
Damit in SPANDAU niemand unter die Räder kommt.

Grünes Fahrradkonzept

Eine Fahrradoffensive für Spandau.....	4
Ausbau des Radwegenetzes.....	7
Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen (RVA).....	9
Abstellanlagen und Infrastruktur	11
Bauliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	13
Detailbeschreibungen zum Radwegenetz	14

Spandau, 17. August 2020: Innerhalb weniger Stunden sterben zwei Radfahrerinnen bei Unfällen im Spandauer Verkehrsschlamassel, nur wenige 100 Meter voneinander entfernt. Auch ohne endgültige Klärung der Schuldfrage in beiden Fällen zeigt spätestens dieses Doppelereignis, dass wir unmittelbaren und dringenden Handlungsbedarf in der Neugestaltung des Verkehrs in unserem Bezirk haben.

Kopenhagen und Amsterdam machen es seit Jahrzehnten vor, seit kurzem machen sich selbst bisher autofixierte Großstädte wie Brüssel, Paris und London auf diesen Weg, zahlreiche Städte in Deutschland sind ebenfalls schon auf den Trichter gekommen: **Radfahren ist zentraler Bestandteil lebenswerter und klimafreundlicher Großstädte.** Es spart Platz, ist kostengünstig für Nutzer*innen und Steuerzahler*innen, verbessert Gesundheit und Wohlbefinden. Es ist neben Fußverkehr und starkem ÖPNV wesentliches Standbein erschwinglicher Mobilität und trägt so zur sozialen Gerechtigkeit bei.

Inzwischen gibt es auch Berlin einen Richtungswechsel. Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat ein **Mobilitätsgesetz** verabschiedet, das eine deutliche Stärkung des Fahrradverkehrs herbeiführen soll. Pikantes Detail dazu: In der Verwaltung mussten dazu erst einmal neue Strukturen geschaffen werden. Dennoch sind in einigen Berliner Bezirken inzwischen positive Ansätze zu erkennen; so sind beispielsweise in der Coronazeit einige **Pop-Up-Bikelanes** entstanden oder Testphasen für andere moderne Konzepte gestartet.

Doch in Spandau bleibt die Situation deprimierend – gemäß einer Umfrage aus dem Herbst 2019 **meiden die Spandauer aus Angst das Radfahren** im Bezirk, obwohl sie ihr Ziel so schneller erreichen würden.

Wir, Bündnis 90/DIE GRÜNEN Spandau, sehen es als unsere Aufgabe, den Fahrradverkehr in Spandau zu stärken und auszubauen. In Anlehnung an unser Mobilitätskonzept arbeiten wir in diesem Papier detailliert aus, welche Anstrengungen zu leisten und welche Aufgaben zu erledigen sind.

Dieses Konzept definiert und beschreibt Ziele, Ideen und Bedarfe in und für Spandau, daher betrachten wir es als **Auftrag für unser politisches Handeln** zum Wohle der Bürger*innen Spandaus. Wir wissen, dass es hierfür verschiedene Zuständigkeiten im Bezirk, beim Senat und auch z. B. bei der Deutschen Bahn gibt. Unseren aktiven Beitrag für die Umsetzung wollen wir nach den nächsten Wahlen leisten, die BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Spandau durch die Unterstützung der Spandauer Wähler*innen in die Position versetzen, durch ein eigenes Bezirksamtsmitglied und eine*n Spandauer Abgeordnete*n im Abgeordnetenhaus direkten Einfluss auf die Planungen, Prozesse und Umsetzungen zu nehmen. Wenn wir die hier genannten Ziele erreichen wollen, dann brauchen wir direkte Zugänge zu den Entscheidungsebenen – hierfür wollen wir uns mit aller Kraft einsetzen zum Wohle Spandaus und zum Wohle des Radverkehrs in Spandau.

Zahlreiche zivilgesellschaftliche Initiativen engagieren sich in Spandau und Berlin und haben für unseren Bezirk bereits umfangreiche Strategiepapiere und Planungen erstellt. Ausdrücklich greifen wir auf diese wertvollen Vorarbeiten zurück, ordnen diese aber gleichzeitig in unser Gesamtkonzept zur Mobilität ein. Unter anderem zählen zu diesen Quellen:

- Mobilitätsgesetz (MobG) des Berliner Senats
- Wegeplanung Radnetz 2.0
- Radwegkataster 2020 und Verkehrsbefragung 2019 des Netzwerks Fahrradfreundliches Spandau
- Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), auf die u.a. auch der ADFC in seiner Expertenbrochure zurückgreift
 - <https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende/>
- FixmyBerlin
- Studie „Städte in Bewegung“ (2020) der Agora Verkehrswende

Die Beispiele aus unseren deutschen und europäischen Nachbarstädten zeigen, dass umfassende Eingriffe in den bestehenden Verkehr möglich sind und von breiter Akzeptanz getragen werden, wenn sie als Teil der Vision einer

lebenswerteren Stadt erkennbar sind. Eine Beteiligung der betroffenen Anwohner an Diskussion und Planung ist ausdrücklich erwünscht, wir bestehen wir jedoch darauf, das übergeordnete Ziele der Verkehrswende nicht durch Partikularinteressen in Frage stellen zu lassen.

Folgende Abkürzungen werden im weiteren Verlauf verwendet:

BVG	Berliner Verkehrsgesellschaft
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobG	Mobilitätsgesetz des Berliner Senats
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RVA	Radverkehrsanlagen
RSV	Radschnellverbindungen

Eine Fahrradoffensive für Spandau

Unser Bezirk ist prädestiniert für den Radverkehr. Die starke innerbezirkliche Infrastruktur und Nahversorgung mit Altstadt und den Nebenzentren, unter anderem in der Wilhelmstadt, Neustadt, Hakenfelde, aber auch Siemensstadt, Kladow und Gatow, halten die Wege vergleichsweise kurz. Daneben können wir uns glücklich schätzen, viele Grünzüge, Uferwege an Havel und angrenzenden Seen, sowie generell eine weniger enge Bebauung als die Innenstadtbezirke zu haben. Der Druck auf die (Verkehrs-)flächen steigt, ist aber noch aktiv zu gestalten.

Dennoch ist es bezeichnend, dass wir im Berliner Bezirksvergleich **bei der tatsächlichen Fahrradnutzung abgeschlagen in der Schlussgruppe** liegen - und gleichzeitig bei der privaten Autonutzung im MIV ganz vorn. Die Gründe hierfür sind so vielfältig wie offensichtlich:

1. **Lückenhaftes Wegenetz**
 - a. Fehlende großräumige Routenplanung
 - b. Fehlende Verknüpfungs- und Kreuzungspunkte der Routen untereinander
 - c. Umständliche Umwege wegen fehlender kritischer Lückenschlüsse z.B. an den Spreequerungen
2. **Schlechter Zustand vieler Wege**
 - a. Veraltete bauliche Ausführung
 - b. Schadhafter Wegbelag auch durch hochstrebende Baumwurzeln
 - c. Schlechte Ausleuchtung, dadurch unsicheres Nutzungsgefühl
 - d. Zu viele Eng- und Gefahrenstellen an Hindernissen
3. **Fehlende oder unsichere Abstellanlagen**
 - a. Dadurch fehlender Anschluss an den ÖPNV
 - b. Abschreckung wegen zu hohen Diebstahlrisikos
4. **Unzureichende Sicherung der Radverkehrsanlagen**
 - a. Fehlender Schutz gegen fließenden und ruhenden MIV v.a. an Kreuzungen und Einmündungen
 - b. Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr z.B. an Bushaltestellen
 - c. Fehlende behördliche Durchsetzung geltender Vorschriften wie Halte- und Parkverbote auf RVA
 - d. Fehlender Schutz durch geeignete Ampelschaltungen
5. **Strukturelle und systematische Benachteiligung des Radverkehrs**
 - a. Unzureichende Planungskapazitäten in der Bezirksverwaltung
 - b. Fehlende kohärente Planung auf Bezirksebene
 - c. Zu starke Flächenbevorzugung des MIV
 - d. In der Verkehrsführung: zu viele "radfeindliche" Ampelschaltungen

Wir begrüßen, dass der Berliner Senat über das MobG und andere Maßnahmen bereits aktiv wird. Umso weniger können wir es hinnehmen, dass seitens der beteiligten Verwaltungen noch immer einseitig die Belange des MIV bevorzugt werden und das Potential des Radverkehrs für den Bezirk nicht

annähernd erkannt wird! Dies sabotiert auch die Zusammenarbeit zwischen Bezirk und Senat nachhaltig und verhindert die Durchführung anstehender Maßnahmen.

Aus unserer Sicht sind die angekündigten Maßnahmen jedoch weder umfangreich genug noch ausreichend zeitlich ambitioniert. Wir müssen **schneller und weitreichender** aktiv werden, um mit leistungsfähigem Radverkehr einen Beitrag zu Klimaschutz, Mobilitätswende und besserer Lebensqualität in Spandau zu leisten!

Unsere Kernanliegen:

1. Gut ausgebautes und leistungsstarkes bezirkliches **Radwegenetz** mit Anschluss an die RSV und die ÖPNV-Knoten/Mobilitätshubs
2. Mehr **Sicherheit** für Radfahrende durch sichere RVA und radfahrgerechten Umbau von Kreuzungen; dabei muss auch die subjektive Sicherheit massiv erhöht werden
3. Einrichtung sicherer **Abstellanlagen und Infrastruktur** an zentralen Verkehrsknoten
4. Stärkung der/s **Radverkehrsplanung** im Bezirksamt Spandau

Der Zustand der bezirklichen Radverkehrsplanung ist inakzeptabel angesichts des Potentials, das unser Bezirk für den Radverkehr hat. Wir fordern die zügige Besetzung einer/s permanenten Radverkehrsbeauftragten in der Bezirksverwaltung, um den Interessen des Radverkehrs in der Verkehrsplanung verstärkt Gehör zu verschaffen. Nur so kann für Kontinuität in Planung, Bau und Instandhaltung des Radwegenetzes gesorgt werden und eine kompetente Anlaufstelle für Radfahrer*innen und Vertreter*innen der Fahrradinitiativen und -vereine im Bezirk geschaffen werden.

Maßnahmen müssen sowohl beschlossen als auch zügig umgesetzt werden können, was eine deutlich höhere Personalausstattung erfordert als bisher. Allein die nach MobG gebotene Behebung der Schwachstellen überfordert die planerischen Kapazitäten schon jetzt bei weitem! Bezirks- und Senatsverwaltung müssen endlich im Sinne einer erkennbaren Stärkung des Radverkehrs kooperieren.

Der Status Quo mit unterentwickeltem Radverkehr darf nicht mehr als Begründung für die Verweigerung radfreundlicher Neuplanungen gelten, stattdessen muss die **Beweislast umgekehrt** werden – nur bei eindeutigen Sachlagen darf die Einrichtung neuer RVA verweigert werden. Die Experimentierklausel ermöglicht eben solche Maßnahmen.

Jegliche Stärkung des Radverkehrs kommt der Mobilitätswende zugute und muss daher im Einklang mit dem Ausbau von ÖPNV und Fußverkehr geschehen. Möglichkeiten, die sich im Zuge des Verkehrsbaus ergeben, müssen zusammenhängend geplant werden, um Nutzungskonflikte zu entschärfen.

Völlig klar ist, dass dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gezielt Flächen entzogen werden müssen: Umwidmung von Parkplätzen, Umnutzung

von überzähligen Fahrspuren für Fußwege, Radwege und Straßenbahntrassen. Ganz nebenbei können wir durch einen neuen Umgang mit ihnen unsere öffentlichen Flächen insgesamt neu schätzen und schützen lernen, nicht zuletzt die Uferstreifen unserer Gewässer, die zuletzt arg unter Druck geraten sind.

Nur mit politischem Gestaltungswillen gelingt die Verkehrswende hin zu einer **lebenswerten und menschenfreundlichen Mobilität**, und nur so wird auch endlich die Vision Zero in Spandau Realität!

Ausbau des Radwegenetzes

Die derzeitigen überbezirklichen Maßnahmen des Senats gemäß MobG können nur eine Ergänzung zum innerbezirklichen Spandauer Radwegenetz sein. Als Radfahrer*in in Spandau stellt man schnell fest, dass das Wegenetz im Bezirk so grobmaschig ist, dass ständig Umwege gefahren oder Gefahrenstellen passiert werden müssen. Dies ist unzumutbar und widerstrebt dem Gedanken, den Radverkehr als effizienten Nahverkehr zu ermöglichen.

Der erforderliche Ausbau des Radwegenetzes umfasst folgende Ebenen:

- Zügige Ausweisung und Realisierung der Radschnellverbindungen (RSV)
- Zügiger Ausbau der Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen gemäß § 43 MobG
- Zügige Umsetzung eines innerbezirklichen Radwegenetzes mit Anschluss an die RSV
- Fahrradgerechter Umbau ausgewählter Verkehrsknoten, u.a.:
 - Rathaus - Bahnhof - Arcaden mit dem Unfallschwerpunkt Brunsbütteler Damm / Klosterstraße
 - Falkenseer Platz
 - Friedensburg-Platz (Mobilitätshub Haselhorst)
- Lückenschlüsse und Hindernisbeseitigung im Bestand, unter anderem durch Bau weiterer Brücken über Spree und Havel

Wir nehmen die RSV-Planungen des Senats als Grundlage für die ergänzende Wegeplanung zur Kenntnis. Folgende für Spandau relevante Routen sind vom Senat als Radschnellrouten in die Planung aufgenommen und Machbarkeitsstudien beauftragt:

- **Trasse Mitte - Tegel - Spandau (RSV 2):**
Route verläuft am Spandauer Schifffahrtskanal zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bezirk Spandau mit Anbindung an die neu entstehende „Urban Tech Republic“ (ehemaliger Flughafen Tegel)
- **West-Route (RSV 5):**
Route verbindet Spandau über die Heerstraße und die Straße des 17. Juni mit der Stadtmitte
- **Trasse Spandauer Damm - Freiheit (RSV 7):**
Route verläuft südlich der Spree von der S-Bahn-Station Westend bis in die Altstadt von Spandau
- **Trasse Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee (RSV 8):**
Route bindet den Jakob-Kaiser-Platz an Siemensstadt sowie Spandau an

Auffällig ist, dass alle Trassen ausschließlich in Ost-West-Richtung verlaufen, daher besteht in Nord-Süd-Richtung besonderer Bedarf für ein innerbezirkliches Netz:

1. Hakenfelde – Altstadt – Wilhelmstadt – Heerstraße
2. Hohenzollernring – Galenstraße – Krumme Gärten
3. Lückenschlüsse am Havelradweg
4. Schneise entlang des Bahndamms der HVLE – Magistratsweg
5. Stadtrandstraße – Finkenkruger Weg mit Verbindung durch den Spektezug
6. Rohrdamm – Fürstenbrunner Weg – S-Bahn Westend (Ringbahn)
7. Tegeler See – Insel Gartenfeld – Gartenfelder Str. – Spreequerung an der Kohlebrücke HKW Reuter – U2 Ruhleben

Zur Vervollständigung des Ost-West-Netzes sind unter anderem folgende Maßnahmen noch dringend erforderlich:

- Endlich Fertigstellung des **Spreeradweges** (mit Anschluss an RSV 7+8)
- Lückenschluss Saatwinkler Damm – Eiswerder – Neustadt
- Verbesserung der Situation im Spektezug

Detaillierte Vorschläge zum Ausbau der einzelnen Abschnitte finden sich im Anhang dieses Konzeptpapiers.

Neugestaltung der Radverkehrsanlagen (RVA)

Auch wenn die Pläne des Senates für Radschnellverbindungen einige der wichtigsten Spandauer Ein- und Ausfallstraßen umfassen, haben wir einen darüber hinaus gehenden Bedarf zur radfreundlichen Verbesserung dieser Verkehrsachsen. Die ausführliche Bestandsaufnahme des Netzwerks Fahrradfreundliches Spandau zeigt dies eindrücklich, weshalb wir für Details zum Ist-Zustand auf diese Analyse verweisen.

Aus unserer Sicht ist es absolut erforderlich, der **baulichen Absicherung** den Vorrang zu geben vor halbherziger Umgestaltung des derzeitigen Straßenraumes. Insbesondere dürfen die geplanten Radschnellwege grundsätzlich **nicht auf Kosten des Fußverkehrs** gehen, also durch Verlegung dieser Wege auf den Gehsteig. Gleichmaßen mahnen wir an, den Bau der RSV nicht gegen die Erweiterung des innerbezirklichen Wegenetzes auszuspielen, sondern letzteres unabhängig durch den Bezirk voranzutreiben. Wo geplante RSV nicht realisiert werden – z.B. an der Ruhlebener Straße oder der Heerstraße auf Spandauer Gebiet –, bleibt der Bedarf zur Mängelbehebung bestehen.

Die aus unserer Sicht einzig sinnvollen Ausgestaltungen dieser Radwege sind sog. **Geschützte Radfahrstreifen** (Protected Bike Lanes) – klassische Schutzstreifen reichen auf vielen der Spandauer Hauptstraßen nicht mehr aus. Protected Bike Lanes sind baulich geschützte Radfahrstreifen, die mindestens eine Breite von zwei Metern aufweisen und zusätzlich zum physischen (baulichen) Schutz noch einen weiteren 85 Zentimeter breiten Pufferbereich vorhalten. Diese Form der Radstreifen werden von den motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen als massiver Eingriff in den Straßenverkehr gewertet, sind jedoch die einzige Maßnahme, die wirklich **Schutz vor Zweckentfremdung der Radverkehrsflächen** durch fahrende oder ruhende Nutzung des motorisierten Individual- oder Lieferverkehr bieten.



Modelldarstellung einer Protected Bike Lane (Quelle: ADFC).

Diese Variante lässt sich nicht zwingend auf jedem Straßenzug umsetzen bzw. ist nicht überall praktikabel, daher wollen wir zunächst an folgenden Stellen erste Protected Bike Lanes einrichten:

- A) Falkenseer Platz – Altstädter Ring – Klosterstraße – Wilhelmstraße (bis Pichelsdorfer Str.)
 - a. Dies entschärft auch die Kreuzungssituation für Radfahrende vorm Bahnhof (siehe tödlicher Unfall am 17.8.2020)
- B) Am Juliesturm zwischen Falkenseer Platz und U-Haselhorst

Mit diesen Routenführungen würden derzeit von Radfahrer*innen wegen zu hoher Gefährdung gemiedene Hauptverbindungen endlich sicher befahrbar. Unmittelbar weiteren Handlungsbedarf gibt es entlang der Heerstraße zwischen Scholzplatz und Gatower Straße, wo die bestehenden Radwege in katastrophalem Zustand sind und der geplante Neubau der RVA seit Jahren nicht vorankommt.

Um die Zeit bis zur vollständigen baulichen Umsetzung von Protected Bike Lanes an den genannten Hauptverkehrsstraßen zu überbrücken, können zunächst temporäre Schutzflächen eingerichtet werden. Da Lösungen ohne klare bauliche Trennung aus unserer Sicht immer den Nachteil haben, dass sie ohne ausreichende behördliche Kontrolle zugesperrt oder blockiert werden können, sind diese Lösungen nur provisorisch. An den vielen Baustellen im Bezirk werden Radwege (häufig auch die Fußwege) als Abstellflächen für Baumaterial oder als Zufahrten zweckentfremdet. Da wir dieses Problem bereits vielerorts in Spandau beobachten, ohne dass dies ausreichend behördlich geahndet wird, können nur vollwertige Protected Bike Lanes eine dauerhaft sichere Lösung sein. Die Ausgestaltung der baulichen Schutzvorkehrungen sollte dabei je nach Abschnitt variiert werden können, um ggf Zugänge für Rettungs- oder Lieferverkehr möglich zu machen.

Im Zuge des Ausbaus der RVA muss der Komfort für die Radfahrenden gezielt verbessert werden. Bewährt haben sich andernorts z.B. Ampelanzeigen zur passenden Fahrtempo zum Erreichen der Grünen Welle oder Trittbretter und Bügel zum vereinfachten Anhalten und Anfahren an Ampeln.

Abstellanlagen und Infrastruktur

Erst **sichere und komfortable Abstellanlagen** motivieren zum Umstieg aufs Fahrrad, insbesondere auch für Einpendelstrecken. Wir erwarten deshalb, dass nicht nur im Bestand, sondern auch bei der Neuplanung der Mobilität im Bezirk konsequenter als bisher die Abstellanlagen attraktiv gestaltet werden.

Zu den Standorten mit dem dringlichsten Handlungsbedarf zählen:

- Verkehrsknoten Rathaus Spandau/Arcaden
- Mobilitätshub Haselhorst am Ferdinand-Friedensburg-Platz
- Künftige S-Bahn-Endhaltestelle Hakenfelde
- Neu erschlossener Siemens-Campus
- Künftiger ÖPNV-Knoten Heerstraße/Betriebshof

Die Analysen der berlineigenen InfraVelo zeigen schon jetzt den Nachholbedarf bei der Einrichtung von Stellplätzen. Wir erwarten jedoch im Zuge des ÖPNV-Ausbaus gemäß unseres Mobilitätskonzeptes jedoch einen nochmals höheren Bedarf und verlangen daher eine entsprechende Ausrichtung der Planungen.

Erforderlich sind an Standorten wie diesen nicht nur verstreute Abstellbügel, sondern überdachte, gut beleuchtete und idealerweise überwachte Anlagen wie zB **Radparkhäuser oder Doppelstockparker**, wie sie sich teilweise in anderen Berliner Bezirken schon in der Umsetzung befinden. Zusätzlich zur reinen Abstellmöglichkeit muss die Ausstattung fest installierte Lufttankstellen und die Möglichkeit zum Aufladen von E-Bikes umfassen.

Am Rathaus/Bahnhof muss die Planung insgesamt 5000 Stellplätze umfassen, verteilt auf 3 Standorte im Bahnhofsumfeld – davon einer südlich des Bahnhofs Richtung Arcaden, einer im Umfeld von Ellipse und Rathaus, ein weiterer Richtung Seegfelder Weg. Wünschenswert ist hier ein **vollwertiges Fahrradparkhaus** mit Service und Verleih von Lastenrädern. Die anstehende Erweiterung des Bahnhofs Spandau um einen vierten (südlichen) Bahnsteig kann schon jetzt dazu dienen, unter dem künftigen Bahnsteig und Gleis ein Fahrradparkhaus zu errichten. Die dringend erforderliche verkehrsberuhigte Umgestaltung des gesamten Bahnhofsareals, u.a. durch Sperrung der Seegfelder Straße für den MIV, wird die Flächenverfügbarkeit deutlich erhöhen.

Der U-Bahnhof Haselhorst wird in Zukunft zum sog. Mobilitätshub für den Ortsteil Haselhorst inklusive der neuen Wohngebiete an der Daumstraße (Waterkant u.a.). Daher muss auch hier Radfahrenden ein komfortabler Anschluss an die U7 und die Tram ermöglicht werden. Im Umfeld des sog. Ferdinand-Friedensburg-Platzes ist ein Platzangebot für bis zu 500 Stellplätze erforderlich, wegen der etwas abseitigen Lage des Platzes und der abends unbelebten Umgebung ist jedoch hier eine erkennbare Überwachung der Abstellanlagen unumgänglich.

Rund um das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum Hakenfelde am alten Siemens-Apparatewerk fehlen attraktive Abstellmöglichkeiten, wobei sich der Bedarf langfristig – spätestens mit Eröffnung des S-Bahn-Endpunktes in Hakenfelde – noch einmal drastisch auf bis zu 500 Stellplätze erhöhen wird.

Die Planung des neuen Siemens-Campus sowie der Neuentwicklung der Insel Gartenfeld muss an den Anschlüssen zur S- und U-Bahn ebenfalls frühzeitig geeignete Standorte für Abstellanlagen mit Kapazitäten von 1000 Rädern berücksichtigen.

Im Zuge des ÖPNV-Ausbaus im Spandauer Süden und Richtung Kladow/Gatow entsteht im Kreuzungsbereich der Heerstraße mit Gatower Str. und Potsdamer Chaussee ebenfalls Bedarf für 250 überwachte Stellplätze.

Außerhalb der überdachten Tagesstellplätze an den genannten Orten besteht gerade in den Spandauer Einkaufszonen Bedarf für kurzzeitige Abstellung. Dazu bieten sich **zusätzliche Abstellbügel** an allen Zugängen zur Fußgängerzone Altstadt sowie in den übrigen Einkaufszonen und zentralen ÖPNV-Haltestellen an, u.a. Heerstraße Nord, Alt-Kladow, U-Siemensdamm, und am künftigen S-Bahnhof Hakenfelde. Wir erwarten, dass bei der Planung der Siemensstadt diese Erfordernisse automatisch berücksichtigt werden.

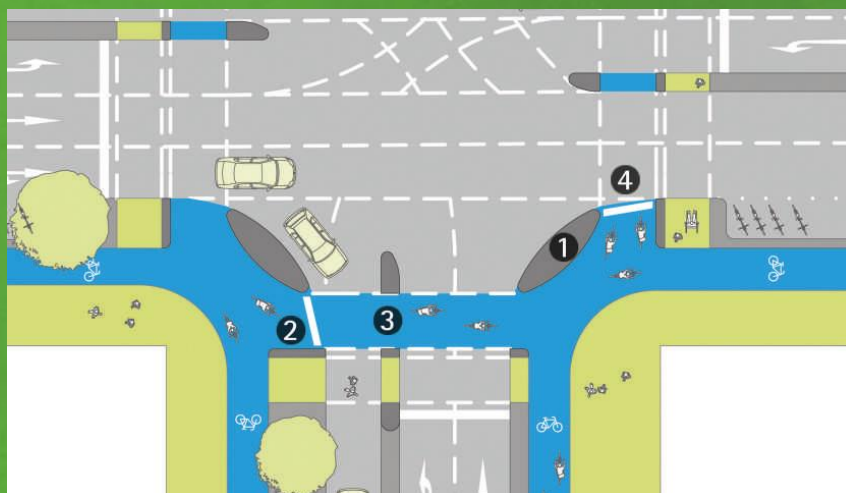
Bauliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

Rad- und Fußverkehr sind insbesondere in Kreuzungen und Einmündungen stark gefährdet. **Nur mit baulicher Umgestaltung erreichen wir verlässliche Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer**, statt weiterhin den Bedürfnissen des ausufernden MIV Vorrang zu geben!

Im Zuge der Mobilitätswende in Spandau erwarten wir verstärkte Bautätigkeit, unter anderem für den Bau des Gleisbettes der Tram und vergrößerter Haltestellen. Diese Gelegenheit sollte den Umbau von Gefahrenstellen erheblich beschleunigen.

Rad- und Gehwege sind an allen größeren Kreuzungen und Einmündungen **baulich durchgehend** zu gestalten. Dazu genügt es nicht, farblich durchgängige Markierungen anzubringen, sondern Rad- und Gehwege müssen bordsteinlos, hindernis- und barrierefrei ohne Absenkung auf Fahrbahn-niveau geführt werden. Automatisch entstehen dadurch für den MIV Schwellen mit Abbremszwang, die die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen.

Für Kreuzungen gibt es erprobte Konzepte u.a. aus den Niederlanden, wo „Protected Intersections“ zum Standard in der Gestaltung von Kreuzungen gehören. Die Kreuzung Klosterstraße mit Ruhlebener / Brunsbütteler Damm unmittelbar südlich des Bahnhofs eignet sich besonders als Pilotprojekt zur Einführung dieses Konzeptes. Bei fehlendem Platz für die bauliche Ausgestaltung können **vorgezogene Grünphasen** für Radfahrende an den Hauptverkehrsstraßen die Sicherheit signifikant erhöhen.



Niederländisches Modell einer Protected Intersection mit (1) Schutzinseln, (2) Wartebereichen, (3) verschwenkter Wegführung und (4) vorgezogenen Haltelinien (Quelle: ADFC).

Für die zahlreichen Gabelungen oder komplexeren Kreuzungen von Haupt- und Ausfallstraßen in Spandau sind angepasste Lösungen erforderlich, die an die Überlegungen der Protected Intersections angelehnt sind. Hierzu gehören u.a. Wilhelmstr./Pichelsdorfer Str./Seeburger Weg, Brunsbütteler Damm/Am Bahnhof/Elsflether Weg, Falkenseer Damm/Askaniering, Neuendorfer-/Schönwalder Straße.

Detailbeschreibungen zum Radwegenetz

Radrouten auf der Nord-Süd-Achse

Hakenfelde – Altstadt – Wilhelmstadt – Heerstraße

Diese Route verbindet wie die von uns geforderte Tram die unmittelbar an die Havel angrenzenden Ortsteile. Hier wird ohnehin eine Umgestaltung der Verkehrsführung stattfinden, die in diesem Zuge zur sinnvollen Routenplanung von Radwegen genutzt werden muss.

Unser Vorschlag:

- Abschnitt Streitstraße
 - Autoverkehr durchgängig einspurig
 - Bauliche Trennung von Fußweg, Radweg, Parkstreifen und Fahrbahn; an einigen Stellen fallen Parkplätze weg (zB Hausnummern 52 bis 59)
 - Einrichtung von Lieferzonen z.B. an der Einmündung Rauchstr.
- Abschnitt Galenstraße, Am Bahnhof (muss als Umfahrung von Altstädter Ring und Klosterstraße besonders gestärkt werden!)
 - Protected-Bike-Lane Galenstraße + Am Bahnhof
 - Parken am Straßenrand wird in der Galenstraße verboten; Änderung der Parkraumbewirtschaftung (Parken nur mit Anwohnerparkausweis) soll dies kompensieren; idealerweise lässt sich eine Kooperation mit dem Parkhaus der Arcaden für die Anwohner gestalten
 - Autoverkehr Am Bahnhof wird auf eine Spur pro Fahrtrichtung reduziert; zwischen Bahnhof und Arcaden muss Zufahrt zu einem großen Fahrradparkhaus gewährleistet sein
- Fortsetzung über Elsflether Weg und Krumme Gärten
 - Sperrung des Elsflether Wegs für den Autoverkehr zwischen Brunsbütteler Damm und Borkumer Str.; Umwidmung des Abschnittes bis Seeburger Str. zur Fahrradstraße (gegebenenfalls mit Parkverbot auf der Westseite)
 - Sinnvoller Anschluss an die Pichelsdorfer Straße
 - Sperrung der Verbindung zwischen Krumme Gärten und Seecktstraße für den Autoverkehr; beide Straßen bilden jeweils eine Sackgasse, um den Durchgangsverkehr zu verhindern; ggf. Neuordnung des Parkraums mit einseitiger Schrägaufstellung
 - Fortsetzung des Weges zwischen der Bertolt-Brecht-Oberschule und der Schmidt-Knobelsdorff-Kaserne bis hinter das Stadion von Blau-Weiß-Spandau, anschließend an die Wilhelmstraße heran
- Von dort aus können Radfahrer*innen weiter in die Wilhelmstadt (Adamstraße) oder die Wilhelmstraße Richtung Heerstraße fahren.

Hohenzollernring

Ab dem alten Spandauer Nordhafen dient der großzügige Hohenzollernring mit seinem relativ geringen Verkehrsaufkommen als verlängerte Wegvariante zu den direkten, aber stärker befahrenen östlichen Nord-Süd-Achsen. Er ermöglicht am Südende unmittelbar den Anschluss an die Galenstraße Richtung Wilhelmstraße.

Die Neugestaltung gliedert sich in folgende Abschnitte:

1. Zwischen Streitstraße und Radelandstraße (Stadtbad Spandau) muss ein durchgängiger Radweg erstellt werden (zZt sind nur zwei einseitig ausgeführte Abschnitte vorhanden, die Straße muss gekreuzt werden). Die Straßenführung für den MIV muss unter Rücksichtnahme auf den alten Baumbestand angepasst werden.
2. Zwischen Radelandstraße und Pionierstraße kann der Radweg in voller Breite als Protected Bike Lane im Straßenraum (Westseite) geführt werden.
3. Zwischen Pionierstraße und Falkenseer Damm ist eine Fahrradstraße einzurichten. Die Befahrung für Anlieger sollte als Einbahnstraße nur südwärts erfolgen dürfen.
4. Zwischen Falkenseer Damm und Galenstraße ist ebenfalls eine Einbahnstraße stadtauswärts einzurichten (Befahrung für die BVG bleibt in beide Richtungen erlaubt). Der derzeit im Grünstreifen angelegte östliche Radweg kann in den Straßenraum als Zweirichtungsradweg erweitert werden, wodurch der westliche Radweg zugunsten eines breiteren Gehweges mit größeren Baumscheiben entfallen kann.

Havelradweg

Der Havelradweg als überregionale touristische Radroute ist für den innerbezirklichen Zielverkehr von nachrangiger Bedeutung und wird vor allem von Freizeitradlern genutzt. Er ist bereits zu großen Teilen gut ausgebaut und angenehm zu befahren, dennoch gibt es einige Stellen, an denen Ergänzungen vorgenommen werden müssen, um die Attraktivität zu steigern:

1. Direkte Verbindung zwischen der Kolonie am Elkartweg (Anleger Personenfähre) durch das Gewerbegebiet an der Mertensstraße zur Brücke über den Maselakekanal
2. Verlängerung des Uferweges unter der Wasserstadtbrücke
3. Fuß- und Radbrücke über die Einfahrt des Nordhafens
4. Direkte Verbindung zwischen der Körnerstraße und dem Wröhmännerpark, entweder über einen Steg beim Wasser oder über eine Einigung mit dem Grundstückbesitzer
5. Anschluss des Uferweges an die Schulenburgstraße; beim anstehenden Neubau der Brücke müssen Rampen für Rad- und Rollstuhlfahrer eingeplant werden

6. Beseitigung der Passagen über Kopfsteinpflaster und Ersatz durch Asphaltierung, etwa an der Feuerwehrwache Spandau Süd (Betckestraße)
7. Bereinigung der absurden Situation im Tharsanderweg südwärts (Parkverbot bei gleichzeitiger vollständigen Beparkung des Bordsteinradweges)

Bahndamm der HVLE und Westabzweigung Magistratsweg

Der Bahndamm der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) verbindet die westliche Kernstadt/Klosterfelde mit dem Spandauer Norden/Johannesstift, wo bis 2025 das Betriebsgelände aufgegeben wird. Unabhängig von der Art der möglichen Nachnutzung der Gleisstrasse (z.B. Tram oder S-Bahn) eignet sich der begleitende Weg hervorragend als Trasse für eine bequeme direkte Nord-Süd-Verbindung durch die Grünanlagen.

Zwischen Radelandstraße und Seegfelder Straße gibt es bereits einen parallel verlaufenden Weg für Fußgänger*innen und Radfahrende. Dieser ist jedoch an vielen Stellen zu eng, u.a. zwischen Pionierstraße und Falkenseer Chaussee.

Über die Umfahrung des Großen Spektesees muss ein Anschluss an die Nord-Süd-Route Am Kiesteich – Magistratsweg hergestellt werden. Ab der Seegfelder Straße muss der künftige Weg auf der Trasse unter der Hamburger Bahn (Richtung Falkensee) hindurch bis an die Kreuzung Staakener Straße/Nauener Straße weitergeführt werden.

Jungfernheideweg

Der Jungfernheideweg bietet die ideale Verbindung zwischen der Radschnellroute Mitte-Tegel-Spandau am Spandauer Schifffahrtskanal und der Siemensstadt und muss deshalb zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden. Zwischen Siemensdamm und Heckerdamm ist die Straße bereits jetzt für Autofahrer eine Einbahnstraße (nordwärts), diese muss vom Saatwinkler Damm kommend ebenfalls durch eine Einbahnstraße (südwärts) ergänzt werden.

Übrige Nord-Süd-Routen

Gestärkt werden müssen darüber hinaus folgende Nord-Süd-Routen:

- Rohrdamm – Fürstenbrunner Weg – S-Bahn Westend (Ringbahn)
- Tegeler See – Insel Gartenfeld – Gartenfelder Str. – Spreequerung – U2 Ruhleben
- Stadtrandstraße – Finkenkruger Weg mit Verbindung durch den Spektezug

Spektezug

Der Spektezug stellt insofern eine Besonderheit dar, dass er mit Einbeziehung des Mauerradweges sowohl in Richtung Nord-Süd als auch West-Ost eine komfortable und zügige Befahrung ermöglicht. Er ist daher auch als

Bestandteil des Havelland-Radweges (Spandau – Havelberg) und des Radwegs der Sympathie (Spandau – Falkensee) von Bedeutung.

Der eigentliche Spektegürtel von der Stadtgrenze nach Falkensee bis zum Hohenzollernring ist der am stärksten frequentierte Abschnitt mit erhöhtem Handlungsbedarf.

Zwischen Stadtgrenze und der Gleisanlage der HVLE ist auf der gesamten Strecke eine doppelte Wegeführung vorhanden. Derzeit ist es jedoch noch so, dass auf dem einem Weg das Radfahren zwar erlaubt ist, Fußgänger aber nach wie vor Vorrang haben. Die Wegführung ist unübersichtlich und die Beschilderung verwirrend und widersprüchlich – es gibt teilweise Richtungswegweiser und gleichzeitig Verbot für Fahrräder. Mehrfach wechselt die Beschilderung und die Zuordnung des Rad-/Fußverkehrs auf den jeweiligen Weg.



Hier muss es zukünftig eine klare Trennung geben – einen Weg ausschließlich für Fußgänger*innen, den anderen ausschließlich für Radfahrende mit klarer Ausschilderung. Insbesondere an bestimmten Übergängen müssen beide auf ihren Weg geleitet werden.

Derzeit ist der Radweg an vielen Stellen in schlechtem Zustand, vor allem am Großen Spektensee. Eine ausreichende Breite von mindestens 3 Metern muss gewährleistet sein, so dass eine Begegnung auch mit Fahrradanhänger überall problemlos möglich ist.

Zwischen den Bahngleisen (Unnaer Straße) und der Zeppelinstraße werden Radfahrende derzeit auf einem gemeinsamen Weg mit Fußgängern einer Grünanlage geführt. Dies ist jedoch ungeeignet. Hier sind viele Erholungssuchende, Hundebesitzer*innen oder Kleinkinder unterwegs, das

Konfliktpotenzial und Unfallrisiko mit Radfahrenden ist hier zu groß. Vielmehr sollte der parallel laufende Spekteweg als Radroute genutzt werden.

Als Alternative zum vermutlich konflikträchtigen Ausbau des Radweges im Grünstreifen schließen wir uns der Empfehlung an, durchgehend die gesamte Wegführung vom Hohenzollernring bis zur Stadtgrenze an der Falkenseer Chaussee als Fahrradstraße auszuweisen, d.h. Spekteweg => An der Felgenlake (bis Hauskavelweg). Durch verschiedene Maßnahmen wird der Autoverkehr herausgehalten, unter anderem durch die komplette Sperrung für den MIV zwischen Hauskavelweg und Beerwinkel.

Weitere Radrouten auf der West-Ost-Achse

Die RSV des Senats decken die Hauptachsen in Ost-West-Richtung ab. Es fehlen jedoch die für Spandau essenziellen Verlängerungen und Lückenschlüsse:

- Brunsbütteler Damm – Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee
 - Mit der Einrichtung der RSV auf der Charlottenburger Chaussee/Ruhlebener Str. verschwinden hier bereits viele der Gefahrstellen und Fahrhindernisse, vor allem die hochstrebenden Baumwurzeln. Wichtig ist die Verlängerung dieser Route über den Brunsbütteler Damm bis zur Stadtgrenze.
- Lückenschluss Saatwinkler Damm – Durchfahrt Haselhorst – Überfahrt Eiswerder – Spandauer Neustadt
- Fertigstellung des Spreeradweges mit Anschluss via Kohlebrücke über die Spree (am Reuterkraftwerk) nach Norden sowie via Güterbahnquerung zur U2 Ruhleben

Lückenschlüsse mit weiteren Radbrücken

An Schlüsselstellen im Radwegenetz fehlen Brücken, um Komfort und Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Derzeit sind unter anderem wegen fehlender Spreebrücken zum Teil erhebliche Umwege erforderlich. Wir fordern weitere Brücken daher unter anderem an folgenden Stellen:

1. Otternbuchtstraße/alte „Kohlebahn“ Reuter: Verbindung Paulsternstr. U7 zur Endstation U2 Ruhleben
 - a. Hier ist zu prüfen, ob diese Brücke zusätzlich zu Fuß-/Radweg auch den Anschluss der Tram an die U2 Ruhleben ermöglicht
2. Neubau Siemensbahnbrücke: hier ist ein Fuß-/Radweg miteinzuplanen
3. Brücke von der Daumstraße nach Gartenfeld
4. Brücke über die Einfahrt zum Nordhafen
5. Die Schulenburgbrücke am Südhafen muss über Rampen vom Havelradweg aus zugänglich gemacht werden.

Da diese Lückenschlüsse erheblichen Einfluss auf die Gestaltung des weiteren Wegenetzes haben können, fordern wir hier eine zügige Klärung der Machbarkeit, unter Berücksichtigung der teilweise komplizierten Eigentumsituation an den Grundstücken.

Kontakt:

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Spandau

Mönchstr. 7

13597 Berlin

Tel: (030) 224 509 95

Fax: (030) 224 509 96

E-Mail: info@gruene-spandau.de

V. i. S. d. P.: Konrad Hickel, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Spandau, Mönchstraße 7, 13597 Berlin