ERGEBNISPROTOKOLL (Entwurf)

Protokoll der 54. Sitzung

STADTTEIL-FORUM
TIERGARTEN SÜD

am Dienstag, den 1. März 2022 von 18:05 bis 19:55 Uhr als Videotreffen

1. Begrüßung

Moderation: Adda Schmidt-Ehry
18 Teilnehmende

1.1 Vorstellungsrunde

entfällt

1.2 Protokoll der 53. Sitzung

angenommen

2. Nicht noch mehr Radverkehr im Park! – Absehbare Auswirkungen des neuen Radverkehrsplans und der geplanten Radbahn, vorgestellt von Volker Kreibich

s. Anlage: Präsentation

Die Diskussion dazu:

- Wenn die Brücke 5 über die Yorckstraße und den Biomarkt in Betrieb geht, ist zusätzlicher Verkehr in den Park hinein zu erwarten.
- Die vorgesehene Wegeführung vom Südkreuz westlich der Bahntrasse über die Monumentenbrücke auf die östliche Seite und dann in den Park wird erleichtert, wenn die Monumentenstraße wie geplant Fahrradstraße ist.
- Bei der vorgeschlagenen alternativen Route über die Großgörschenstraße könnte es Probleme an der Unterführung der S-Bahn geben (wobei es dort bereits jetzt einen Zweirichtungsradweg und die Breite der Unterführung ca. 7 m beträgt).
- Der Nelly-Sachs-Park dürfte die Querung von der Bülow- zur Dennewitzstraße vertragen. Nur die bisher vorgesehene Umfahrung eines Rondells dürfte unrealistisch sein, weil sie gegenüber der gradlinigen Durchfahrt wenig Beachtung finden würde.
- Von der Flottwellstraße über das Schöneberger Ufer zur Köthener Brücke müsste noch die Abbiegemöglichkeit verbessert werden.
- Eine Ost-West-Querung des Parks wird sich nicht vermeiden lassen, da sich der Park sehr lang von Nord nach Süd erstreckt. Da werden sich Alternativrouten nicht durchsetzen. Am ehesten realistisch wäre eine Querung vom U-Bahnhof Gleisdreieck zur Lützowstraße, die als vom Fußverkehr abgetrennter Radweg gestaltet werden müsste.
- Alternativrouten müssen, wenn sie Umwege beinhalten, attraktiv sein, weil sonst bevorzugt die kürzere Route, hier durch den Park, genutzt wird.
- Die Routenführung über die Flottwellstraße würde erheblich an Attraktivität gewinnen, wenn die Auffahrt zur geplanten Brücke über die Uferstraßen und den Kanal von der Flottwellstraße aus erfolgen würde. Damit könnte auch das Planungshindernis – keine Brückenpfeiler auf der Bahntrasse – behoben werden. Nicht einfach zu lösen wäre dabei die Führung der ca. 80 m langen Rampe zur

Brücke.

- Das Steglitzer Parkbündnis lehnt Radschnellwege ab. Besser wären Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen. Dagegen wird eingewandt, dass Radschnellverbindungen sinnvoll sind, um einen zügigen Radverkehr von den Außenbezirken und den umliegenden Gemeinden in die Innenstadt zu fördern.

- Der Ausbau der „Radbahn“ dürfte einen Zeithorizont von 10-20 Jahren, also aktuell keine so große Bedeutung, haben.

2. Berichte aus den Arbeitsgruppen

2.1. AG Öffentlicher Raum und Verkehr
Zu den Kiezblocks gab es eine Onlineveranstaltung mit der Verkehrsstadträtin von Mitte, Almut Neumann, und der Stadtentwicklungsstadträtin von Pankow, Rona Tietje, bei der ein unterschiedliches Herangehen an die Entwicklung von Kiezblocks deutlich wurde. In Pankow sind zwei Pilotprojekte mit wissenschaftlicher Begleitung in Vorbereitung. Dort heißt es Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit. Das braucht Zeit. Dagegen setzt Almut Neumann auf schnelle, kleinere Maßnahmen, die ggf. auch einfach angepasst werden können, lernen aus Erfahrungen. So wurde im Bellermannkiez begonnen. Dabei gibt es auch nicht unbedingt eine umfassende, sondern ggf. nur eine punktuelle Bürgerbeteiligung, die sie aber prinzipiell für notwendig hält.

Roland Kretschmer und Jörg Borchardt haben 4 Termine für eine temporäre Spielstraße in der westlichen Pohlstraße ins Auge gefasst: jeweils donnerstags am 19. Mai, 23. Juni, 25. August und 22. September (autofreier Tag). Notwendig ist, dass das Antragsverfahren nicht zu kompliziert ist und dass die Verkehrsschilder und die Absperrbaken zur Verfügung stehen. Es wurde der Vorschlag gemacht, sie ggf. aus Fördermitteln (FEIN) zu finanzieren.

2.2. AG Magdeburger Platz
Die Auswertung des Bürgerbeteiligungsverfahrens ist fertig, liegt der AG aber noch nicht vor, ist aber beim Büro für Bürgerbeteiligung nachgefragt.
Frau Neumann hat angeboten, zusammen mit Herrn Gothe und Mitarbeiter*innen des Grünflächenamtes zum Stadtteil-Forum zu kommen. Sie möchte das Beteiligungsergebnis und die vom Grünflächenamt vorgesehenen kurzfristigen Verbesserungsmaßnahmen vorstellen. Wir können Terminvorschläge machen. Es bietet sich der turnusmäßige Apriltermin (5. April) an. Können wir noch einen Termin für ein zusätzliches Treffen anbieten? Vorschlag: Donnerstag, 28.April. Ein zusätzliches Treffen an diesem Tag findet Zustimmung.

2.3 AG Schule im Quartier
Am 1. April findet mit Unterstützung der AG der diesjährige Spendenlauf der Schule statt und am 2. Juli die Sommergala.

3. Verschiedenes/Organisatorisches/Aktuelles aus dem Stadtteil

Kiezspaziergang:
Anouk Mayadoux berichtet von der Planung des Kiezspaziergangs mit Herrn Gothe: Er findet am 6. April statt, Treffpunkt ist die Ecke Pohl-/Kluckstraße um 15 Uhr. Es geht entlang der Pohlstraße mit folgenden Stationen:
Parkplatz neben dem Eingang zur Allegro-Grundschule/Kita Maulwurf: Ein geeigneter Standort für Schulcontainer, um Platz zu schaffen für vorübergehend erhöhte Schülerzahlen (Philipp Hailperin).
Temporäre Spielstraße (Jörg Borchardt)
Situation der Gastronomie (Roland Kretschmer)
Pohlstr. 8: Wann kommen die Modularbauten für Geflüchtete (Bergis Schmidt-Ehry)
Pohlstr. 11 Jugendtreff (Karsten Masch)

Sabine Zemelka berichtet, dass für die Pflege der restlichen vier Beete am „Platz ohne Namen“, die nicht von ihrer Hausgemeinschaft gepflegt werden, Unterstützung durch die Tageswerkstatt des Drogennotdienstes gewonnen werden konnte. Die dazu notwendige Zusammenarbeit mit dem Grünflächenamt läuft reibungslos.
Sie fragt auch an, was getan werden kann, damit die Durchwegung von der Kurfürsten- zur Kluckstraße geöffnet wird. Nach dem Namen und der Erreichbarkeit der Hausverwaltung kann Sulaf Ahmed von REWE gefragt werden. Es wird mitgeteilt, dass Handwerker berichtet haben, die Öffnung solle Ende März erfolgen.

André van Linne berichtet, dass es – organisiert von der Eule – am 22. März einen Cleanup Day im Park am Gleisdreieck gibt.
Am 30. April werden die Kleingärtner am/im Park am Gleisdreieck einen offenen Tag veranstalten.

4. Ende: 19.55 Uhr

Protokoll: J. Borchardt

Anlage: Präsentation "Nicht noch mehr Radverkehr im Park! - Absehbare Auswirkungen des neuen Radverkehrsplans und der geplanten Radbahn"

Nicht noch mehr Radverkehr im Park!
Absehbare Auswirkungen des neuen Radverkehrsplans und der geplanten Radbahn

1. **Mobilitätsgesetz Berlin: Radverkehrsplan**
   Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck
2. **Radbahn Berlin**
   Vorstellung und kurze Bewertung der Aussagen der neuen Studie zum Park am Gleisdreieck
3. **Fahrradstraße Flottwellstraße**
   Argumente für eine Ausweisung der Flottwellstraße als ‚Fahrradstraße‘

Der Park in der Zange – Fußgänger und Radfahrer auf begrenztem Raum

„Radfahren erlaubt - Fußgänger haben Vorrang“
(geltende Regelung in Berliner Grünanlagen)

Der Radverkehr wird weiterhin stark zunehmen

- Mobilitätsgesetz, Radverkehrsplan: Vorrangrouten durch den Park
- Radschnellverkehr: RSV 6 Teltow – Innenstadt (Monumentenbrücke): Pendlerverkehr durch den Park
- Radbahn Berlin: Querung des Parks

Radverkehrsplan des Landes Berlin - Netzplan Radverkehrsnetz

Radvorrangnetz (Quelle: Anlagen zum Radverkehrsplan Berlin)

- (A) Rot: „Rad vor Fuß“
- (B) Gestreift: „Fuß vor Rad“

Flottwellstraße im Radvorrangnetz A

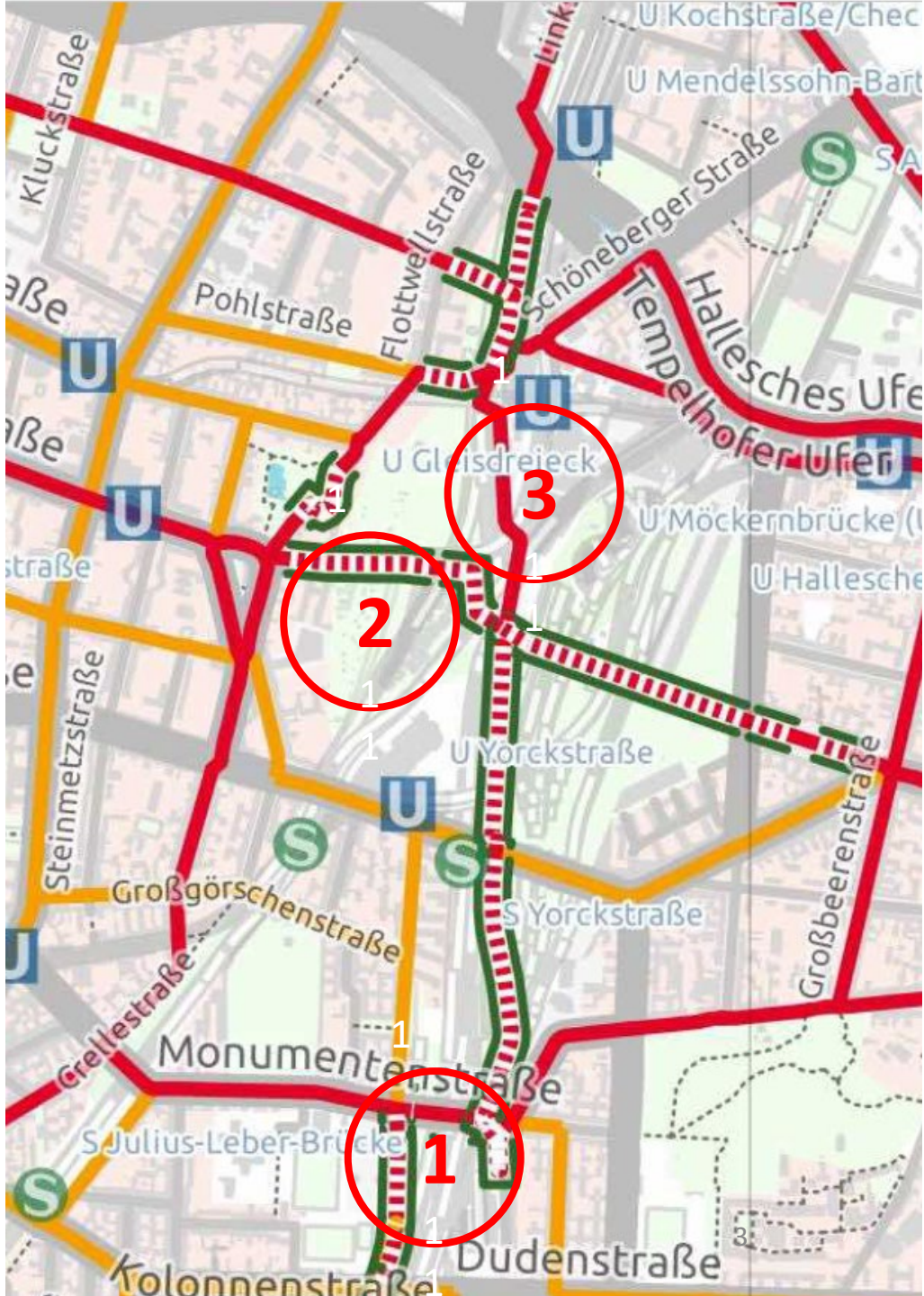
Neue Brücke über den Landwehrkanal

Warum keine Detailuntersuchung zum Park?

- Radvorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radvorrangnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
- Ergänzungsnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)

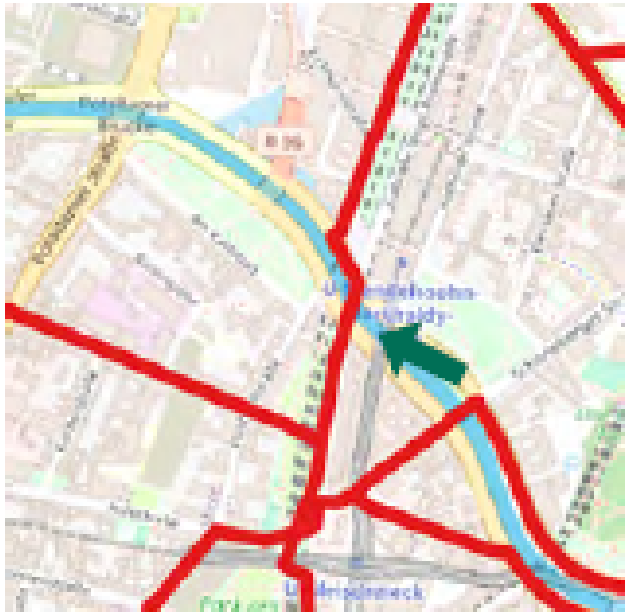
Kritische Punkte:

1. Umweg mit Steigung
2. Brückenbau
3. „Rad vor Fuß“



Neue Brücke über den Landwehrkanal

Radvorrangnetz:
Liste wichtiger Streckenneubauten (Auszug)

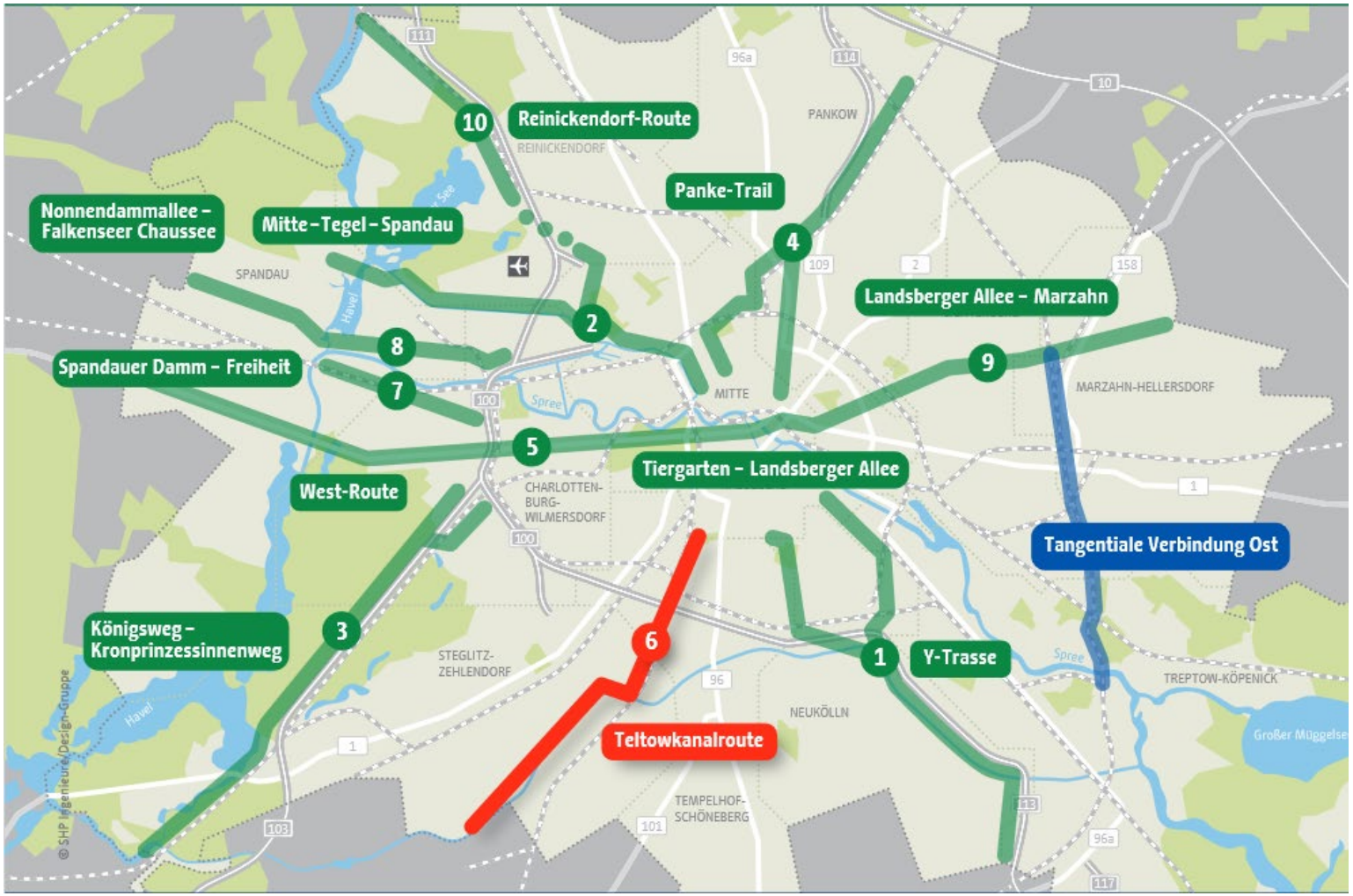
2	Kanalbrücke Linkstraße (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)	neue Kanalbrücke in Verlängerung der Linkstraße in Richtung Gleisdreieck	

Quelle: Radverkehrsplan des Landes Berlin, Anlage 1.1

Radschnell-verbindungen

RSV 6
Teltowkanalroute

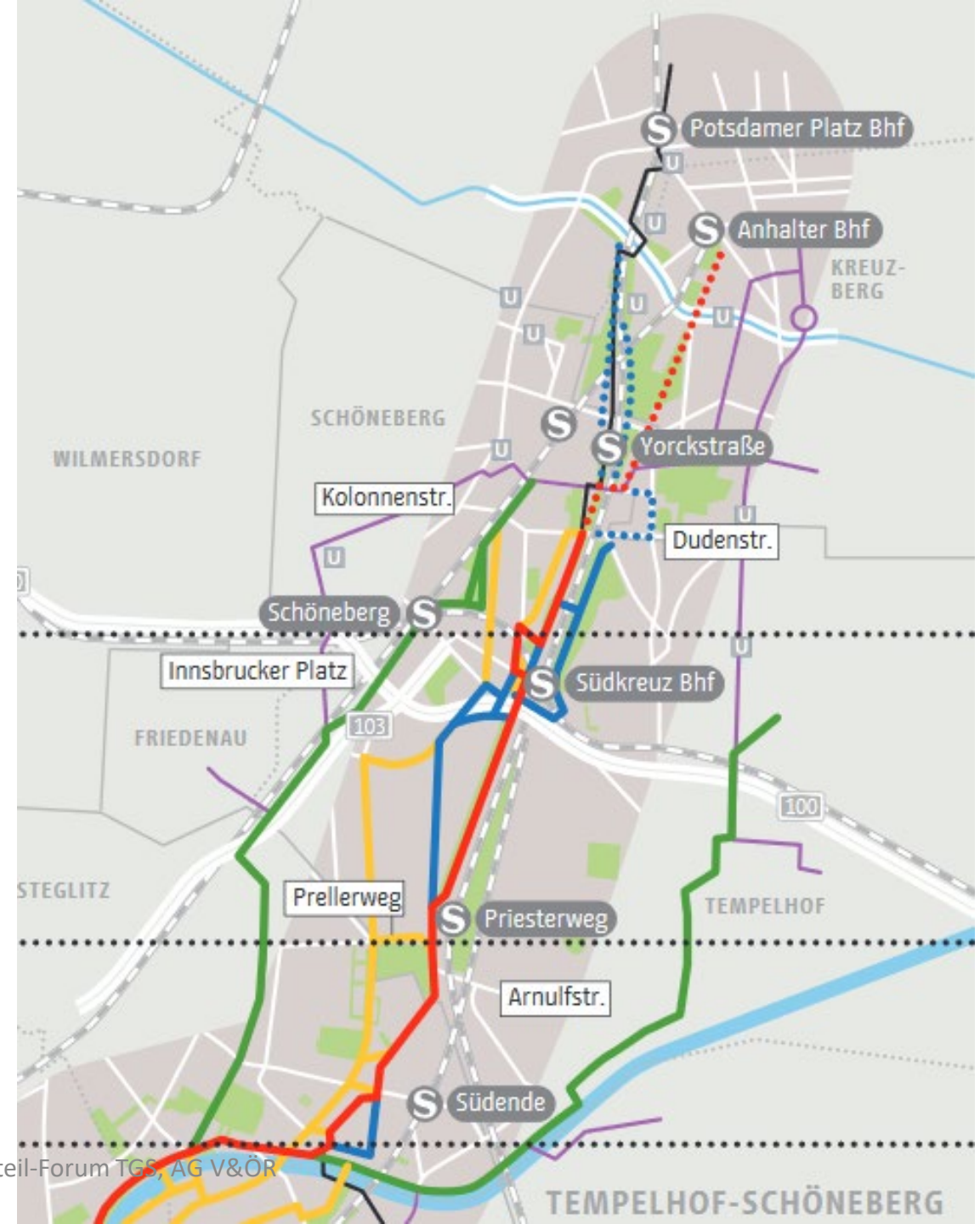
Wird den SW Berlins mit der Stadtmitte verbinden.



Geplante Radschnellverbindungen im Land Berlin (Stand März 2020)

Die RSV 6 und ihre nördlichen Zubringerstrecken

- RSV 6 soll bis Kolonnenstraße ausgebaut werden.
- Fortsetzung als Vorrangverbindung in Richtung Stadtmitte geplant.
- Zusätzlicher Radverkehr durch den Park am Gleisdreieck.



Teltowkanalroute 6 – Zubringer

Dargestellte (noch nicht geplante) Zubringer scheinen den Park zu umgehen.

Zuständigkeit: Bezirke

Kritik an den Radschnellwegen

Kritische Thesen zur Planung von Radschnellwegen

1. Radverkehr muss auf Straßen gefördert und gesichert werden. Das bringt die Verkehrswende voran und erschließt viele Ziele.
2. Radverkehr braucht dichte Netze, nicht einzelne Superrouten.
3. Grüne Erholungsräume müssen bleiben, was sie sind. Durchgangsverkehr per Rad ist so weit möglich, wie er Natur und Erholung nicht beeinträchtigt.
4. Statt des Schnellwegs sollten jeweils mehrere Parallelwege zum Radfahren ausgebaut werden.

Quelle: Konzept des Parkbündnisses Schöneberg-Steglitz (www.parkbündnis.de)

Zur Kritik des Parkbündnisses am geplanten Verlauf der RSV 6/Teltowkanalroute: *https://gleisdreieck-blog.de/2022/01/12/endstation-des-radschnellwegs-6-teltowkanalroute-an-der-bautzener-strasse/*

Lösungsvorschlag:
Der Park wird großräumig umfahren (inkl. Flottwellstraße).

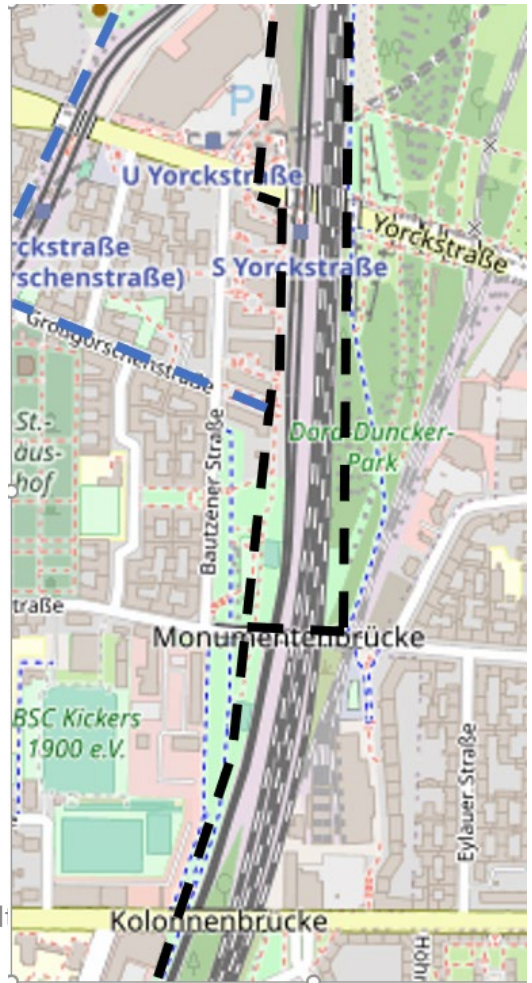
Von der Bautzener Straße

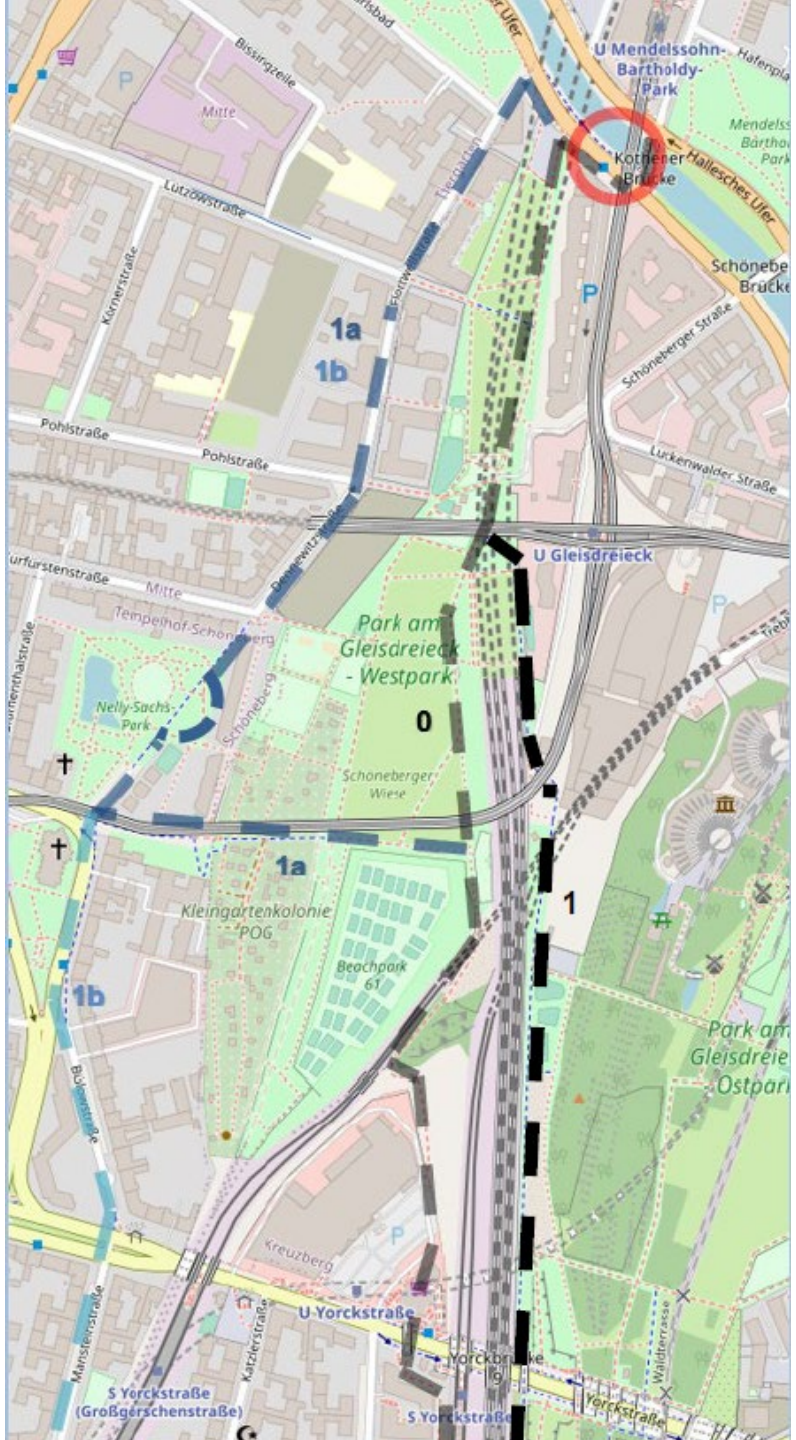
- links in die Großgörschenstraße,
- unter der S-Bahn hindurch,
- rechts in die Mansteinstraße,
- über die Yorckstraße (Ampel)
- in die Bülow- und Flottwellstraße.

Teilweise bereits Radwege,
Großgörschenstraße noch gepflastert.

Konfliktpunkt:
Fußwege am Schöneberger Ufer und auf der Köthener Brücke, Bushaltestelle M29

Legende:
0 ‚Luftlinie‘ Monumentenbrücke – Potsdamer Platz
1 Radverkehrsplan Berlin
1b Lösungsvorschlag zur Umfahrung des Parks





Radbahn Berlin

https://www.radbahn.berlin/media/pages/reallabor/studien/0b67c7993d-1641404872/2101_gesamtstudie_pura.pdf

Ziele und Konzept

„Die Radbahn verfolgt das Ziel, den verwaisten Stadtraum unter und neben dem Viadukt zu aktivieren.“

1. **Radbahn als lebenswerter Stadtraum**
2. **Radbahn als gemeinsamer Straßenraum**
3. **Radbahn als Verbindung**

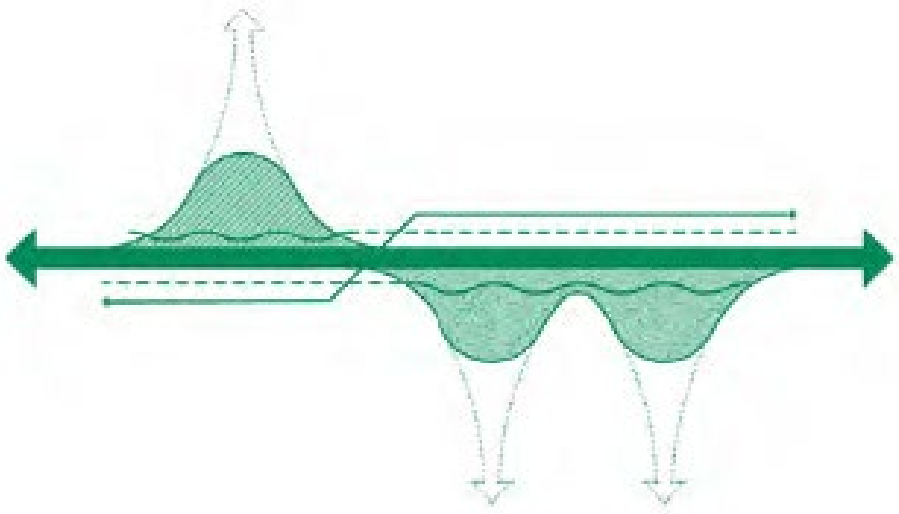
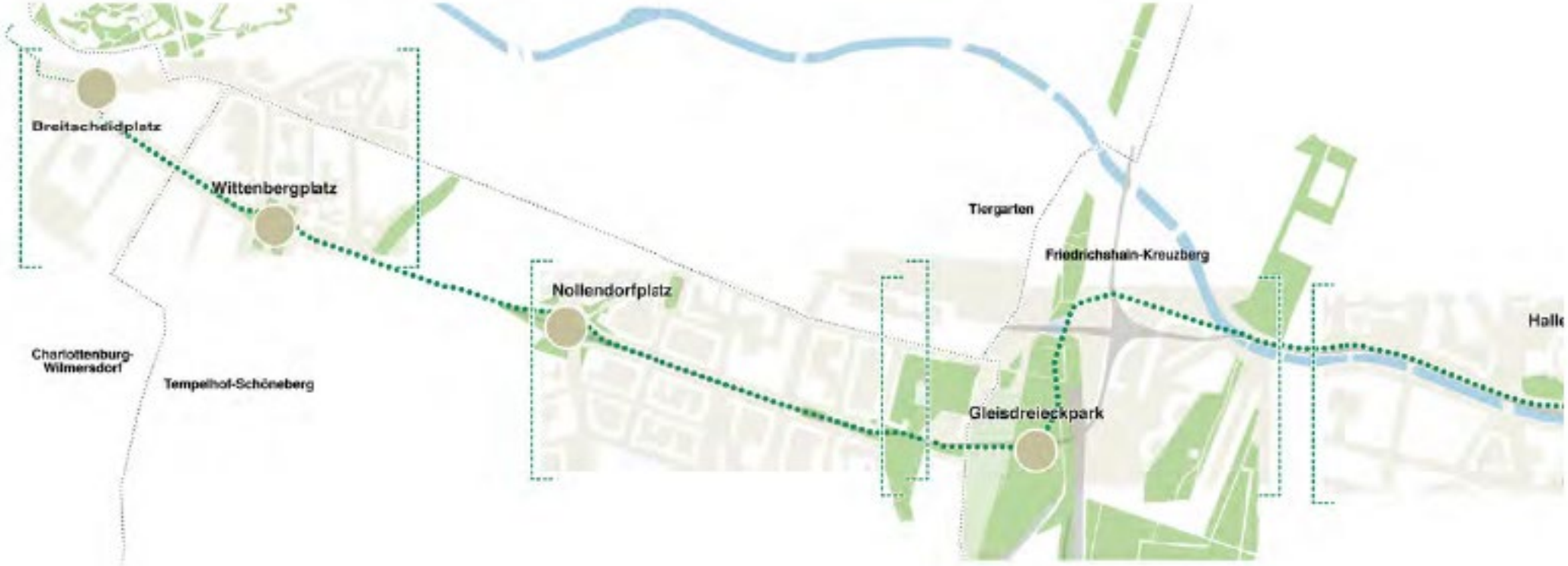


Abb. 2: Konzeptskizze aus der Überlagerung der drei integrierten Ziele

Teilräume

Promenade — **Unterm Dach** — **Im Park** — **Am Wass**

Detaillierte Analysekarten der einzelnen Teilräume folgen im anschließenden Kapitel.



Die Radbahn durchquert den Westpark

STADTRAUM

- Bauliche Strukturen
- Landmarke
- Hochbahn Viadukt
- EG-Einzelhandel
- Lokale Institutionen
- Schulen
- Spielplatz
- Wichtige Ziele und Einrichtungen

VERKEHRSRAUM

- Fahrradstraße
- Bestehende Verkehrsprojekte / -Initiativen
- Ideen angrenzender Initiative
- Geplante Radschnellverbindung
- Jelbi-Station
- Haltestellen (U-Bahn/ Bus/ Nachtbus)
- Unfallschwerpunkte Radverkehr
- Lärmemissionen (> 65 bis 75 dB(A))
- Gesicherte / ungesicherte Überquerungsstelle
- Parkplatz / Haus

GRÜN- UND ÖFFENTLICHER RAUM

- Öffentliche/ private Grünflächen
- Wasserflächen
- Restflächen
- Monotone Raumkanten
- Baumreihe
- Grünstreifen am Kanal
- Grünstreifen an Hochbahn
- Wichtiger Einzelbaum/ Baumgruppe

Risiken und Potentiale: RB als Verbindung

Potenzial

- **Verknüpfung Radverkehrsnetz:** Der Park hat eine wichtige Verbindungsfunktion im städtischen Radverkehrsnetz sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung. Eine gute Radverkehrslösung kann diese Verbindungsfunktion stärken und Konflikte mit dem Fußverkehr minimieren (Bündelung der Radverkehre auf geeigneter Infrastruktur).

- **Anbindung Park am Gleisdreieck:** Der Park am Gleisdreieck befindet sich im Zentrum der Gesamtstrecke und strahlt als beliebtes Freizeit- und Erholungsziel in die Umgebung aus. Die hohe Aufenthaltsqualität ist für alle Nutzer:innengruppen relevant.

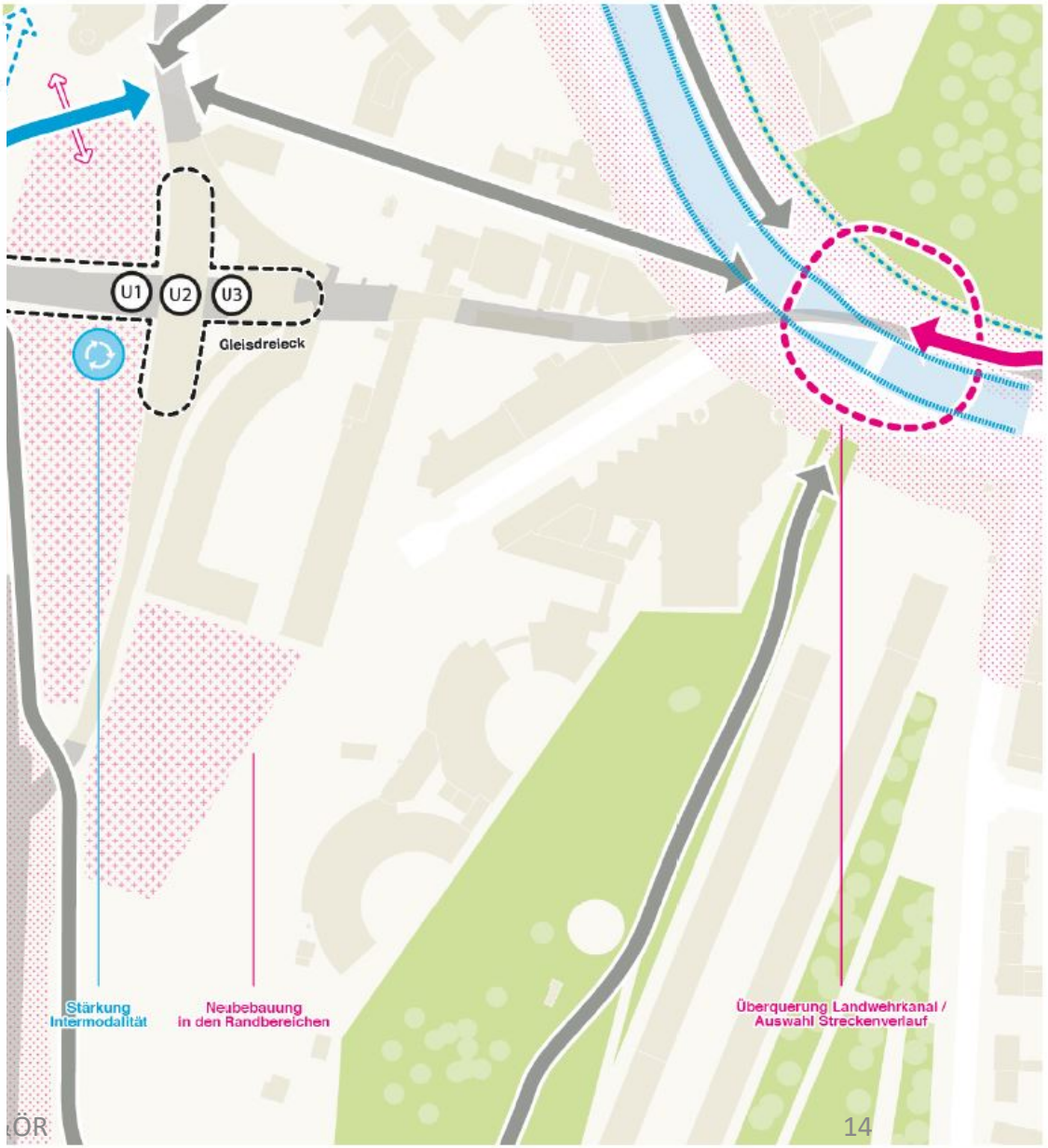
- **Verbindung Gleisdreieck und Landwehrkanal:** Die Radbahn hat das Potenzial die Grünvernetzung zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Landwehrkanal herstellen. Eine mögliche Vernetzung könnte vom Kanalabschnitt beim Halleschen Ufer mit seinen breiten Uferzonen über eine ökologisch aufgewertete Schöneberger Straße verlaufen. Die ökologische Qualifizierung könnte durch die Pflanzung von Straßenbäumen und dazugehörigen Vegetationsstreifen erfolgen. Die breiten Uferzonen des Kanals könnten durch eine Qualifizierung der Vegetation und eine bessere Zugänglichkeit für Nutzer:innen funktional und gestalterisch erheblich verbessert werden.

- **Stärkung Intermodalität:** Der angrenzende

Risiko

- **Überquerung Landwehrkanal:** Eine große Herausforderung stellt die Überquerung des Landwehrkanals und die Anbindung an das Hallesche Ufer dar. Es bestehen bereits einige Brückenbauwerke. Hier gilt es, die Bestandssituation mit Führungsmöglichkeiten für einen sicheren Radverkehr im Zuge der Radbahn abzugleichen.

… „Konflikte mit dem Fußverkehr minimieren [durch] Bündelung der Radverkehre auf geeigneter Infrastruktur.“ …



Konflikte mit dem Fußverkehr

Der Park am Gleisdreieck hat neben seiner Naherholungs- und Aufenthaltsfunktion eine wichtige Funktion für den Fußverkehr. Zudem hat die Nord-Süd-Achse zunehmend eine immer stärkere Verbindungsfunktion auch für den Radverkehr übernommen. Sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-West-Richtung verläuft das Radvorrangnetz durch den Park, was ihn zu einem wichtigen Verknüpfungspunkt macht. Vor diesem Hintergrund ist die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr kritisch zu sehen, da daraus entstehende Nutzungskonflikte zwischen Aufenthalt und Verbindung unvermeidbar sind. Um Konflikte zwischen den Nutzer:innen zu minimieren, weisen diverse Piktogramme (z.B. mit dem Hinweis „Langsam – Fußgänger haben Vorrang") die Radfahrenden darauf hin, auf Fußgänger:innen zu achten und ihre Geschwindigkeit entsprechend anzupassen.

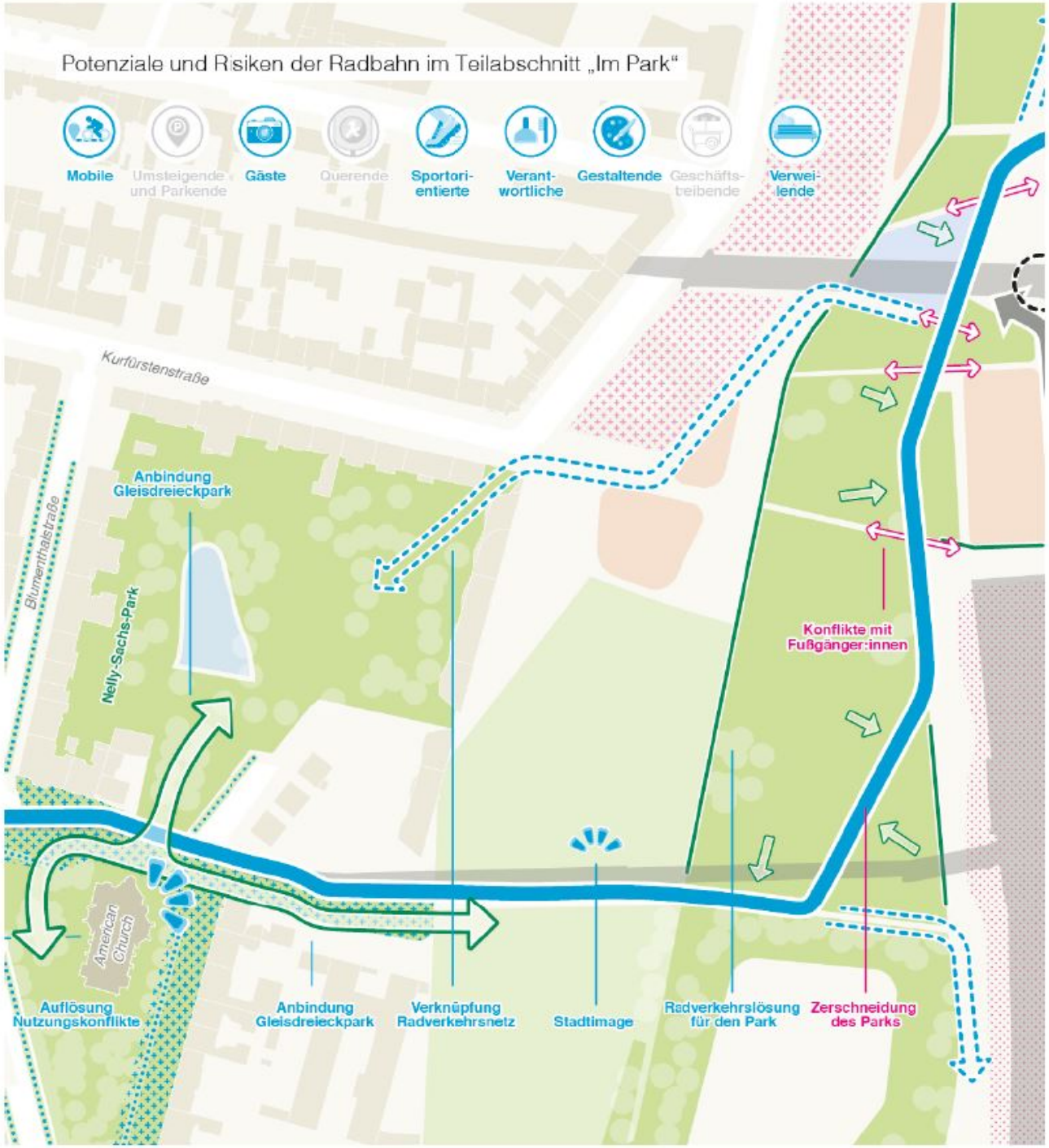
… „[Die] gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr [ist] kritisch."

Risiken und Potentiale:
RB als gemeinsamer Straßenraum

Potenzial	Risiko
• **Radverkehrslösung für den Park:** Langsames, rücksichtsvolles Radfahren ist im Park am Gleisdreieck aktuell schon Praxis. Dennoch kann eine gute Radverkehrslösung für den Park Nutzungskonflikte mit Fußgänger:innen minimieren.	• **Konflikte mit Fußgänger:innen:** Lösungen zur Minimierung der Konflikte mit Zufußgehenden und Parknutzer:innen müssen gesucht werden.

… „Konflikte mit Fußgänger:innen minimieren“ …

„Fazitkarte“


Potenziale und Risiken der Radbahn im Teilabschnitt „Im Park“
Mobile
Umsteigende und Parkende
Gäste
Querende
Sportori-entierte
Verant-wortliche
Gestaltende
Geschäfts-treibende
Verwei-lende
Kurfürstenstraße
Blumenthalstraße
Nelly-Sachs-Park
Anbindung Gleisdreieckpark
American Church
Konflikte mit Fußgänger:innen
Auflösung Nutzungskonflikte
Anbindung Gleisdreieckpark
Verknüpfung Radverkehrsnetz
Stadtimage
Radverkehrslösung für den Park
Zerschneidung des Parks

Fazit

- Wachsender Nutzungsdruck
- Konflikte erkannt, aber nur ‚weiche' Lösungsvorschläge
  - Vorrang für Fußverkehr!
  - Niedriges Tempo, hohe Rücksichtnahme!
  - Zerschneiden von Grünflächen vermeiden!
- Überquerung des Landwehrkanals?
- Echte Alternative: teilweise Umfahrung des Parks auf der Dennewitzstraße
- **Warum nicht auch die Flottwellstraße?**

Der Teilraum dient als Vorbild für aktive Mobilität. Nutzungskonkurrenzen zwischen Radfahrenden und Parknutzer:innen und hohe Ansprüche an die Aufenthaltsqualität sind zu berücksichtigen.

Der Park bietet bereits heute für die Nutzer:innengruppe der Sportorientierten Möglichkeiten sich zu betätigen, für die Nutzer:innengruppe der Gestaltenden Möglichkeiten sich zu entfalten, für die Nutzer:innengruppe der Verweilenden die Möglichkeit sich zu entspannen und für Nutzer:innengruppe der Gäste die Möglichkeit einen gelungenen urban Freiraum im Herzen Berlins kennenzulernen. In der Kombination aus Aufenthaltsflächen und Mobilitätskorridor ist der Park am Gleisdreieck bereits heute ein Vorbild für aktive Mobilität in Berlin und somit für weitere Teilräume entlang der Radbahn.

Darüber hinaus bietet der Gleisdreieck Park für die Nutzer:innengruppe der Mobilen ein großes Potenzial. Bei intensiver Nutzung des Gleisdreieckparks durch Radfahrende müssen Fußgänger:innen aber Vorrang haben. Dabei ist durch die Neubebauung in den Randbereichen in Zukunft ein höherer Nutzungsdruck zu erwarten, der durch die Radbahn nicht weiter befördert werden sollte. Es ist daher auch in Zukunft auf niedriges Tempo und hohe Rücksichtnahme gegenüber der Gruppe der querenden Parknutzer:innen zu achten. Eine Zerschneidung von Grünflächen durch Radwege ist zu vermeiden und Übergänge zu Wiesen und Aufenthaltsflächen im Auge zu behalten. Darüber hinaus hat die Radbahn zudem das Potenzial die Grünvernetzung zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Landwehrkanal durch die Aufwertung der Uferzonen und die Qualifizierung von Grünräumen herstellen.

Eine besondere Herausforderung bei der Anbindung an den östlichen Teilabschnitt stellt die Überquerung des Landwehrkanals dar. Während ein zusätzliches Brückenbauwerk zwar die direkte Anbindung an das Hallesche Ufer ermöglichen würde, scheint diese Option aufgrund der hohen baulichen Komplexität (Fußgängerbrücke und Eisenbahnbrücke bereits vorhanden) und der hohen Kosten zumindest kurzfristig unrealistisch. Eine gute Lösung wäre die Verschwenkung der Radbahn in nördlicher Richtung und die Führung über die Schöneberger Brücke, wie bereits in der Publikation als Alternative angedacht.

Um potenzielle Konflikte mit Fußgänger:innen zu vermeiden und die hohe Aufenthaltsqualität im Park nicht zu gefährden, sollte auch die Führung der Radbahn entlang der Dennewitzstraße östlich des Gleisdreieckparks geprüft werden. Dann käme eine Querung des Parks an der schmalsten Stelle in Betracht. Aber auch dabei sind Konflikte mit dem Fußverkehr und eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität nicht auszuschließen. Visionär wäre eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr auf verschiedenen Ebenen, deren Umsetzung jedoch mit einem hohen baulichen Aufwand verbunden wäre.

Fahrradstraße Flottwellstraße

Kriterien für die Einrichtung von Fahrradstraßen

1. kein durchgehender Autoverkehr
2. Vorrang gegenüber einmündenden Straßen und an Kreuzungen
3. Parkverbote beidseitig und nur im Ausnahmefall einseitig
4. bauliche Sperren (Modale Filter, **Kiezblocks**) zur Verhinderung des Kfz-Durchgangsverkehrs

Quelle: ADFC: So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr o.O., o.J., S. 29)

Fahrradstraße Flottwellstraße

1. Lösungsbeitrag zur Entschärfung der Mobilitätskonflikte im Park am Gleisdreieck
2. Argument für die Einrichtung eines ‚Kiezblocks Flottwellkiez‘
   Dr. Neumann: „Es ist eine schlaue Idee, beide Themen [Fahrradstraße und Kiezblock] zeitgleich anzugehen.“ *(Tagesspiegel, 24. 1. 2022)*