

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Planung	2
1.1	Verkehrstechnische Untersuchung	2
1.1.1	Zur Ausgangslage und Zielsetzung	2
1.1.2	Zur Methodik	3
1.1.3	Zur Analyse	3
1.2	Wegbeziehungen	4
1.3	Radverkehrsplan und Mobilitätsgesetz	5
1.4	LKW-Verkehr	5
1.5	Geh- und Radwegüberfahrten	6
1.6	Blendschutz	6
2	Knotenpunkt Straße an der Wuhlheide	7
2.1	Knotenpunktgestaltung	7
2.2	Lückenschlüsse	7
2.2.1	Rudolf-Rühl-Allee	8
2.2.2	Rampengestaltung	8
3	Bereich Eisenbahnüberführung 1 (EÜ1)	9
4	Knotenpunkt Köpenicker Straße/Rudolf-Rühl-Allee	10
4.1	Knotenpunktgestaltung	10
4.2	Rudolf-Rühl-Allee	10
4.3	Radabstellanlagen	10
4.4	Zugang Wuhlheide	11
5	Anbindungen nach Biesdorf	12
5.1	Guntramstraße	12
5.2	Hadubrandweg	12
5.3	Geraldweg	12
5.4	Arnfriedweg	13
5.5	Balzerweg	13
5.6	Lauchhammer Straße	13
6	Knotenpunkt Radbahn U5	15
6.1	Rampengestaltung	15
6.2	Radbahn U5	16

6.3	Radabstellanlagen	16
6.4	Zuführung Biesdorfer Kreuz	16
7	Knotenpunkt B1/B5/Märkische Allee	17
7.1	Anbindung Weißenhöher Straße	17
7.2	Brückengestaltung	17
7.3	Knotenpunktgestaltung	19
7.4	Anbindung Straße Alt Biesdorf	19
7.5	Anbindung Märkische Allee	19
8	Zusammenfassung	20
	Literaturverzeichnis	21

1 Allgemeine Planung

1.1 Verkehrstechnische Untersuchung

Die verkehrliche Begründung beruht auf Annahmen, die zwischenzeitlich als überholt angesehen werden dürfen. Darüber hinaus werden Maßnahmen bei der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt, die dem öffentlichen Personenverkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr dienen, obwohl diese im Zuge der Maßnahme geplant, anderweitig fest disponiert oder aufgrund rechtlicher Vorgaben vorzusehen sind. In der Folge sind die Straßenverkehrsanlagen mindestens zu groß bemessen. Trotz der Mängel an der Verkehrsprognose geht sie davon aus, dass durch die Maßnahme zusätzlicher Kfz-Verkehr induziert wird. Dieses Ergebnis deckt sich mit der ebenfalls im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Treibhausgas-Bilanz (THG-Bilanz), nach der durch das Vorhaben die betriebsbedingten CO₂-eq-Emissionen um 6.650 t pro Jahr erhöht werden (Emissionen Tank-to-Wheel; TTW).

1.1.1 Zur Ausgangslage und Zielsetzung

Die Darstellung der Ausgangslage bezieht sich insbesondere auf den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) aus dem Jahr 2021 [Sen]. Bereits in der Einleitung verweist der StEP MoVe auf die Corona-Pandemie und den beobachteten Veränderungen im Verkehrsverhalten. Damit einher gehen große Unsicherheiten in Bezug auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung. Die angekündigte Überprüfung der verkehrlichen Entwicklung im Jahr 2024 ist jedoch nicht in die Verkehrsprognose eingeflossen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt wurde. Dagegen gibt es Anhaltspunkte, die einen signifikanten Rückgang insbesondere des motorisierten Individualverkehrs erwarten lassen:

1. Die Daten aus der Antwort auf Frage 2 aus [Agh] belegen, dass der Kfz-Verkehr in den letzten Jahren insgesamt zurückgegangen ist. Dies betrifft insbesondere auch die im Untersuchungsgebiet liegenden bzw. angrenzenden Abschnitte der Köpenicker Straße, der Rhinstraße und der Märkischen Allee.
2. Die COVID-19-Pandemie hat zu einer Verbreitung des Homeoffice und einem Anstieg digitaler Mobilität geführt. Nach [Wzb] wird Verkehr entweder durch digitale Angebote substituiert oder an Plattformen und Dienstleister ausgelagert.

Aus den vorgenannten Gründen wäre zunächst das Verkehrsmodell des Landes Berlin zu aktualisieren, um dem geänderten Verkehrsverhalten Rechnung zu tragen.

1.1.2 Zur Methodik

Die Untersuchung stützt sich auf Verkehrsmengenkarten mit Daten aus den Jahren 2014 und 2019. In einem Prognose-Nullfall werden die angenommenen verkehrlichen Entwicklungen bis 2030 ohne die geplante Maßnahme dargestellt. Anschließend wird in einem Prognose-Planfall die verkehrliche Entwicklung mit Umsetzung der Tangentiale Verbindung Ost (TVO) antizipiert. Entgegen dem Stand der Technik, insbesondere beschrieben in [Fgsb] und [Fgsa], werden Maßnahmen abseits des Straßenbaus offenbar nur unzureichend berücksichtigt. Zumindest fehlen entsprechende Betrachtungen in der vorliegenden Verkehrsprognose.

Konkret sollten nach dem Steckbrief zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen aus [Fgsa] auch die Nachfragewirkungen von Entwicklungen und Maßnahmen umfassen, die sich aus den Zielsetzungen des Klimaschutzes und der Senkung des Energieverbrauchs ergeben. Weiter sollten die Bemessungsverkehrsstärken die Wirkung aller geplanten Maßnahmen im ÖV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr berücksichtigen. Dies ist in der vorliegenden Verkehrsprognose unterblieben: Zwar wird laut Aussage in Abschnitt 5.2 „Entwicklungen zum Prognosehorizont 2030“ die Verkehrsverlagerung durch die im StEP MoVe [Sen], Anlage Maßnahmenkatalog genannte Nahverkehrstangente (NVT) entlang des Berliner Außenrings (Maßnahme I65) berücksichtigt. Unterblieben ist die Betrachtung der Verkehrsverlagerung durch die im Rahmen der Maßnahme vorgesehenen, neuen Haltestellen und Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs. In Bezug auf den Radverkehr unterbleibt sowohl eine Betrachtung der Verkehrsverlagerung durch die ebenfalls im StEP Move [Sen], Anlage Maßnahmenkatalog genannte Weiterentwicklung des bestehenden Haupt- und Ergänzungsroutennetzes zum Berliner Radverkehrsnetz entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) und Bau der dafür notwendigen Radverkehrsanlagen (Maßnahme I20). Ebenfalls unterblieben ist die Betrachtung der Verkehrsverlagerung auf den im Zuge der Planungen vorgesehenen, parallel zur TVO geführten Radweg. Weiter ist die Betrachtung der Verkehrsverlagerung durch Anlagen unterblieben, die zwar nach dem Berliner MobG vorzusehen gewesen wären, die aber in den vorliegenden Plänen bisher nicht oder nur in nicht ausreichendem Maß vorgesehen sind. Dies betrifft insbesondere fehlende Radabstellanlagen an Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, durch die der Einzugsbereich dieser Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr erweitert würde.

1.1.3 Zur Analyse

Ausführlich dargestellt wird die Verkehrsbelastung durch den Kfz- und LKW-Verkehr einschließlich des Unfallgeschehens im betrachteten Umfeld. Die verkehrliche Notwendigkeit der Maßnahme wird dabei mit Stauerscheinungen und den verkehrsbedingten Emissionen begründet.

Auswirkungen auf die mittlere Reisegeschwindigkeit, die für die Beurteilung der Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung (QSV) wichtig wären, werden nicht dargestellt. Dabei wird auch hier außer Acht gelassen, dass nach dem Steckbrief für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) aus [Fgsa] eine „(...) QSV von E oder F (kann) im motorisierten Individualverkehr im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs vorübergehend in Kauf genommen werden [kann], wenn mittelfristig ein Rückgang der Kfz-Nachfrage und damit der

Bemessungsverkehrsstärken z. B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann (Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen).“ Die Analyse lässt auch hier die Prognose vermissen welche Auswirkungen andere, im StEP MoVe disponierten Maßnahmen auf die Verkehrsverhältnisse im untersuchten Gebiet haben werden.

Nicht dargestellt wurde die Stufe der Angebotsqualität in den Netzabschnitten. Auch hier wird auf den Steckbrief für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) aus [Fgsa] verwiesen, wonach „(...) der Fall auftreten (kann), dass die Stufe der Angebotsqualität (SAQN) ausreichend ist (Stufe D), obwohl die Bemessung auf einzelnen Anlagen eine QSV von E ergibt. Weist eine Einzelanlage die QSV F auf oder sind andere Randbedingungen der Verfahren nicht erfüllt, sind für die Überprüfung der Netzabschnitte alternative Verfahren erforderlich. Bei hinreichender Angebotsqualität kann bei einer Gesamtabwägung akzeptiert werden, dass einzelne Anlagen eine QSV E oder F aufweisen.“

Ebenfalls nicht untersucht wurden andere, mögliche Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, die gegenüber dem Vorhaben als milderes Mittel anzusehen gewesen wären und insgesamt die Verkehrsverhältnisse auf das allgemeine Planungsziel QSV D verbessert hätten.

Insbesondere der im Zuge der Maßnahme geplante Radweg kann einen positiven Effekt auf die Verkehrsverhältnisse in Bezug auf den Radverkehr haben. So kann der Radweg die Funktion der geplanten Route im Ergänzungsnetz zwischen Hadubrandweg und dem S-Bahnhof Wuhlheide übernehmen. Diese Route wird bisher als eine Route durch die Grünanlage beschrieben. Der Radweg kann die Route durch die Wuhlheide zwischen dem S-Bahnhof Wuhlheide und der Straße An der Wuhlheide nur zum Teil ersetzen, da diese auch eine Erschließungsfunktion für die Freizeiteinrichtungen in der Wuhlheide übernimmt. Darüber hinaus kann die geplante Maßnahme die Zugänglichkeit der Routen im Vorrangnetz entlang der B1 / B5 und entlang der Trasse der U-Bahn U5 verbessern. Voraussetzung ist, dass das geplante Radverkehrsnetz auch ausgebaut wird. Dies gilt insbesondere für den Ausbau entlang der vom Kfz-Verkehr entlasteten Straßen.

1.2 Wegbeziehungen

Neben der fehlenden Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs bei der verkehrstechnischen Untersuchung ignorieren die Planungen auch diverse natürliche Wegbeziehungen, insbesondere für den Radverkehr. Grundlegend wird anscheinend davon ausgegangen, dass der Radverkehr exakt die gleichen Bewegungsmuster aufweist wie der private Kfz-Verkehr. Dies ist natürlich nicht der Fall, da kilometerlange Umwege für Radfahrende nicht genutzt und stattdessen der direkte, möglicherweise nicht vollständig taugliche Weg genommen wird. Im Planungsgebiet würde dies an mehreren Stellen zu Konflikten mit dem Fußverkehr auf nur für diesen vorgesehenen Flächen führen, im Speziellen an sämtliche Anbindungen nach Biesdorf sowie der Rampe zur so genannten Radbahn U5.

Gerade die Rampe zur Radbahn U5 offenbart, dass der Radverkehr bei den Planungen keine Rolle gespielt hat. Hier entsteht eine Kreuzungssituation von dann zwei sehr gut nutzbaren Radverkehrsanlagen (der Radbahn U5 sowie dem neu errichteten Radweg entlang der TVO), eine direkte Überfahrt über

die Rampe scheint jedoch nicht angedacht. Vergleichbar wäre diese Fehlplanung nur mit einer Situation, bei der die z.B. die TVO mit der B1/B5 keine Kreuzung bekommen, sondern diese nur überqueren würde.

Darüber hinaus werden an wesentlichen Stellen Drängelgitter angeordnet, die den Zugang für Eltern mit Kinderwagen, gehbeeinträchtigte Personen wie Rentnern sowie Radfahrenden erheblich erschweren. Dies ist zu korrigieren, da diverse bessere Methoden bekannt sind, um die Ziele eines Drängelgitters zu erreichen ohne Durchgang und -fahrt für erlaubte Nutzer zu erschweren.

1.3 Radverkehrsplan und Mobilitätsgesetz

Der Radverkehrsplan des Landes Berlin wurde in den Planungen komplett ignoriert, obwohl das darin festgelegte Netz an mehreren Stellen den Planungsbereich kreuzt und steht damit im direkten Konflikt zum MobG. Es werden weder die Standards für die Breiten von Radverkehrsanlagen, einer angemessenen Gestaltung von Kreuzungen für die sichere Nutzung durch zu Fuß Gehende und Radfahrende oder die barrierefreie Realisierung eingehalten.

Für einzelne kreuzende Verbindungen aus dem Radverkehrsplan (RVP) stellt die vorliegende Planung darüber hinaus eine Verhinderungsplanung dar und ist zwingend anzupassen. So wäre mit der aktuellen Planung eine Anbindung des Zweirichtungsradweges entlang der Bahntrasse nach Köpenick aus Richtung Rudolf Rühl Alle nahezu unmöglich. Darüber hinaus wäre der neu geplante Radweg im Ergänzungsnetz, der eine weitere Verbindung zwischen Karlshorst und Biesdorf schaffen soll, durch eine unangepasste Realisierung der Planung verhindert, da es für diesen keine Möglichkeit gäbe, den Damm der neuen Fahrbahn zu kreuzen. Dementsprechend müssen hier entsprechende Vorbereitungsmaßnahmen zur Einbindung dieser Strecken in die Planung aufgenommen werden.

1.4 LKW-Verkehr

Eine fertiggestellte TVO stellt in der geplanten Realisierung als Hochleistungsstraße eine sehr attraktive Verbindung für den Nord-Süd-LKW-Verkehr dar. Sollte sie darüber hinaus mautfrei bleiben, würde sie als ökonomisch sehr vorteilhafte Alternative zur A10 im Osten sowie der A113/A100/A111 im Westen LKW verkehr von diesen Verbindungen abziehen. Da von LKWs ein erhöhtes Gefahrenpotential für zu Fuß Gehende und Radfahrende ausgeht ist sicherzustellen, dass dieser erwartbar erhöhte LKW-Verkehr sich allein auf die TVO beschränkt und nicht im Staufall auf die anliegenden Wohngebiete ausweicht. Hierfür müssen mindestens in der Rüdolf-Rühl-Allee und Köpenicker Straße nördlich von der Abzweigung zum Innovationspark Wuhlheide Durchfahrverbote für LKW erlassen werden, an weiteren parallelstraßen entlang der gesamten TVO muss dies ebenso geprüft werden. Da es darüber hinaus nicht im Interesse der Allgemeinheit ist, LKW-Verkehr von Autobahnen in Städte zu verlagern und Mauteinnahmen zu verlieren, sollte weiterhin geprüft werden, in wie weit auf der gesamten TVO LKW-Mautpflicht eingeführt werden kann.

1.5 Geh- und Radwegüberfahrten

Die Gestaltung der Geh- und Radwegüberfahrten ist in den Planungsunterlagen nicht nachvollziehbar dokumentiert. Nach MobG ist dafür Sorge zu tragen, dass im Bereich dieser Überfahrten die Rad- und Fußwege ohne Wechsel der Oberfläche und niveaugleich weiter geführt werden, um den Vorrang der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in diesen Bereichen klar erkenntlich zu machen und die Nutzungsattraktivität durch unnötige Unterbrechungen nicht zu mindern. Da bei einigen der Überfahrten die Nutzung von Schwerlastverkehr zu erwarten ist, sollten diese darüber hinaus entsprechend der geplanten Nutzung ausgelegt werden, um schnelle Schäden an den Anlagen zu verhindern. Die Gestaltung sollte in dieser Planung bereits festgelegt werden um ein Abweichen von den Standards in späteren detaillierten Ausführungsvorschriften zu verhindern.

1.6 Blendschutz

In weiten Teilen der geplanten Strecke verläuft der Zweirichtungsradweg ohne jeglichen Sichtschutz entlang der Fahrbahn. Die Scheinwerfer moderner Fahrzeuge, egal ob PKW, LKW oder Fahrrad, leuchten die Seitenräume gerade auf der rechten Fahrzeugseite mit großen Lichtstärken aus. Da sich hier der Gegenverkehr auf der ungewöhnlichen rechten Seite genau in diesem ausgeleuchteten Bereich begegnen wird, könnten Fahrzeugführende geblendet werden. Es sollte dementsprechend geprüft werden, ob Maßnahmen zum Blendschutz entlang der ganzen Strecke oder zumindest an neuralgischen Punkten vorgesehen werden sollten, um Gefahrensituationen zu verhindern.

2 Knotenpunkt Straße an der Wuhlheide

Am und um den Knotenpunkt Straße an der Wuhlheide wurden essentielle Planungsschritte für den Rad- und Fußverkehr vernachlässigt, nötige und mögliche Lückenschlüsse zum Bestand bzw. anderer Planungen nicht realisiert, obwohl diese nach MobG herzustellen wären.

2.1 Knotenpunktgestaltung

Die Planung sieht hier bisher keine Aufstellflächen für Linksabbieger im Radverkehr vor. Gerade der Wechsel von der Spindlersfelder Brücke kommend auf die Straße an der Wuhlheide in nördlicher Richtung ist hier als Teil des Vorrangnetzes hervorzuheben, da hier mit verstärkter Nutzung zu rechnen ist und dementsprechend Warteflächen für das indirekte Abbiegen großzügig und sicher dimensioniert werden müssen. Für von Osten kommende, auf die TVO links abbiegende Radfahrende ist keine Wegführung zu erkennen, sodass hier mit Konflikten mit dem kreuzenden Verkehren entlang der TVO zu rechnen ist. Hier ist eine eigene Signalisierungsphase bzw. getrennte Führung vom Fußverkehr und dem Hauptradweg entlang der TVO zu planen. Darüber hinaus entsprechen die Radverkehrsanlagen nördlich der TVO nicht der Standardbreite von 2.3 m, die nach MobG und RVP für Radwege im Vorrangnetz einzuhalten sind.

2.2 Lückenschlüsse

Anstatt die nach MobG geforderten Lückenschlüsse zwischen räumlich nahen Radverkehrsanlagen herzustellen, sollen laut der vorliegenden Planung die bestehenden, ungeeigneten Wegführungen unangetastet bleiben.

Gerade der Bereich zwischen dem Planungsgebiet der Westumfahrung Bahnhofstraße Köpenick weiter östlich auf der Straße an der Wuhlheide und dem Planungsgebiet rund um die Einmündung der Rudolf-Rühl-Allee ist hier besonders auffällig. Anstatt bei der Neugestaltung der Einmündung den bestehenden von Osten kommenden Radschutzstreifen zu verlängern und damit den für diese Strecke des Ergänzungsnetzes gültigen Vorgaben nach RVP zu erfüllen, wird die bestehende nicht konforme Führung als geteilter Fuß- und Radweg nicht verändert. Dies ist insbesondere deshalb nicht nachvollziehbar, da in der Planung zwar ein erheblicher Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs um 8.700/Tag prognostiziert wird, gleichzeitig die Dimensionierung der Kfz-Spuren in diesem Bereich der Straße an der Wuhlheide nicht an diese veränderten Nutzungszahlen angepasst werden soll. Eine entsprechend mögliche Umwidmung der rechten der drei Kfz-Spuren in einen Radschutzstreifen würde diese Problem auf

einfachste Weise ohne signifikante bauliche Maßnahmen erfüllen und einen attraktiven Lückenschluss für den Radverkehr darstellen.

Ein weiterer nicht berücksichtigter Lückenschluss besteht in der Anbindung der abbiegenden Verbindung des Radvorrangnetzes westlich der Baustrecke an der Einmündung der Straße zum FEZ. Diese ist momentan weder durch Lichtsignalanlagen noch sonstiger Maßnahmen gesichert, sodass ein Queren der Straße an der Wuhlheide, um auf den Radweg südlich der Fahrbahn zu gelangen, momentan nicht entsprechend der Vorgaben für das Vorrangnetz aus dem RVP möglich ist. Die Baustrecke sollte dementsprechend bis zu diesem Kreuzungsbereich verlängert werden, um diesen Missstand zu beseitigen und MobG konforme Radverkehrsanlagen bereit zu stellen.

2.2.1 Rudolf-Rühl-Allee

Beim geplanten Rückbau der südlichen Rudolf-Rühl-Allee sollte der Erhalt eines Teils des Bestandes als Geh- und Radweg intensiv geprüft werden. So würde die bestehende Feuerschneise im Wald erhalten bleiben und die Feuerwehr hätte weiterhin einen schnellen Zugang in weite Teile des Waldgebietes. Darüber hinaus entstünde eine autofreie attraktive Verbindung als sinnvoller Lückenschluss im Radvorrangnetz mit Verbindung zur Altstadt Köpenick, im Nordwesten Richtung Karlshorst sowie dem bestehenden Bahnhof Wuhlheide, der im Rahmen der NVT eine Aufwertung erfahren dürfte. Da dieser bereits heute intensiv von Veranstaltungsbesuchern auf dem Gelände der Alten Försterei benutzt wird, wäre dieser Weg auch hervorragend zum Lenken der Besucherströme und der Entlastung des Gebietes rund um den Bahnhof Köpenick geeignet.

2.2.2 Rampengestaltung

Die beidseitigen Rampen zum Knotenpunkt sind durch ihre starken Steigungen nicht konform mit den Vorgaben aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und erzeugen dadurch Gefährdungssituationen im Kreuzungsbereich, gerade auch mit den ungelösten Wegbeziehungen mit abbiegenden Verkehrsteilnehmenden. Da der nördliche Anstieg nur durch die neu geplante Brücke für den Kfz-Verkehr über die Straße an der Wuhlheide und der dafür anzulegende Rampe notwendig wird, sollte geprüft werden, inwieweit eine parallele Brücke für den Rad- und Fußverkehr realisiert werden kann, um die Konflikte zu entschärfen. Sollte eine solche Brücke nicht möglich sein, sollte stattdessen der Rad- und Fußweg nördlich des Knotenpunktes getrennt von der Fahrbahn entlang des Fußes der neu errichteten Böschung geführt und erst wenn die Fahrbahn wieder Bodenniveau erreicht mit dieser wieder zusammengeführt werden. Diese Realisierung wäre Deckungsgleich mit der entlang der TVO weiter südlich zwischen Oberspreestraße und Glienicker Straße.

3 Bereich Eisenbahnüberführung 1 (EÜ1)

Um im Bereich der Steigung rund um die EÜ1 die Steigung für den Rad- und Fußweg zu begrenzen, soll eine Rampe mit 3.5% Steigung parallel zur Fahrbahn errichtet werden. Dies entspricht nicht den Vorgaben der ERA 2010 für Steigungen mit dieser Länge und ist auch nicht nachvollziehbar, da einer entsprechenden Verlängerung der Rampe nicht zwingend etwas entgegen spricht. Sollte die Höhe der EÜ hier einen limitierenden Faktor darstellen kann in diesem Bereich die Steigung auf kurzer Strecke erhöht werden, während sie auf dem Rest der Rampe richtlinienkonform flacher gestaltet werden kann.

Bei der Positionierung der Stützwand muss sichergestellt werden, dass ein Seitenabstand von mindestens 50 cm zwischen Sicherungsmaßnahmen an der Oberkante und dem Radweg eingerichtet wird, damit der Radweg auf voller Breite benutzbar bleibt.

4 Knotenpunkt Köpenicker Straße/Rudolf-Rühl-Allee

In diesem Bereich enthält die Planung erhebliche Planungsfehler in der Dimensionierung der Verkehrsanlagen für verschiedene Verkehrsarten.

4.1 Knotenpunktgestaltung

Auch hier sind keinerlei geeignet dimensionierte Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen sowohl in Richtung Rudolf-Rühl-Allee als auch von dort kommend auf die TVO vorgesehen. Der Kraftfahrzeugverkehr soll aus Richtung Köpenicker Straße kommend eine zusätzliche Spur im Vergleich zum Bestand erhalten. Diese ist unter Berücksichtigung, dass die Köpenicker Straße vom Verkehr entlastet werden soll, nicht nachvollziehbar und sollte entsprechend korrigiert werden.

4.2 Rudolf-Rühl-Allee

Die Rudolf-Rühl-Allee ist im Planungsbereich Teil des Radvorrangnetzes nach RVP. Die Mindestbreite für Einrichtungsradswege in diesen Netzteilen ist auf 2.30 m festgelegt. Da es hier keine ersichtlichen Gründe gibt, den Standard zu unterschreiten, sollte dieser auch befolgt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob hier ein geschützter Radstreifen anstatt eines Hochbordradweges angelegt werden sollte, um eine klare Wegetrennung zum Fußweg zu erreichen, gerade auch in Voraussicht auf den Zugang des neuen Bahnhofs im Rahmen der NVT.

4.3 Radabstellanlagen

Die Radabstellanlagen nördlich der Straßenüberführung 2 (Zugang zum S-Bahnhof Wuhlheide) sind laut Planung ungebunden vorgesehen. Da diese in Hanglage angelegt werden, muss sichergestellt werden, dass diese trotzdem ausreichend befestigt werden um ein Ausspülen zu verhindern, sodass die Anlagen langfristig nutzbar bleiben. Im Bereich des geplanten Zugangs zum Bahnhof der NVT sind bisher keine Flächen für Radabstellanlagen vorgesehen, diese sollten zumindest reserviert werden.

4.4 Zugang Wuhlheide

Im Zuge dieser Planung soll die bestehende Fußgängerüberführung am östlichen Ende des Bahnsteigs S-Bahnhof Wuhlheide ersatzlos entfernt werden. Der durch sie dargestellte zweite Zugang zur Wuhlheide über eine Treppe und einen weiteren Fahrstuhl am südlichen Ende der SÜ2 ist nicht Teil der Planung, sondern soll erst später im Rahmen der NVT wieder errichtet werden. Der Bedarf dieser Fußgängerüberführung resultiert jedoch nicht vordringlich aus der NVT sondern daraus, dass bei Veranstaltungen in der Wuhlheide, der Parkbühne Wuhlheide oder dem Freizeit- und Erholungszentrum der andere Zugang zum S-Bahnhof überlastet ist. Dementsprechend ist der zweite Zugang bereits als Teil dieser Planung hier wieder zu errichten um konform zum MobG die Attraktivität des Umweltverbundes nicht negativ zu beeinflussen.

5 Anbindungen nach Biesdorf

Nach Biesdorf sind diverse Anbindungen für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Diese sind vielfach nicht barrierefrei und rein für den Fußverkehr gestaltet. Wie im Abschnitt 1.2 bereits angesprochen, wird die aktuelle Planung der Bedürfnisse des Radverkehrs nicht gerecht und würde absehbar zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen.

5.1 Guntramstraße

Für die Anbindung der Guntramstraße ist eine ungebundene Rampe mit 10% Steigung vorgesehen. Dies steht nicht nur im Konflikt mit den Vorgaben aus der ERA 2010 sondern würde auch dafür sorgen, dass diese nach kurzer Zeit bereits absehbar ausgespült und damit nicht mehr nutzbar wäre. Dementsprechend sollte die Rampe entsprechend verlängert werden, um eine geringere Steigung realisieren zu können.

5.2 Hadubrandweg

Der Hadubrandweg ermöglicht momentan einen Zugang zum Wald sowie eine Parallelverbindung zur Straße Langer Weg". In der Planung ist momentan nicht vorgesehen, diese Anbindung wiederherzustellen, obwohl dem grundsätzlich nichts widerspricht. Demzufolge sollte auch hier eine Rampe vorgesehen werden.

5.3 Geraldweg

In der Planung ist diese Anbindung momentan nicht barrierefrei, da er durch seinen ungebundenen Charakter, die Steigung von 6% sowie dem Drängelgitter am oberen Ende nicht für gehbeeinträchtigte Personen nutzbar wäre. Gerade das Drängelgitter ist an dieser Stelle überflüssig, da in diesem Bereich die Fahrbahn der TVO von Rad- und Fußweg durch eine Lärmschutzwand getrennt und somit keine Gefahr für unaufmerksames betreten der Fahrbahn besteht.

Ähnlich wie Fahrzeuge laufen auch Fußgänger nicht eckig und an dieser Stelle könnte eine geschwungene Wegführung die notwendige Strecke schaffen, um mit einer geringeren Steigung die Barrierefreiheit herzustellen. Diese ist schon deswegen notwendig, da diese Anbindung die kürzeste Strecke zu den Nahverkehrsangeboten entlang der TVO für die anliegenden Wohngebiete darstellt.

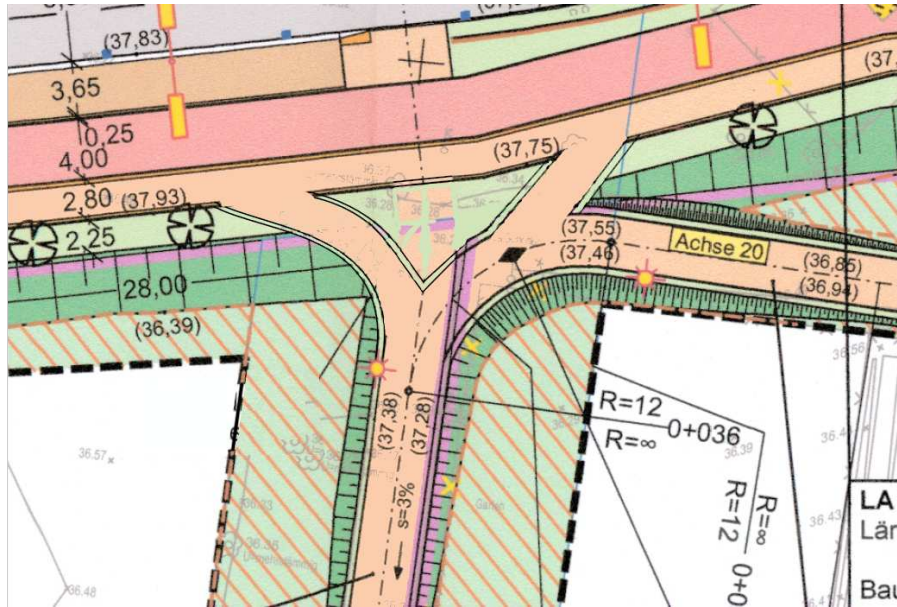


Abbildung 5.1: Anbindung des Balzerwegs mit einer verzweigten Wegverbindung

5.4 Arnfriedweg

Der Arnfriedweg ist Teil des Ergänzungsnetzes nach RVP. Wie bereits zuvor im Abschnitt 1.3 erwähnt, müssen hier vorbereitende Maßnahmen für einen Tunnel unterhalb der TVO Teil der Planung werden, um diese Verbindung später ohne erheblichen Aufwand herstellen zu können.

5.5 Balzerweg

Das hier angeordnete Drängelgitter behindert unnötig den barrierefreien Zugang zur TVO, im Besonderen der geplanten Bus- und S-Bahnhaltestelle an dieser Stelle und widerspricht damit direkt den Vorgaben des MobG. Durch eine Realisierung als Y-Verzweigung wie in Abbildung 5.1 könnten die selben Ziele zum indirekten Zugang erreicht werden ohne die Barrierefreiheit oder die Nutzbarkeit für Radfahrende einschränken zu müssen.

Darüber hinaus sollten in diesem Bereich bereits Flächen für Radabstellanlagen für den zukünftigen S-Bahnhof vorgesehen werden. Da zwischen Bahnhof und TVO Fahrbahn nicht genügend Fläche für solche Anlagen vorhanden wäre, müssen diese östlich des Rad- und Fußweges auf Höhe der Anbindung vorgesehen werden.

5.6 Lauchhammer Straße

Hier existiert bisher keine Planung für den Radverkehr, konkret sind hier bisher keine Verbindung zu den Straßen oder Überfahrten zum Radweg vorgesehen, damit sind die anliegenden Wohngebiete nur ungenügend angebunden und es wird absehbar zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr durch

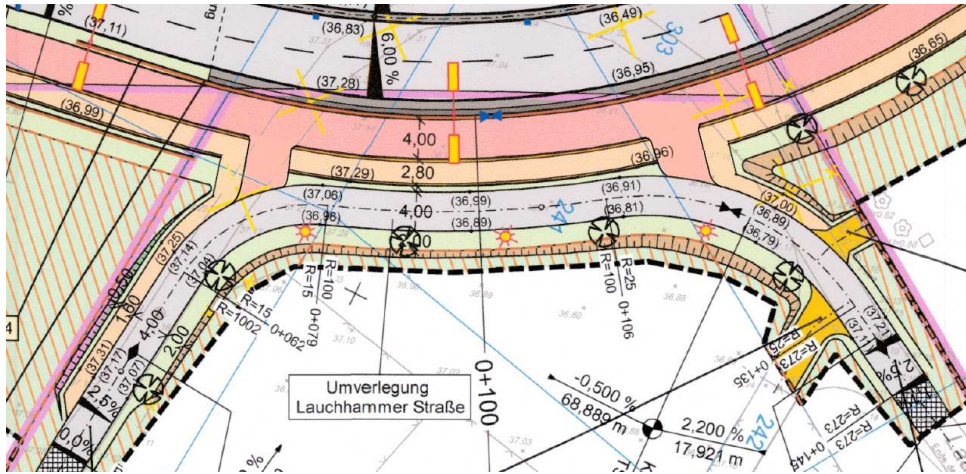


Abbildung 5.2: Anpassung der Anbindung Lauchhammer Straße mit klarer Definition der Wegbeziehungen für Rad- und Fußverkehr

die unklare Wegführung in diesem Bereich kommen. Eine mögliche, konfliktreduzierte Variante ist in Abbildung 5.2 zu sehen.

Die Umlaufgitter auf Höhe Baukilometer 490 an der Anbindung Rägeline Str sowie Karla-Schabbel-Straße sind überflüssig und limitieren unnötig die Barrierefreiheit, da durch die Steigung aufwärts nur geringe Geschwindigkeiten gefahren werden und durch die hier vorgesehene Lärmschutzwand keine Gefahr für unaufmerksames betreten/befahren der Fahrbahn gegeben ist.

6 Knotenpunkt Radbahn U5

Dieser Knotenpunkt bzw. die nicht erfolgte Betrachtung als solcher zeigt am deutlichsten die Nichtberücksichtigung des Radverkehrs im Rahmen dieser Planung. Anstatt hier einen qualitativ hochwertigen Übergang zwischen zwei Hochleistungsradverbindungen zu schaffen, wird der Wechsel zwischen dem Radweg entlang der TVO und der so genannten Radbahn U5 nicht berücksichtigt bzw. durch die gewählte Rampengestaltung aktiv verhindert.

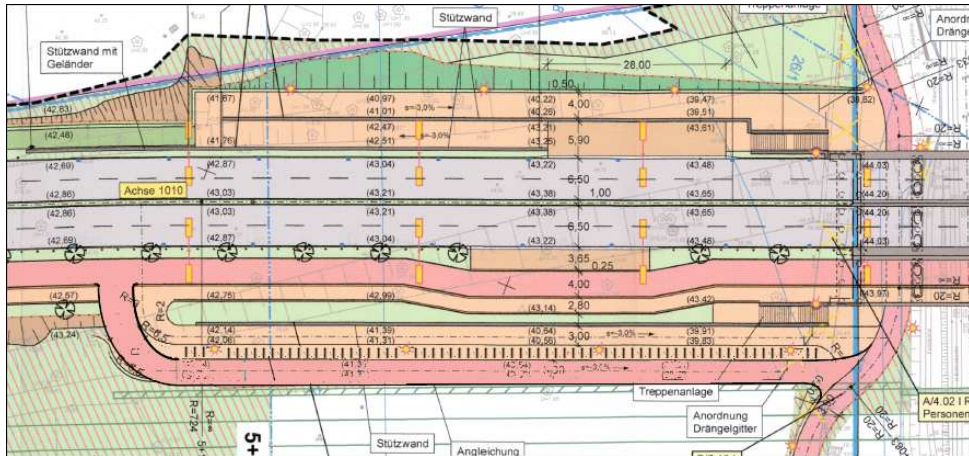
6.1 Rampengestaltung

Die vorgelegte Planung für die Rampe zwischen Baukilometer 5+180 und 5+300 widerspricht in gleich mehrerer Hinsicht den Grundsätzen des MobG. So ist sie durch das angeordnete Drängelgitter nicht nur nicht barrierefrei für Familien mit Kinderwagen und gehbeeinträchtigte Personen, sondern ignoriert auch völlig die vorhersehbar starke Nutzung dieser Rampe durch Radfahrende. An dieser Stelle würden zukünftig die einzigen beiden sicheren, gut ausgebauten Radverbindungen in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung im weiten Umkreis aufeinander treffen, wodurch automatisch eine große Anzahl an Radfahrenden diese Rampe zur Richtungsänderung nutzen werden.

Mit der geplanten Gestaltung würden sich diese Radfahrenden im Zweirichtungsverkehr einen nur 3 m breiten Weg mit zu Fuß Gehenden teilen, was jeglichen Standards widerspricht, die aus dem MobG folgen und im RVP vorgesehen sind. Konflikte zwischen bergab schnell rollenden Radfahrenden, zu Fuß Gehenden sowie langsam und dadurch auch ausschwenkend bergauf bewegenden Radfahrenden sind hiermit vorprogrammiert. Durch die hohen Geschwindigkeiten die gerade auch Ortsunkundige auf dieser langen Rampe erreichen können, erzeugt darüber hinaus das Drängelgitter auch eine unnötige Gefahrenlage.

Die Planung ist vor allem deshalb nicht nachvollziehbar, da in diesem Bereich mehr als genügend Fläche zur Verfügung steht, um eine ausreichende Lösung mit genügend Ausrollstrecke am Fuß der Rampe durch eine Verlagerung der Rampe nach Süden zu realisieren. Da zwischen der geplanten Rampe und der für die NVT-Station freigehaltenen Flächen ebenfalls Platz vorhanden ist, der perspektivisch nur tote Fläche zwischen der Rampe und der Stützwand der NVT bilden würde, kann diese Fläche ohne Probleme auch für einen Zweirichtungsradweg als Verbindung zwischen der TVO und der Radbahn U5 genutzt werden, ähnlich wie in Abbildung 6.1 gezeigt.

Da sich der Eindruck ergibt, dass der Radverkehr hier im Rahmen der Planung vollständig vergessen wurde, ist die Planung nach MobG zwingend zu überarbeiten.



7 Knotenpunkt B1/B5/Märkische Allee

An diesem Knotenpunkt wurde mit einer Brücke oberhalb der Kreuzung versucht die Situation für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern. Die geplante Realisierung hat jedoch erhebliche konzeptionelle Schwächen die zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsarten führen werden.

7.1 Anbindung Weißenhöher Straße

Der Verbindungsweg B/5.09 I sollte befestigt werden, da hierüber der einzige Zugang für den Fuß- und Radverkehr von der Siedlung südlich der Weißenhöher Straße und westlich der Bahnstrecke 6076 zum U-Bahnhof Biesdorf führt. Aufgrund des Gefälles droht eine wassergebundene Deckschicht schnell ausgewaschen zu werden.

Die Mittelinsel bei Bau-km 6+700 (B/6.06 I LSA) sollte breiter ausgestaltet werden, um genügend Aufstellfläche für den Radverkehr zu schaffen. Die dorthin führenden Wege sollten für den Radverkehr ausgestaltet und vorgesehen werden. Auch wenn diese Wege als reine Gehwege geplant sind, werden sie im Zweifel regelwidrig als Abkürzung zwischen der B1/B5 und der TVO bzw. dem Ortsteil Biesdorf genutzt werden.

7.2 Brückengestaltung

Die geplante Gestaltung der Brücke, in speziellen der Zufahrten würde regelmäßig zu unklaren Situationen zwischen Fuß- und Radverkehr und daraus resultierenden Konflikten führen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier der geradeaus den Knotenpunkt überquerende Verkehr nicht gemäß grundlegender verkehrstechnischer Richtlinien dem abbiegenden Verkehr übergeordnet, sondern stattdessen durch Verschwenkungen untergeordnet werden soll. Demzufolge sollten alle gerade führenden Wege gradlinig auf die Brücke geführt und auf dieser eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr eingerichtet werden. Der Radweg sollte als Einrichtungsradweg außen auf der Brücke angelegt werden, um die Kreuzungen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu minimieren. Mit geschickter Anlage der Zufahrten kann darüber hinaus eine Nutzung entgegen der Fahrtrichtung ausreichend demotiviert werden, um überall klare Richtungsbeziehungen zu erreichen. Eine mögliche Realisierung ist in Abbildung 7.1 zu sehen.

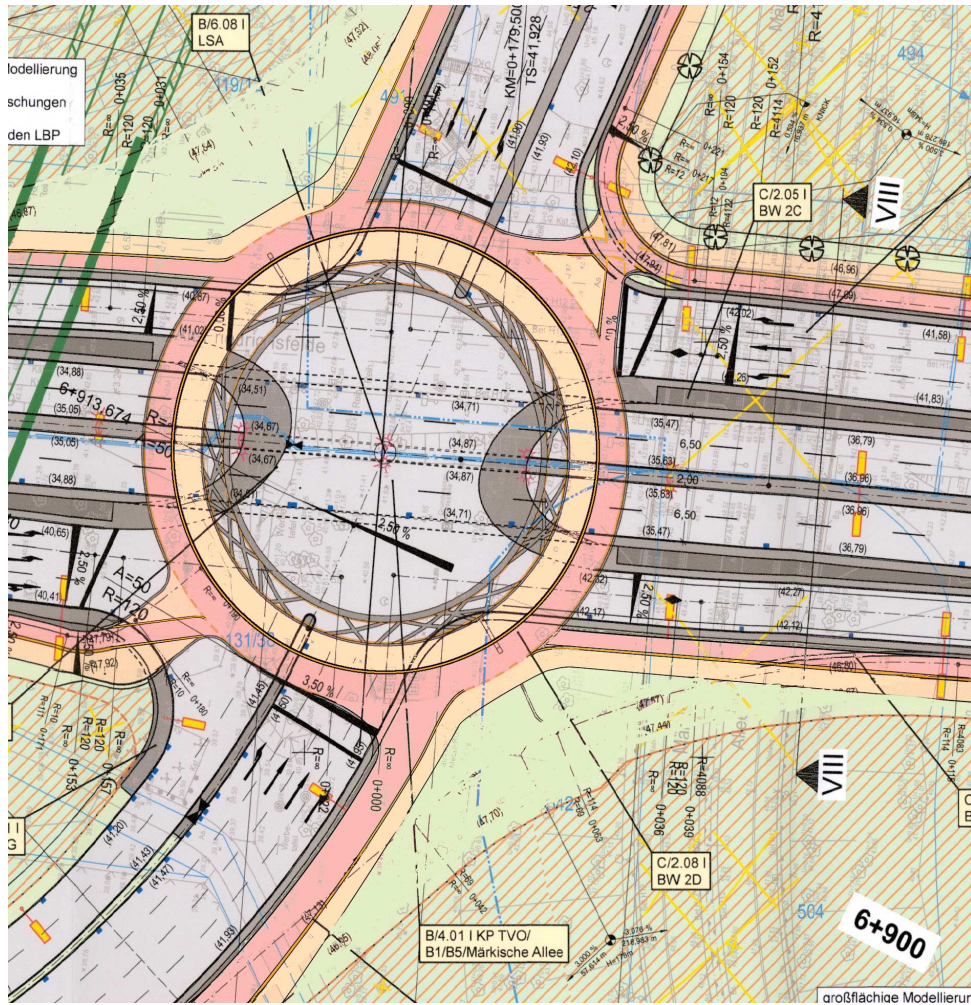


Abbildung 7.1: Konfliktreduzierte Wegführung auf und entlang der Brücke über dem Knotenpunkt B1/B5/Märkische Allee mit separierten Flächen für Rad- und Fußverkehr

7.3 Knotenpunktgestaltung

Auch unterhalb der Brücke sind einige fehlerhafte Planungen zu finden. Aus Richtung Osten ist vor der Kreuzung und nördlich des Unterführungstunnels eine Fahrspur für den geradeaus führenden Verkehr vorgesehen. Diese Fahrspur ist redundant, da der von Ost nach West geradeaus führenden Verkehr durch die Unterführung geführt wird. Dementsprechend kann diese Spur eingespart und der Flächenbedarf des Knotenpunktes reduziert werden. Darüber hinaus ist dem links abbiegenden Kfz-Verkehr nicht genügend Begegnungsfläche oberhalb der Unterführung der B1/B5 eingeräumt worden. Ähnlich wie am Spandauer Damm dürfte es hier regelmäßig zu unklaren Verkehrssituationen und Blockaden kommen. Stattdessen sollte wie am Hohenzollerndamm die Fläche großzügig genug für eine klare Verkehrsführung dimensioniert werden.

7.4 Anbindung Straße Alt Biesdorf

Hier muss der von Osten kommende 2,25 m Breite Radfahrstreifen an der Gehwegüberfahrt B/7.21 I vorrangig behandelt, auf den anschließenden Radweg geführt und entsprechend markiert werden. In Richtung Osten muss der Radweg nach AV Geh- und Radwege bis zur nächsten Kreuzung (Mozartstraße / Lötschbergstraße) durchgehend geführt werden, statt wie hier in der Planung als gemeinsamer Fuß- und Radweg.

Der Verbindungsweg B/4.02 I lädt ein als Abkürzung mindestens durch den Fuß- und Radverkehr genutzt zu werden. Ein Bedarf für diesen Weg ist nicht zu erkennen; er sollte eingezogen und renaturiert werden.

7.5 Anbindung Märkische Allee

Die Baustrecke ist hier falsch definiert, da hier ein Lückenschluss zu den bestehenden Radverkehrsanlagen mit geringen Anpassungen am Bestand möglich wäre. Es würden auf der Märkischen Allee wenige Laternen im Pfad des Radweges verbleiben, wodurch ein kurzes Stück gemeinsamer Fuß- und Radweg notwendig wird. Hier ist eine durchgehende Führung bis zur Brücke über den Waldbacher Weg vorzusehen, da die Anpassung nur das Verlegen weniger Laternen wie im weiteren Verlauf der Märkischen Allee und die Markierung der Radverkehrsanlagen umfassen würde.

8 Zusammenfassung

Die vorgelegte Planung ist allein auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs fokussiert und passt damit nicht zu einer zukunftsorientierten Stadt- und Verkehrsplanung. Die Verkehrsanalyse ist unvollständig und muss zwingend mögliche Verlagerungseffekte mit berücksichtigen. 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,

der ADFC Berlin vertreten durch

Mike Tepper, Dr. Karin Müller, Stefan Schmidt für ADFC Treptow Köpenick

Heike Langenberg, Axel Viertmann für ADFC Wuhletal (Marzahn-Hellersdorf)

Harald Beckinghaus für Verkehrs-AG des ADFC Berlin

Henning Voget für Landesvorstand des ADFC Berlin

Literaturverzeichnis

- [Fgsa] *E Klima 2022 – Steckbriefe; Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele*n, Ausgabe Oktober 2022 mit Ergänzungen September 2023, FGSV-Nr. 990 Anhang, Köln: FGSV-Verlag.
- [Fgsb] *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele*n (E Klima 2022), Ausgabe 2022. FGSV-Nr. 990, Köln: FGSV-Verlag.
- [Wzb] *Homeoffice und Digitale Mobilität als das neue Normal? – Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität. Mobilitätsreport 08*, Ausgabe Mai 2023.
- [Agh] *Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Antje Kapek (Grüne) vom 5. Februar 2024 und Antwort vom 19. Februar 2024 zum Thema Was tut der Senat wirklich für den Autoverkehr?*, Drucksache 19/18146.
- [Sen] *Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030*. Stand Februar 2021.