



**Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.**  
Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: [bln@bln-berlin.de](mailto:bln@bln-berlin.de)

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. • Potsdamer Str. 68 • 10785 Berlin

Bearbeiter\*innen:  
AG Radwege der BLN

**GB infraVelo GmbH**  
**Ullsteinhaus**  
**Mariendorfer Damm 1**  
**12099 Berlin**  
**Per E-Mail: [Andrea.Fritsche@infravelo.de](mailto:Andrea.Fritsche@infravelo.de)**  
**[info@infravelo.de](mailto:info@infravelo.de)**

Berlin, 12.05.2021

**Betr.: Gemeinsame Stellungnahme der Berliner Naturschutzverbände zu Radschnellverbindungen (RSV)**

hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände

Sehr geehrte Frau Fritsche,

nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

## **Allgemeine Anmerkungen**

**Wir befürworten den Ausbau von Radschnellverbindungen als Teil einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität, mahnen aber an, dass dieser Ausbau zu einer Nutzung bereits versiegelter Flächen führen muss und daher eine Umverteilung des Platzes auf bestehenden Straßen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und zulasten des Autoverkehrs erfordert. Dies darf keinesfalls auf Kosten von Grünbereichen geschehen.**

Angesichts einer dringend gebotenen Umsteuerung der deutschen Verkehrspolitik hin zu einer nachhaltigeren, ressourcenschonenden und gesundheitsfördernden Mobilität, begrüßen wir grundsätzlich die Errichtung von Radschnellwegen und anderen Einrichtungen im Sinne einer auszubauenden Infrastruktur

für Fahrradfahrer. Nur wenn es eine gut ausgebaute Alternative gibt, kann nennenswert Verkehr vom privaten Auto weg verlagert werden.

Jahrzehntlang wurden unsere Städte an den motorisierten Individualverkehr angepasst. Es ist Zeit diese einseitige Förderung umwelt- und gesundheitsschädlicher Mobilitätsformen zu beenden.

Bei der Errichtung und dem Betrieb neuer Radwege sind aus unserer Sicht folgende Punkte zu beachten:

- Die Einrichtung von Schnellverbindungen für Fahrradfahrer sollte bevorzugt auf bereits bestehenden Fahrspuren von Autostraßen oder in Form von Fahrradstraßen in einer möglichst Energie- und Ressourcen schonenden Art und Weise stattfinden. So wird eine unnötige zusätzliche Versiegelung vermieden, die Belastung von Fußgängern reduziert und die Mobilitätswende durch eine Neuverteilung bestehender Platzansprüche im Straßenbild sichtbar gemacht!
- Eine Zerschneidung ökologisch sensibler Bereiche muss ebenso ausgeschlossen sein, wie eine Konkurrenzsituation zu Naherholung und Naturerlebnis der Berliner. Nur wenn der Radverkehr von anderen Verkehren abgegrenzt ist und möglichst kreuzungsfrei auf eigenen Spuren schnell fließen kann, wird er eine sinnvolle Alternative zum Auto darstellen können.
- Grünflächen, Parks und Waldgebiete sind bei der Planung von Radschnellverbindungen frei zu halten. Baumfällungen sind zu vermeiden, ebenso wie zusätzliche Bodenversiegelungen durch die Radverkehrsanlage. Um die Trasse trotzdem unter schönen schattenspendenden Bäumen entlangführen zu können, gibt es eine wunderbare Lösung: Bäume entlang des Weges pflanzen!  
Grundsätzlich sollte der Naturschutz beim Ausbau Vorrang vor der Realisierung von RSV-Standards haben.
- Bei der Beleuchtung der Trassen ist eine Lichtverschmutzung durch Streuung zu vermeiden und insektenfreundliche Leuchtmittel (warmweißes Licht) zu verwenden.<sup>1</sup> Technische Möglichkeiten zum automatischen Ein- und Abschalten der Beleuchtung bei Bedarf (durch Bewegungsmelder o. Ä.) sollten in Betracht gezogen werden.  
Insbesondere in sensiblen Bereichen (betrifft z.B. den Betriebsweg an der A 113 beim RSV 1 und den Bereich Grunewald beim RSV 3) sollten auch Alternativen zu einer Beleuchtung in Betracht gezogen werden, wie das Aufbringen einer fluoreszierenden Farbe auf die Fahrbahnoberfläche.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> [www.sternenpark-schwaebische-alb.de/richtig-beleuchten.html](http://www.sternenpark-schwaebische-alb.de/richtig-beleuchten.html)

<sup>2</sup> [www.safestreets.de/massnahmen/leuchtender-radweg-fussweg-mit-fluoreszierender-spezialfarbe.html](http://www.safestreets.de/massnahmen/leuchtender-radweg-fussweg-mit-fluoreszierender-spezialfarbe.html)

- Die Entwässerung der Verkehrsflächen sollte möglichst dezentral erfolgen.<sup>3 4</sup>
- Für die Radverbindungen braucht es noch ein Konzept für einen Winterdienst, bei dem auf Streusalz verzichtet wird. Denn dieses kann über die Gischt oder den Oberflächenabfluss in den Boden gelangen und führt bei der Vegetation, insbesondere bei Bäumen, zu langfristigen und nachhaltigen Schäden.
- Bei Planungen von Radwegen entlang von Bahntrassen kommt es mit großer Wahrscheinlichkeit zu Konflikten mit dem Artenschutz bezüglich des Vorkommens von Zauneidechsen. Aufgrund der hohen Bautätigkeit in Berlin in den letzten Jahren wurden viele ehemalige Bahnflächen in Anspruch genommen, bei denen Zauneidechsen betroffen sind, so dass Ausgleichsflächen in Berlin schon länger nicht mehr zur Verfügung stehen. Weiterhin sind Bahntrassen oft Biotopverbundstrukturen, auch aus diesem Grund sollten Planungen in diesen Bereichen vermieden werden.
- Abschnitte entlang von Biotopverbindungen sind grundsätzlich zu vermeiden und eine Zerschneidung dieser Verbindungen muss ausgeschlossen sein. Ausgleichsflächen für andere Bauvorhaben dürfen nicht überplant werden.

In unvermeidbaren Fällen der Planung entlang von Biotopverbindungen:

- sind die Abschnitte ökologisch aufzuwerten,
- sind ausschließlich vorhandene Infrastrukturen zu nutzen, die verbessert aber nicht ausgebaut werden dürfen, auch wenn dann ggf. von den RSV-Standards abgewichen werden muss,
- ist auf zusätzliche Beleuchtung zu verzichten.

---

<sup>3</sup> Leistungsfähigkeit von Praxiserprobten Formen der dezentralen und zentralen Regenwasserbewirtschaftung im urbanen Kontext (2018)

[www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/monographie\\_regenwasserbewirtschaftung.pdf](http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/monographie_regenwasserbewirtschaftung.pdf)

<sup>4</sup> Planungshilfe für eine dezentrale Straßenentwässerung (2018)

[www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/planungshilfe.pdf](http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/planungshilfe.pdf)

[www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/planungshilfe\\_an11.pdf](http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/planungshilfe_an11.pdf)

[www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/planungshilfe\\_an12.pdf](http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/download/planungshilfe_an12.pdf)

## Stellungnahmen zu den einzelnen RSV-Routen

### RSV 1 „Y-Trasse“

#### Bereich 1: Betriebsweg A 113 und südliche Zubringer

Entlang des Teltowkanals zwischen Britzer Zweigkanal und Ernst-Ruska-Ufer ist vor allem das östliche Kanalufer von hoher Bedeutung als Lebensraum für die FFH-Art Biber, die dort nachgewiesen wurde. Für die Art von Bedeutung sind die mit Zitterpappeln bestandenen Uferböschungen, die ihm als Nahrung dienen. Das Ufer ist außerdem aufgrund der Lage entlang der Autobahn relativ ungestört. Beim Ausbau des bestehenden Radwegs darf in den Lebensraum des Bibers nicht eingegriffen werden, das heißt, dass der Weg nicht verbreitert werden darf. Weiterhin darf keine Beleuchtung angebracht werden zumal der Lichteintrag durch die parallel verlaufende Autobahn bereits jetzt zu einer Beeinträchtigung der lokalen Fauna führen dürfte. Die derzeitig vorhandenen Gehölzbestände sind zu erhalten.

Zur Kompensation des erhöhten Radverkehrsaufkommens, mit dem in Zukunft zu rechnen ist, muss der Abschnitt ökologisch aufgewertet werden. Da der Kanal selbst Wasserstraße ist, müssen in Verhandlungen mit dem WSA Verbesserungen der Lebensbedingungen für die dortige Biberpopulation als Ausgleich erreicht werden. Dies kann z.B. durch eine über längere Strecken durchzuführende Absenkung der Spundwände auf ein Niveau unter den Wasserspiegel erfolgen, um dem Biber überall einen Ausstieg und die Anlage von Wohnröhren in der Böschung zu ermöglichen.

Für die Erhaltung der Biotopverbindungsfunktion, vor allem für die Biber vor Ort, fordern wir eine Gewährleistung ein.

#### Bereich 3: Neukölln / nordwestlicher Arm

Wir unterstützen die vorgeschlagene Führung der RSV über die Lilienthalstraße zum Südsterne. Der gemeinsame Fuß- und Radweg durch die Hasenheide soll als Vorrangroute erhalten bleiben. Ab Südsterne ist eine Anschlussroute (Vorrangroute) in Richtung Friedrichstraße und Potsdamer Platz via Blücherstraße – Hallesche-Tor-Brücke vorzusehen. Damit kann der weit überwiegende Anteil des Radverkehrs ab dem Endpunkt der RSV am Südsterne sinnvoll nach Mitte weiter geleitet werden.

Wir halten eine Führung des Westastes der Y-Trasse durch die Oderstraße für sinnvoll. Die Oderstraße sollte dafür durchgängig asphaltiert und als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Querparkplätze sollten in Längsparkplätze umgewandelt werden.

Im Bereich der Gabelung der Y-Trasse sollte an der Grenzallee bzw. am Unterhafen eine Wegeverbindung (entsprechend den Planungen aus dem Stadtumbau-West-Programm „Neukölln am Wasser“) vorgesehen werden, um die RSV an Neukölln-Nord via Niemetzstraße – Böhmisches Straße – Donaustraße anzubinden.

**Bereich 2 und 4: Britz / nordwestlicher Arm und Betriebsweg A 100 / nordöstlicher Arm**

Die in der Vorzugsvariante angedachte Brücke über den Britzer Zweigkanal muss umgehend geplant und konsequent gebaut werden, weil die temporäre Wegeführung entlang des Britzer Zweigkanals und insbesondere entlang des 2,5 km langen Heidekampgrabens ungeeignet für einen RSV ist. Es handelt sich hierbei um Kompensationsflächen und Biotopverbunde: entlang des Britzer Zweigkanals mit dichten Gehölzstrukturen und der Heidekampgraben als Laichgewässer. Auch ist hier der Biber aktiv. Zudem sind sämtliche verkehrlichen Knotenpunkte konfliktbehaftet und schwer lösbar.

**Bereich 5: Görlitzer Bahndamm / nordöstlicher Arm und Zubringer**

Die in der Vorzugsvariante angedachte Führung über den Görlitzer Bahndamm lehnen wir ab. Es handelt sich hierbei einerseits um einen wichtigen Erholungsraum mit Wegeverbindung und um einen Biotopverbund mit einem angrenzenden Ersatzhabitat für Zauneidechsen. Die Führung muss ab der A100 konsequent über die Kiefholzstraße erfolgen. Ab der Eisenstraße könnte die Kielholzstraße als Fahrradstraße angeordnet werden. Die Querung des Landwehrkanals könnte ab der Kiefholzstraße südlich der ehem. Bahnbrücke mit Rampe erfolgen.

**RSV 2 „Mitte-Tegel-Spandau“**

Für die Trasse liegt noch keine Machbarkeitsuntersuchung vor, dennoch möchten wir hier einige Hinweise geben.

**Bereich Hakenfelde – Jungfernheide**

Wir sprechen uns für die derzeit nicht als Vorzugsvariante bewertete Führung der Trasse entlang der Daumstraße und dem Saatwinkler Damm aus (Route 2.3). Die Realisierung der Variante 2.1 lehnen wir wegen der damit verbundenen Eingriffe in Grünflächen (Rohrbruchwiese, Uferweg, Kleingartenanlage) ab.

Den Ausbau der Rhenaniastraße als Hauptverkehrsstraße für den KFZ-Verkehr lehnen wir ab, und auch für den Bau eines Radschnellwegs ist diese Straße ungeeignet. Denn die Rhenaniastraße bewirkt eine Zerschneidung des Grünzugs Rohrbruchteich-Rhenaniawiesen-Grütmachergraben und Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal und wird oft von Bibern und auch von Amphibien überquert. Leider wurden ab 1999 bis 2017 nachweislich 11 Biber im Bereich der Rhenaniastraße zwischen Straße an der Lünette und Kolonie Haselhorst überfahren. Ein Ausbau der Straße – auch für den Radverkehr – würde bedeuten, bewusst vermehrte Kollisionen mit Bibern und Amphibien durch eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Kauf zu nehmen.

Als alternative Möglichkeit zur Verwirklichung der Routenvariante 2.2 schlagen wir eine gemeinsame Brückenkonstruktion für RSV und Straßenbahn für die Strecke Gartenfeld – Hakenfelde in Verlängerung der Brücke über den alten Spandauer Schifffahrtskanal vor. Gleichzeitig könnte die Rhenaniastraße für den Autoverkehr entwidmet werden.

**Bereich Jungfernheide – Beusselstraße**

Hier sprechen wir uns klar für eine Führung entlang des Saatwinkler Damms (2.1) oder des Heckerdamms (2.3) aus. Hier hätte die Variante 2.1 den Vorteil einer besseren Anbindung an die Urban Tech Republic, verglichen mit der Variante 2.3.

Die Vorzugsvariante 2.2 lehnen wir ab, da mit dem Ausbau dieser Route sicher ein Eingriff in den Volkspark Rehberge verbunden ist.

**Bereich Beusselstraße – Hauptbahnhof**

Die Führung der Variante 2.2.2 über den Park am Nordhafen lehnen wir ab.

Wir sprechen uns für eine Weiterführung der Varianten 2.1/2.3 über den S-Bahnhof Beusselstraße durch Moabit zum Hauptbahnhof aus.

**RSV 3 „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“**

Wir halten den Königsweg für besser geeignet als die Bundesstraße 1 um den RSV nach Potsdam aufzunehmen. Der Königsweg ist für Radfahrende attraktiver als die B 1 und zudem seit 25 Jahren als Radroute etabliert. Die Brücke über die Autobahn wurde vor kurzem erneuert.

Der Kronprinzessinnenweg verläuft parallel zur AVUS, was seine Attraktivität als Radroute schmälert. Dennoch ist diese Route vermutlich alternativlos, da abweichende Routenvarianten durch Waldgebiet (z.B. östlich der AVUS) mit großen Eingriffen verbunden sind.

Sinnvoll sind auf jeden Fall neue Fahrradstraßen im Ortsteil Grunewald, die den Weg nach Charlottenburg und zum Kurfürstendamm auch für die dortigen Anwohner attraktiver macht.

**Bereich 1: Bornstedter Straße, Trabener Straße und Auerbachstraße**

Die Führung der RSV über Auerbachstraße – Trabener Straße – Bornstedter Straße nach Halensee ist attraktiver als die Route über Eichkampstraße in den Knotenbereich Messedamm / Dreieck Funkturm. Dennoch sprechen wir uns für die Trassenvariante ab dem S-Bahnhof Messe Süd über die Eichkampstraße aus, falls bei der Planung des Ausbaus dieser Route weniger Baumfällungen nötig sein sollten. Ein weiterer Vorteil dieser Route wäre das Vermeiden einer Durchquerung des Friedenthalparks. Hier müssten für einen Ausbau ebenfalls Bäume gefällt werden. Insgesamt sollte hier also noch einmal intensiv geprüft werden, bei welcher der Routen weniger Baumfällungen nötig sind und auf Grundlage des Ergebnisses ggf. eine Neubewertung vorgenommen werden. Bei einer Realisierung des Streckenabschnitts entlang des Friedenthalparks sollte dieser so gestaltet werden, dass Baumfällungen auf jeden Fall vermieden werden. Im Zweifel muss auf diesem kurzen Abschnitt von RSV-Standards abgewichen werden.

**Bereich 2: Grunewald**

In diesem Bereich kommt es zu Konflikten mit dem Artenschutz sowie mit den betroffenen Schutzgebieten (FFH-, Vogelschutz- und Landschaftsschutzgebiet) des Grunewalds. Daher erachten wir es als wichtig, hier in die konkreten Planungen eng einbezogen zu werden. Der Weg ist selbst Teil der Schutzgebiete, was sowohl beim Eingriff, als auch bei der Nutzung als Radweg eine Rolle spielt. Hier ist zum Beispiel die Beleuchtung zu nennen - es müsste ein Beleuchtungskonzept realisiert werden, das mit den Vorgaben der Schutzgebiete vereinbar ist.

Geschützte Tiere (Fledermäuse, Amphibien, Vögel, etc.) dürfen nicht zu Schaden kommen. Das bedeutet, dass wir an dieser Stelle den Einsatz moderner Abblend- und Dimmungstechnologien erwarten oder eine Beleuchtung ganz unterbleibt.

Falls Verbreiterungen asphaltierter Wege vorgesehen sind, ist auf Artengruppen, wie Amphibien und Reptilien, Rücksicht zu nehmen. Entweder werden entsprechend Durchlässe geschaffen, welche zumindest von Amphibien genutzt werden können oder aber es darf zu keiner Verbreiterung der Asphaltdecke kommen. Dennoch bleibt das Restrisiko des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Zusammenhang mit der Nutzungsintensivierung, welches ausgeschlossen werden muss. Dazu sind entsprechende Lösungen zu erarbeiten.

Im Ergebnisbericht wurde erwähnt, dass „Möglichst wenige Eingriffe in den Baumbestand vorzunehmen“ sind, was „in einzelnen Bereichen zu Engstellen führen“ kann. Wir begrüßen diese Vorgehensweise.

Eine Führung der Route östlich der Avus wurde als Alternative zum Königsweg untersucht. Allerdings erachten wir diese Route nicht als sinnvolle Option, da es hier beim Ausbau zu starken Eingriffen kommen würde.

Ab der Einmündung der Havelchaussee ist auf dem Kronprinzessinnenweg KFZ-Verkehr zugelassen. Hier sollen Bäume großflächig gefällt werden, um eine separate Radspur zu realisieren. Hiermit sind wir nicht einverstanden und es sollten unbedingt alternative Lösungen erarbeitet werden (Fahrradstraße), um diese Baumfällungen nicht durchführen zu müssen.

**Bereich 3: Kronprinzessinnenweg und südliche Zubringer**

Hier soll der Radweg auf einem Großteil des Abschnitts auf dem Kronprinzessinnenweg geführt werden, was wir begrüßen. Eine Alternativvariante durch die Borussenstraße und den Rosemeyerweg lehnen wir ab, da diese durch ein Waldgebiet führt und ein Ausbau hier zu Versiegelung und Baumfällungen führen würde.

Im Ergebnisbericht ist zu lesen: „Auch eine Anbindung entlang der Bahngleise in Richtung S-Bahnhof Griebnitzsee ist perspektivisch eine sinnvolle Möglichkeit um die Radinfrastruktur in Richtung Potsdam-Babelsberg zu verbessern.“ Dies sehen wir sehr kritisch, denn die Bahnstrecke führt durch den Düppeler Forst, in dem sich Schutzgebiete befinden. Zudem kann es hier, wie eingangs erwähnt, zu Konflikten

mit dem Artenschutz in Bezug auf Zauneidechsen kommen. Der Stahnsdorfer Damm (ehemalige Straße, heute Radweg) bietet eine attraktive Verbindung nach Dreilinden, Stahnsdorf und via Königsweg nach Babelsberg.

## **RSV 4 „Panke-Trail“**

### **Weiterführung nach Buch**

Wir fordern, dass entsprechend der ursprünglichen Planung, die Radschnellverbindung Panke-Trail über Karow hinaus bis nach Buch weiter geführt wird. Dort ist umfangreicher Wohnungsbau vorgesehen und die Beschäftigten des Medizin-Campus Buch warten auf bessere Bedingungen zum Radfahren und damit eine Alternative zum Auto.

### **Bereich Pankower Tor**

Die Trassierung und die Ausgestaltung des Panke-Trails am Pankower Tor muss Rücksicht nehmen auf die streng geschützte und in Berlin vom Aussterben bedrohte Art der Kreuzkröte.

Eine RSV- Verbindung im Bereich des Bebauungsgebietes "Pankower Tor" kann genutzt werden, um den notwendigen Grünzug entlang der Bahntrasse von der Bebauung abzugrenzen (siehe Abb. 1). Hierzu ist eine Einfassung des RSV 4 mit einem geeigneten Zaun, zum Schutz von Amphibien und Reptilien, zumindest an der Nordwest-Seite unabdingbar. Zudem wird ein Amphibien-Tunnel im Bereich des notwendigen Schutzgebietes, zwischen ebenjenem Biotop und dem Schienen- bzw. RSV-parallelen Grünzug, benötigt. Eine Verlagerung des RSV 4 in den Grünzug oder eine Durchschneidung des einzurichtenden Schutzgebietes lehnen wir ab. Eine Alternative zur dargestellten Trasse wäre dann nur eine Führung über die Granitzstraße.



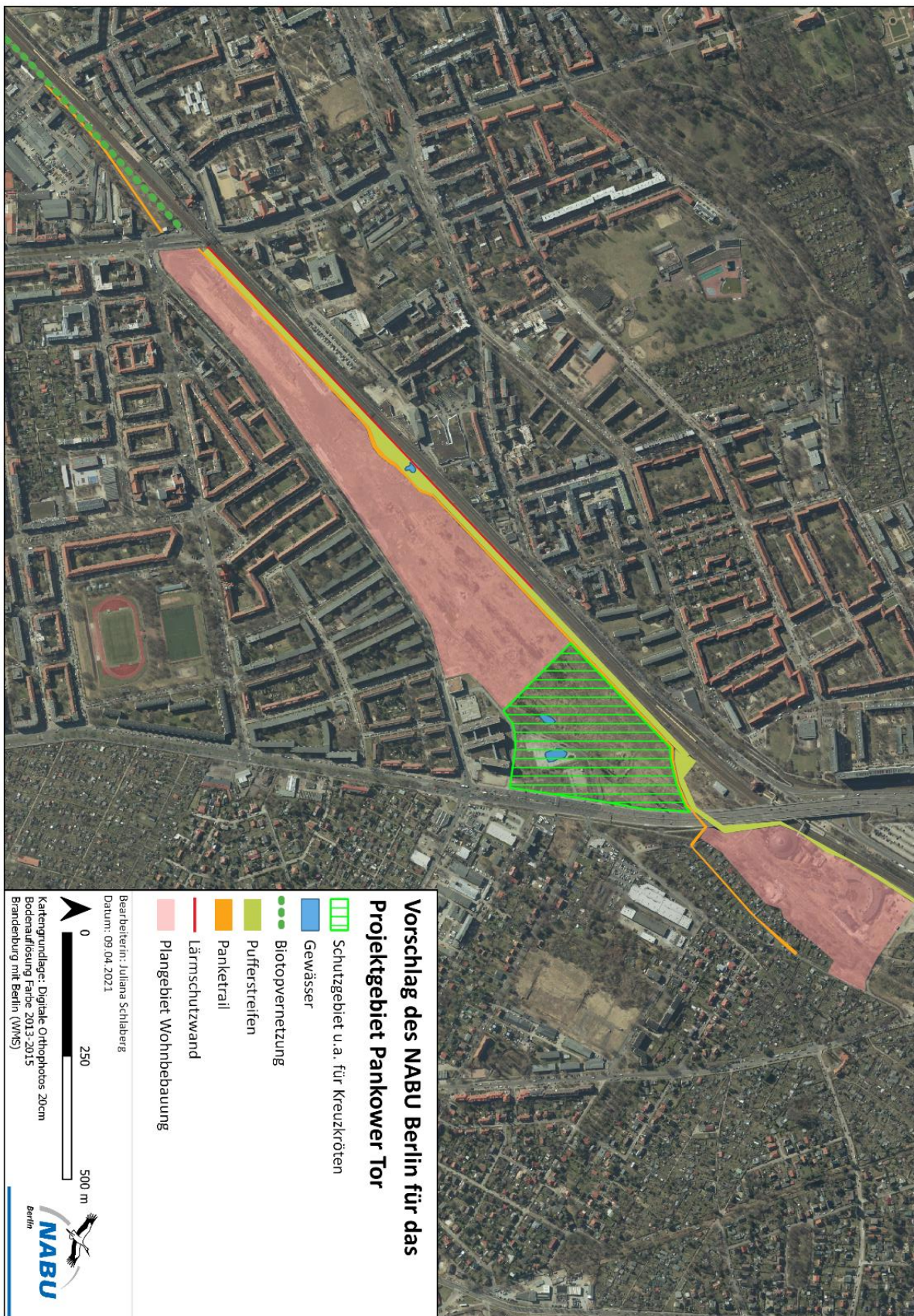


Abbildung 1: Vorschlag für eine Routenführung durch das Projektgebiet „Pankower Tor“

### **Querung der Stettiner Bahn zur Hadlichstraße**

Diskutiert wurde bei der Infoveranstaltung am 10. Mai 2019 die Anbindung der Ortsteile nördlich des Pankower Angers, also Niederschönhausen, Nordend und Französisch-Buchholz, an die Routenführung über Neumannstraße. Hierfür ist die Realisierung der Unterführung unter der Stettiner Bahn von der Neumannstraße zur Hadlichstraße erforderlich. Über Hadlichstraße – Stiftsweg – Mendelstraße – Schlosspark – Siegfriedstraße – Herthaplatz und Waldowstraße lässt sich Niederschönhausen und Nordend an die RSV anbinden, ab Schlosspark über Schlossallee auch Französisch-Buchholz.

Diese Route ist bereits 2016 im FahrRat Pankow besprochen worden (als Vorschlag für die Führung der Radialroute 6, die nun ab Neumannstraße Bestandteil des Panke-Trails sein soll). Ein Lösungsvorschlag des BUND zum Knoten Hadlichstraße – Stiftsweg/Breite Straße – Damerowstraße wurde dort präsentiert. Der ehem. Stadtrat Kirchner hat diesen Vorschlag damals auch von der Verkehrslenkung Berlin (VLB) prüfen lassen.

Bei den Gesprächen am 10. Mai 2019 um den Trassenabschnitt D wurde die Realisierung der Unterführung unter der Stettiner Bahn in Zweifel gezogen. Eine Querung der Bahntrasse an dieser Stelle – wie sie auch im Letter of Intent zum Pankower Tor<sup>5</sup> beschrieben wird – ist jedoch erforderlich, um die nördlich gelegenen Wohnquartiere an den Panke-Trail anzubinden.

### **Routenast zum Schönhauser Tor**

In der Dialoginsel zum Trassenabschnitt D der Infoveranstaltung zum Panke-Trail am 10. Mai 2019, Pankower Tor – Rosa-Luxemburg-Platz, wurden unter anderem die Routenführungen über Schönhauser Allee oder alternativ über Neumannstraße – Dunckerstraße – Kollwitzstraße diskutiert. Wir befürworten die Routenführung über die o. g. Nebenstraßen (Fahrradstraßen) zum Senefelderplatz bzw. Rosa-Luxemburg-Platz. In der Schönhauser Allee sind die Qualitäten einer Radschnellverbindung nicht herzustellen.

### **Einbindung in das Routennetz am Schönhauser Tor (Max-Beer-Straße/Linienstraße)**

Am Endpunkt der Radschnellverbindung am Schönhauser Tor besteht heute eine unübersichtliche Situation: die Fahrradstraße Linienstraße ist durch Aufpflasterung zwischen Alte Schönhauser Straße und Max-Beer-Straße unterbrochen. Die Aufteilung der Radverkehrsströme der RSV in die Max-Beer-Straße (Fahrradstraße Richtung Schlossplatz) und die Linienstraße sollte grundlegend überdacht werden. Mindestens die o. g. Aufpflasterung sollte aufgehoben werden, da sie die Vorfahrten an der Max-Beer-Straße und der Alten Schönhauser Straße zum Nachteil der Fahrradrouten definieren.

---

<sup>5</sup> [www.pankower-tor.de/sites/default/files/downloads/2018\\_04\\_25\\_grundsatzvereinbarung\\_land\\_berlin-krieger-1.pdf](http://www.pankower-tor.de/sites/default/files/downloads/2018_04_25_grundsatzvereinbarung_land_berlin-krieger-1.pdf)

## **RSV 5 „West-Route“**

Die von InfraVelo als fachlich am besten bewertete Trassierung entspricht aus unserer Sicht auch der naturschutzfachlich sinnvollsten Variante.

Einer RSV entlang des Straßenzuges „Straße des 17. Juni / Heerstraße“ steht aus naturschutzfachlicher Sicht nichts entgegen, solange die Trasse auf der Fläche der bereits versiegelten Straße geführt wird und nicht in die ggf. angrenzenden Grünanlagen eingreift. Dies gilt v. a. für den Bereich Pichelswerder/ Tiefwerder.

### **Kaiserdamm - Bismarckstraße**

Im Abschnitt Kaiserdamm – Bismarckstraße sollte die Anlage der RSV als Chance zur Teilentsiegelung genutzt werden. Versickerungs- und Verdunstungsstreifen können neben der RSV angelegt werden. Historisch kann man sich am Grüngleis (Gestaltung: Erwin Barth) der bis 1937 entlang der Nordseite bestehenden Straßenbahn orientieren.

### **Großer Tiergarten**

Wir begrüßen, dass eine Trassierung durch das Parkgebiet nicht mehr zur Diskussion steht.

## **RSV 6 „Teltowkanalroute“**

### **Bereich 1: Teltowkanalufer und südliche Zubringerstrecke**

Am Teltowkanalufer können die Standards einer RSV nicht eingehalten werden. Die Bäume und Sträucher müssen erhalten werden, auch damit es am Ufer weiterhin Schatten - für zu Fuß Gehende und Radelnde - gibt.

Weil seit 30 Jahren am Teltowkanalufer eine Senatsveloroute verläuft, sollte diese auf jeden Fall erhalten werden, indem die Wege saniert werden. Wenn es gelingt, die Route trotzdem als RSV zu bezeichnen, könnten nicht nur mehr Bundesmittel fließen, sondern es gäbe auch einen Präzedenzfall, dass RSV nicht auf Kosten der Natur gebaut werden müssen.

Die teilweise parallel zum Teltowkanal verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Goerzallee - Hindenburgdamm und Ostpreußendamm stellen gegenüber dem Kanaluferweg keine Alternative für die RSV nach Teltow dar. Der Ostpreußendamm ist viel zu schmal, die bestehende gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf den schmalen Gehwegen ist schon heute problematisch. Bei der Fahrbahnbreite gibt es keine Reserven (Linienbusverkehr). Der Hindenburgdamm verläuft zu weit entfernt. Unabhängig von der RSV muss hier jedoch eine Lösung für die Führung von Bus- und Radverkehr gefunden werden.

Eine Trassenführung entlang des Teltow-Kanals - südlich der Wismarer Straße - wird von uns abgelehnt. Die Vorrangroute, mit der wir einverstanden sind, verläuft bis zur Wismarer Straße und dort wechselt sie über die bestehende Brücke über den Teltowkanal auf das Brandenburger Gebiet, was heute

bereits als Velo-Route beschildert ist. Somit kann auf eine Streckenführung über die Goerzallee verzichtet werden. Der weiterführende Weg auf Berliner Seite nach Westen sollte aber ein Schild und ein Sperrgitter erhalten. Davon würden auch die Radfahrenden profitieren, weil sie ohnehin wieder umdrehen müssten, um nach Teltow zu kommen.

### **Bereich 3: Hans--Baluschek--Park / Priesterweg**

Wir lehnen eine Führung der RSV durch den Hans-Baluschek-Park ab, zumal es sich hierbei um eine Ausgleichsfläche für den Bau der Stadtautobahn handelt - hier darf es keine Überplanung mit Verkehrsflächen geben.

Stattdessen sollte geprüft werden, ob die Realisierung einer Trasse über den Priesterweg auch unter Erhalt der Baumallee möglich ist.

### **RSV 7 „Spandauer Damm – Freiheit“**

Wir begrüßen, dass die RSV 7 in der Vorzugsvariante entlang des Spandauer Damms und der Freiheit geführt werden soll. Einen Umweg über den Ruhwaldweg (Variante 7.1) im Norden lehnen wir ab, da diese Route sicherlich mit einer Mehrversiegelung und Baumfällungen verbunden ist. Die Alternativvariante 7.2 südlich des Spandauer Damms durch das Wohngebiet sollte ebenfalls vermieden werden.

Auch nördlich des Spandauer Damms, wo die RSV entlang geführt werden soll, sind Bäume betroffen, die möglichst erhalten und in den Mittelstreifen zwischen Fahrbahn und Fußweg integriert werden sollten (Abb. 12). Aus der Skizze und auch aus dem Untersuchungsbericht insgesamt wird allerdings nicht ersichtlich, wie viele Bäume integriert werden können bzw. wie viel Begleitgrün erhalten werden kann.

Eine Anbindung an die RSV 5 über die Otto-Suhr-Allee bis zum Ernst-Reuter-Platz wird von uns befürwortet. Somit würde eine durchgängige Verbindung aus Richtung Charlottenburg geschaffen, die den Schlosspark Charlottenburg und die Route des geplanten Spree-Rad und Wanderwegs von schnellem Radverkehr entlasten kann.

### **RSV 8 „Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee“**

Den Ausbau der Falkenseer Chaussee als RSV sehen wir kritisch, da diese mit der hier geplanten Straßenbahntrasse Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes ist. Eine Führung der RSV im Spekte-Grünzug lehnen wir dennoch ab.

Wenn parallel zum Spekte-Grünzug verlaufende Nebenstraßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, kann auch der Raddurchgangsverkehr in der Grünanlage selbst reduziert werden. Dies wird bereits seit 30 Jahren erfolgreich am Volkspark in Schöneberg und Wilmersdorf praktiziert:

Spekteweg als Fahrradstraße bis zur OHE - Weg parallel zur OHE bis Reckeweg als Fahrradstraße - Wolfshorststraße als Fahrradstraße- Am Kiesteich mit neuen Radverkehrsanlagen - An der Felgenlake als Fahrradstraße.

Sollte ein Umbau der Straße „Am Kiesteich“ nicht möglich sein, kann ggf. der RSV über den Weg südlich des Kiesteiches in den Spektewiesen geführt werden (getrennter Fuß- und Radweg im Bestand). Dieser dürften dann aber auf keinen Fall verbreitert werden.

Den gemeinsamen Rad- und Fußweg parallel zum Spekteweg könnte man als reinen Fußweg ausweisen, wenn der Spekteweg Fahrradstraße wird.

### **RSV 9 „Ost Route“**

Grundsätzlich erscheint die Planungstrasse entlang der Landsberger Allee naturschutzfachlich am sinnvollsten zu sein. Die geradlinige Strecke auf einer großzügig dimensionierten Straße erscheint für uns die naheliegende Trassierung für eine RSV in Lichtenberg und Marzahn – Hellersdorf zu sein. Eine Feinverteilung über nördlich und südlich der Landsberger Alle gelegenen Wohngebiet ist auf den bestehenden Straßen und Radwegen ohne weiteres möglich.

Der bestehende Schutzstatus des LSG „Landschaftspark Herzberge“ und das dort bestehende erhöhte Aufkommen anderer Nutzergruppen lassen aufgrund des Konfliktpotentials die von InfraVelo „fachlich am besten bewertete Trasse“ hinsichtlich ihrer Eignung zweifelhaft erscheinen. Zudem kommt es hier ggf. zu Konflikten mit dem strengen Artenschutz, da dieses Gebiet bekanntermaßen für Zauneidechsen aufgewertet wurde.

Als Alternative für den Ostteil der Route schlagen wir eine Streckenführung vom Schlossplatz nach Wuhletal vor, die der BUND LV Berlin vor wenigen Jahren erarbeitet hat<sup>6</sup>. Dieser würde nicht durch den Park Herzberge am Krankenhaus geführt, sondern den bestehenden Radweg vom Tierpark parallel zur oberirdischen U5 nutzen. Diese Route hätte den Vorteil, dass sie attraktiver ist, als eine Streckenführung entlang der Landsberger Allee. Allerdings wären bei dieser Strecke gegebenenfalls vorhandene Konflikte mit dem Artenschutz (Zauneidechsen) und eine mögliche Beeinträchtigung der Biotopverbundfunktion entlang der U5 zu prüfen.

---

<sup>6</sup> <https://www.bund-berlin.de/service/publikationen/detail/publication/mittenmang-bund-vorschlaege-fuer-rad-schnellverbindungen-und-radvorrangrouten/> (S. 19/20)

## **RSV 10 „Reinickendorf-Route“**

Auch wenn für diese Route noch keine Machbarkeitsuntersuchung vorliegt, wollen wir bereits jetzt auf einige Punkte bzgl. der vorgestellten Route eingehen. Auch wenn die Route entlang der Bahntrasse derzeit nicht favorisiert wird, möchten wir vorsorglich darauf hinweisen, dass Trassen, welche parallel daran entlang führen, Umweltverträglichkeitsprüfungen aufgrund der vorkommenden streng geschützten Arten nach sich ziehen. Es kann zu Konflikten mit Vorkommen von Reptilien kommen. Wir begrüßen, dass bereits bei den Trassenfindungen darauf geachtet wird, die Eingriffe in Natur und Landschaft, speziell Baumfällungen, zu vermeiden. Aufgrund der Nähe zum Tegeler Fließ und Tegeler Sees ist jedoch im gesamten Bereich der Streckenführung durch den Tegeler Forst mit Betroffenheiten von Amphibien zu rechnen.

Für Route 10.0 und 10.2 bedarf es bei einem geplanten Eingriff im Bereich Tegeler Fließ (FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet) / Karolinenstraße einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Hier sind die Besonderheiten und Ansprüche der Feuchtgebiete und der daran gebundenen Arten zu beachten. Dabei muss ein großes Augenmerk auch auf die Beleuchtung dieses Abschnittes erfolgen. Da speziell Amphibien nachtaktiv sind, reicht es u. E. nicht aus, die Beleuchtung energieeffizient und ökologisch auszurichten, sondern es sind vor allem Dimmungstechnologie bzw. Abschaltzeiten von Anfang an fest einzuplanen. Das ist deshalb entscheidend, da diese Tiere in den Dämmerungszeiten des Frühjahres morgens und abends wandern. Das sind auch die Zeiten, in denen bereits bzw. noch Pendler unterwegs sind. Eine Tötung von Tieren muss zwingend vermieden werden, da sonst Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG drohen. Da die Umstände zur Realisierung eines voll ausgebauten Radweges im Bereich Tegeler Forst (Karolinenstraße) / Tegeler Fließ zu sehr vielen Konflikten führt, erachten wir es als sinnvoll, diesen Abschnitt nicht weiter auszubauen, sondern lediglich bereits vorhandene Wege zu erhalten bzw. den Radverkehr so auszubauen, dass der Autoverkehr zugunsten der Radfahrer weiter eingeschränkt wird.

Die Route 10.3 führt, wenn sie weiter verfolgt wird, im Bereich des Tegeler Sees über Flächen, welche für den Naturschutz vorgesehen sind. Daher sollte der Bereich dieser Route nicht als Radschnellweg ausgebaut werden, sondern wenn dieser weiter verfolgt wird, lediglich als Weg erhalten bleiben.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert  
Geschäftsführer

für unsere nach § 63 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. R. Altenkamp	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)
gez. V. Graichen	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. A. Zehe	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. A. Solmsdorf	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)
gez. Dr. P. Warnecke	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)