5 auch zu möglichen Gefahrensituationen, da Radfahrende hier den 90° gewinkelten Bordstein schneiden werden, um der natürlichen Linie des Radweges zu folgen.

3.4 An der Wuhlheide

Der Knotenpunkt berücksichtigt in der vorgelegten Planung natürliche Bewegungen des Radverkehrs nur ungenügend. Es bietet sich darüber hinaus die Möglichkeit, die Attraktivität für den Rad- und Fußverkehr mit geringen Anpassungen nachhaltig zu verbessern.

3.4.1 Südliche Radwegführung

Deckungsgleich zur möglichen Gestaltung am Knotenpunkt Alte Kaulsdorfer Straße (siehe Abschnitt 3.2.2) kann hier der geradeaus fahrende Radverkehr auf der Südseite der Straße *An der Wuhlheide* an den Lichtsignalanlagen ohne Halt vorbei geführt werden. Dementsprechend würde auf Höhe des LSA-Mastes 1 eine Wartefläche wie um den LSA-Mast 15 angelegt werden und die Trennung des linksabbiegenden Radverkehrs würde dann erst im Knotenpunkt erfolgen. Damit können auch hier Kollisionen aus Rotlichtverstößen verhindert, die Breite der Querung für die Fußgänger minimiert und die Anlage attraktiver für den Radverkehr gestaltet werden. Ein möglicher Verlauf der Radverkehrsanlagen ist in Abbildung 3.4 visualisiert.

3.4.2 Abschluss des Radweges entlang der Westumfahrung

Die Markierung der Furt für den aus Richtung Westumfahrung kommenden und in Richtung Lindenstraße abbiegenden Radverkehr weist unnötige Verschwenkungen und spitze Winkel auf, die von Radfahrern nicht befahren werden können. Im nördlichen Bereich kann der Radweg ohne Probleme gerade auf die Furt geführt werden. Südlich sollte die Furt mindestens parallel zur Fußgängerfurt geführt werden, um zumindest den standardisierten 90°-Winkel am Ende der Furt herzustellen.

Darüber hinaus sollte der in Richtung *An der Wuhlheide* abbiegende Radverkehr eine getrennte Aufstellfläche und LSA erhalten, die mit der Phase des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs gekoppelt ist. Dies ist auch für den Radverkehr die Hauptverkehrsrichtung und eine gemeinsame Ampelphase für sämtliche Fahrtrichtungen würde dementsprechend zu dauerhaften Rotlichtverstößen führen.

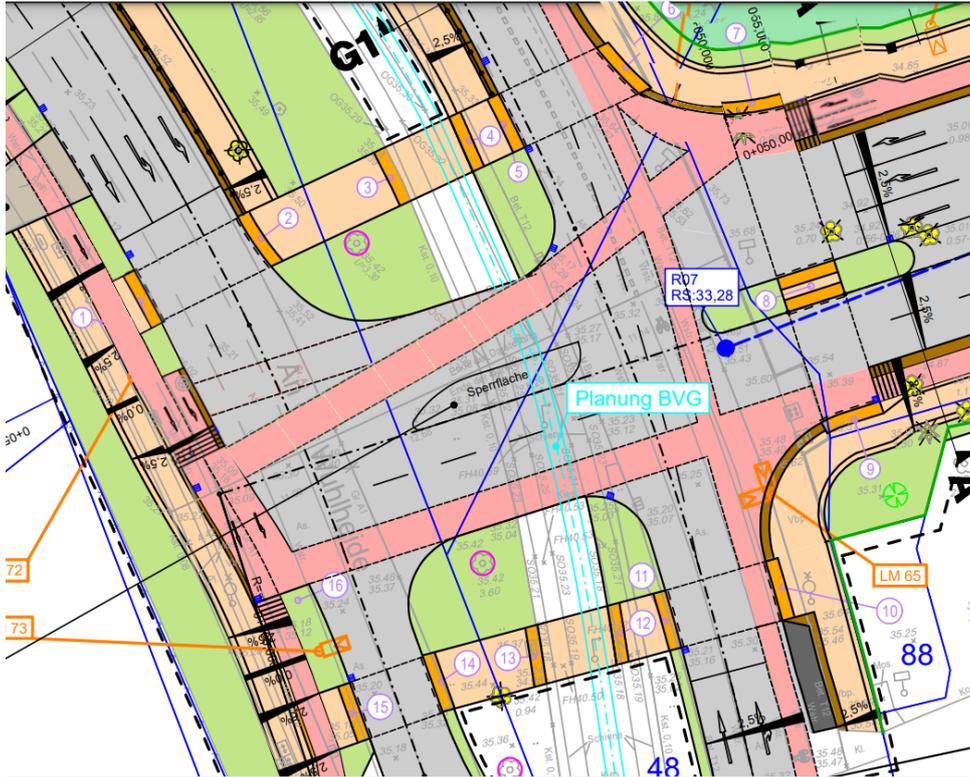


Abbildung 3.4: Beispielhafte Anpassung der Planungsunterlagen (Lageplan Bau-km: 0+000,000 - 0+390,000) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für Rad- und Fußverkehr.

3.4.3 Südlicher Zugang zur Straßenbahnhaltestelle

Es ist nicht zwingend notwendig, den Zugang zur Straßenbahnhaltestelle vom LMA-Mast 2 über Schnitt G2 direkt entlang der Fahrbahn zu führen. Mit einer Verlegung des Weges in die Mitte des Straßengrüns kann die Attraktivität gesteigert werden, indem Fußgänger nicht mehr von Spritzwasser und weniger stark durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs belastet werden.

4 Zusammenfassung

Die vorgelegte Planung ist allein auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs fokussiert und passt damit nicht zu einer zukunftsorientierten Stadt- und Verkehrsplanung. Die Bedürfnisse von Radfahrenden und Fußverkehr werden nur nebensächlich behandelt oder in vielen Abschnitten ignoriert. Da die Planung gegen die geltende Gesetzgebung des MobG verstößt und Richtlinien und Standards, die sich aus dem RVP ergeben, ignoriert, ist sie zwingend zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen,

Mike Tepper für ADFC Treptow Köpenick

Heike Langenberg für ADFC Wuhletal (Marzahn-Hellersdorf)

Jürgen Thomas für Verkehrs-AG des ADFC Berlin

Henning Voget für Landesvorstand des ADFC Berlin