



Parkbündnis

Schöneberg-Steglitz

| | |
|---|---|
| Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverband ABSV Bündnis Natur statt Asphalt FUSS e.V. Grüne Radler Berlin | Grünzüge für Berlin Naturfreunde Berlin Seniorenvertretung Steglitz-Zehlendorf Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg Verkehrsausschuss der Grundschule am Insulaner Ca. 100 Privatpersonen |
|---|---|

www.parkbündnis.de

Kritik am RSV 6 Teltowkanalroute

Abstract

Die Trasse liegt faktisch fest: Infravelo hat die Führung am Teltowkanal für alternativlos erklärt und die Planfeststellung angekündigt, die Politik schweigt. Entscheidungsgrundlage ist eine Bewertungsmatrix, die Radverkehr fünfmal stärker gewichtet als Natur, Versiegelung und Erholung sowie zehnmal stärker als Fußverkehr. Die für unwichtig erklärten Belange werden massiv geschädigt: Auf über 40 Hektar soll gerodet, planiert, versiegelt und Gehen verboten werden. Schnelle und Starke verdrängen Langsame, Kinder und Alte – es droht grüne Gentrifizierung.

Das Projekt ist Verkehrswende rückwärts: MIV-Raum wird geschont, Autoverkehr durch Verlagerung von Radverkehr ins Grüne sogar gefördert. Gehen und Naherholung werden erschwert, Anreize zur Fernerholung per Auto geschaffen. Und sogar für den Radverkehr ist das Projekt suboptimal: Es erschließt direkt kaum Alltagsziele; deren Erreichbarkeit per Rad wird vernachlässigt.

Details

- Trassenverlauf: Fachplaner handeln, Politik schweigt 2
- Planungsmethodik: Rückfall in die Fach-Technokratie 3
- Planungshandwerk: Manipulationen und Mängel 4
- Fehlende Begründung 6
- Eingriffe in Natur, Boden und Landschaft 7
- Vernichtung von Erholungs- und Gehraum 8
- Grüne Gentrifizierung 9
- Anti-Verkehrswende 10
- Suboptimale Radförderung 11
- Schnellweg-Illusion 12

1. Trassenverlauf: Fachplaner handeln, Politik schweigt

Infravelo hat in der Machbarkeitsuntersuchung alle alternativen Trassenverläufe beiderseits des Teltowkanals ausgeschlossen (rechts).

In der im Februar 2021 präsentierten Vorplanung sind Abschnitte dieser Trasse – und nur dieser – detaillierter geplant.

Als nächste Schritte nennt

<https://www.infravelo.de/projekt/teltowkanalroute/>

„4. Quartal 2022 voraussichtlicher Abschluss des

Planfeststellungsverfahrens“

„Zeitraum Bau: 4. Quartal 2023 - 2. Quartal 2025“

Eine Fachfirma setzt Trasse und Termine, von SenUVK sind uns seit 2020 keine öffentlichen Stellungnahmen bekannt. Das bedeutet: SenUVK billigt das alles. nach dem Zeitplan können Alternativtrassen vor der Planfeststellung nicht mehr untersucht und beplant werden. Die Trasse ist fixiert.



— Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet

Quelle: Machbarkeitsuntersuchung vom 2.9.2020, Auszüge aus Karte und Legende S.11

Vorschläge / Wünsche

SenUVK stellt klar, dass die von Infravelo suggerierte Alternativlosigkeit nicht besteht. Es werden untersucht:

- a) Nicht betrachtete Alternativen im Planungskorridor, z.B. Birkebuschstr./Dalandweg, Klingsorstr. Hindenburgdamm um die Dorfaue
- b) Alternativkorridore mit hohem Bedarf an Rad-Infrastruktur, etwa Teltow/Zehendorf zur Ortsmitte Steglitz, zur FU und weiter Richtung City West.

2. Planungsmethodik: Rückfall in die Fach-Technokratie

In den betroffenen Parks gibt es drei wesentliche Belange:

- Schutz von Natur, Landschaft und Boden
- Erholung, Gehen, park-adäquates Radfahren
- Rad-Durchgangsverkehr

Alle haben Anspruch, auf Augenhöhe betrachtet und ganzheitlich beplant zu werden. Hier wird aber der Planungsansatz „Fahrverkehr dominiert, der Rest muss sich unterordnen“ verfolgt. Dazu die Bewertungsmatrix in der Vorplanung:

Bewertungsmatrix

| | Gewich- -tung | | Gewich- -tung |
|--|------------------|----------------------------------|-----------------------|
| Bewertungskriterien | | Streckenmerkmale | 25% |
| Umwelt- und Naturschutz | 25% | Direktheit (Umwegfaktor) | 9% |
| Auswirkungen auf die Naherholung | 8% | Knotenpunkte | 9% |
| Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen | 9% | Markante Steigungsstrecken | 3% |
| Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima) | 8% | Erholungsfaktor | 4% |
| Konflikte Verkehrssystem und Städtebau | 25% | Potenziale | 25% |
| Fußverkehr | 5% | Einzugsbereich | 12% |
| ÖPNV | 5% | ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität | 5% |
| MIV (fließender Kfz-Verkehr) | 3% | Netzeinbindung | 8% |
| MIV (ruhender Kfz-Verkehr) | 2% | | |
| Wirtschaftsverkehr | 5% | Kriterium | Neues Kriterium |
| Städtebau / Denkmalschutz | 5% | 5% | Angepasste Gewichtung |

Quelle: Unveröffentlichte Präsentation der Vorplanung vom 3.2.2021, S.6

Hier erhalten Belange des Radverkehrs addiert 50 Prozentpunkte, Natur und Landschaft erhalten zusammen 17 Punkte, die Naherholung 8 und der Fußverkehr 5 Punkte. Diese Gewichtung ist laut Vorplanungs-Präsentation Quelle S.32 „mit der SenUVK ... im Detail abgestimmt“.

Vorschläge / Wünsche

Grün, Erholung, Gehen und Radfahren werden auf Augenhöhe verhandelt. Die Bewertungsmatrix wird verworfen. Die weitere Planung wird von nicht von einer sektoral eng fixierten Fachfirma vorgenommen, sondern von einer Institution mit Auftrag, Fähigkeit und Willen zu einem ganzheitlichen Ansatz.

3. Planungshandwerk: Manipulationen und Mängel

Publizierte Darstellungen in Text, Zahlen und Zeichnung bilden die Wirklichkeit am Kanal nicht ab, sondern versuchen sie zu manipulieren:

a) Verkehrszählung

Im Untersuchungsbericht zur Machbarkeitsuntersuchung vom 18.6.2019 heißt es:

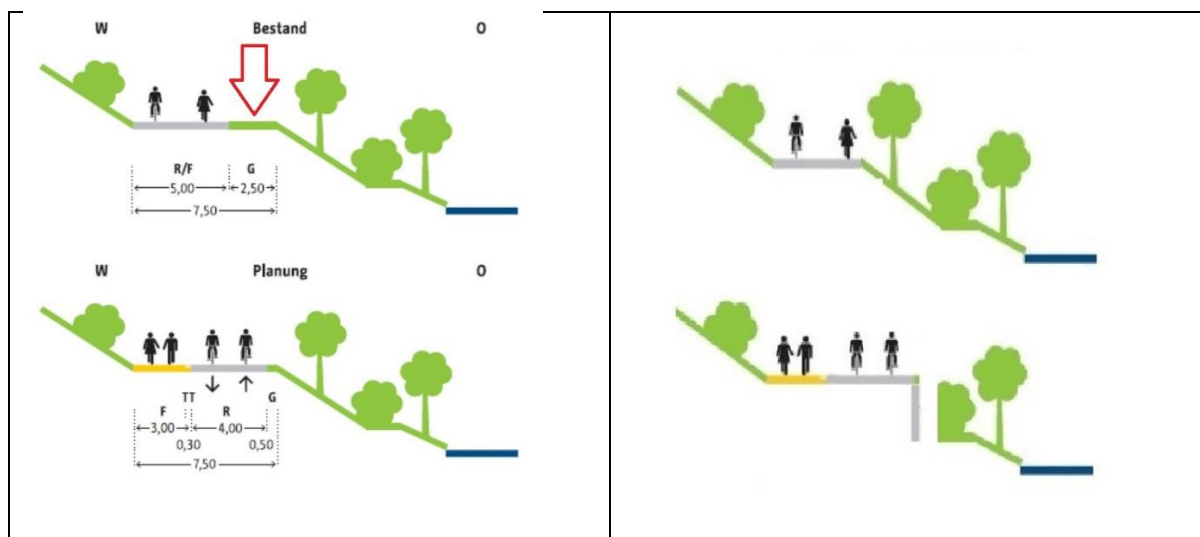
„Nördlich der Königsberger Straße wurde am 06.06.2019 auf dem vorhandenen Uferweg eine Verkehrszählung durchgeführt. Im Querschnitt wurden innerhalb von 24 Stunden 492 Fußgänger und 708 Radfahrende erfasst.“ (S.95)

Der 6.6.2019 war ein Donnerstag. Das Ignorieren der Wochenend-Erholung (Bilder von einem kühlen Februar-Samstag) ist manipulativ.



b) Darstellung Ufersituation

Nach Skizze 1 (Quelle: Machbarkeitsuntersuchung Infravelo) gibt es zwischen dem 4 bis 5 Meter breiten Promenadenweg und der Uferböschung einen ungenutzten, ca. 2,5 Meter breiten Saum, so dass Radschnellweg und Gehweg schadlos für Bäume und Böschung angelegt werden können (Pfeil links). Tatsächlich existiert ein solcher Saum neben dem größten Teil des Uferwegs nicht, sondern dieses ist unmittelbar neben dem Weg bewachsen und fällt hier steil ab (Zeichnung rechts). Es sind weit stärkere Eingriffe nötig, als die Machbarkeitsuntersuchung suggeriert (unten rechts).



Darstellung Infravelo: freier Saum (Pfeil oben), Radschnellweg ohne Eingriffe möglich (unten)

Tatsächliche Situation: Direkt am Weg steil abfallende Böschung, Radschnellweg erfordert Roden und Planieren (unten)

c) *Umfang der Eingriffe*

In der Präsentation zur Vorplanung vom 3.2.2021 heißt es unter „Überschlägig ermittelte Umweltfolgen“:

„Neuversiegelung von Freiflächen im Umfang von insgesamt etwa 18.250 m²“

„Verluste von rund 270 Einzelbäumen“

Detaillierte Betrachtung der Einzelabschnitte führt zu anderen Zahlen: Mehr als 26.000 Quadratmeter Neuversiegelung und den Verlust einer vierstelligen Zahl von Bäumen und großen Büschen, die wegen ihrer ökologischen Bedeutung ebenfalls aufzunehmen sind (siehe 5.).

d) *Handwerkliche Fehler*

Einige Vorstellungen der Planung lösen Zweifel an der Kompetenz der Planung aus. Drei Beispiele:

- Ein Kreuzungspunkt zwischen Radschnell- und Gehweg ist genau am unübersichtlichsten Punkt des ganzen Weges vorgesehen, einer Gebäudekante am Parkhaus Südkreuz.
- Nördlich vom Bahnhof Südkreuz soll Gehen nicht mehr auf dem bisherigen Weg möglich sein, sondern per „parallele Führung für Fuß- und Lieferverkehr“ nur auf einer Fahrbahn mit Lieferfahrzeugen. Zudem ist Fahrbahn im Privatbesitz der Bahn und am Wochenende häufig mit einem Tor versperrt.
- Am Insulanerberg soll ein Parkweg zur Rampe einer reinen Radbrücke über den Prellerweg werden. Gehende sollen weder den Weg noch die Brücke nicht benutzen dürfen. Auf der anderen Seite des Prellerwegs fällt der Gehweg entlang der Bahn Priesterweg laut Planskizzen weg.

Vorschläge / Wünsche

Nutzerzahlen, Zustandsbeschreibungen und Eingriffe in die Natur werden korrekt dargestellt. Das Planungsteam wird um Personen mit Grundkompetenz in Fußverkehrsplanung bereichert.

4. Fehlende Begründung

Der Untersuchungsbericht zur Machbarkeitsuntersuchung vom 18.6.2019 nennt die erhöhte Reisegeschwindigkeit auf dem Schnellweg als wesentliches Motiv für das Umsteigen vom Auto zum Fahrrad. Der Bericht nimmt an, dass durch den Schnellweg die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 15 km/h auf 22 km/h steige, also um 47 Prozent. Dies ist unrealistisch, da auf der geplanten Route nur wenige bestehende Kreuzungen entfallen sollen, ihr Belag schon heute überwiegend glatt ist und in den Morgenstunden mit den höchsten benötigten Radgeschwindigkeiten der Weg meist nur schwach frequentiert ist, so dass keine Dritten das Tempo bremsen.

Zudem ignoriert die Berechnung alle weiteren Motive für die Verkehrsmittelwahl, die einen Wechsel vom Auto zum Fahrrad erschweren können – so Sicherheit, Komfort, Bequemlichkeit, die Mitnahme von Gepäck oder weiteren Personen. Die Berechnung unterschlägt, dass für Zeitbewusste schon heute die S-Bahn meist erste Wahl ist: Sie braucht für die zwölf Kilometer von Teltow-Stadt zum Südkreuz 16 Minuten, was auch mit Zuweg- und Wartezeit deutlich unter den ca. 36 Minuten liegt, die hier mit schon außerhalb der Stoßzeiten dem Fahrrad zu veranschlagen sind. Die theoretischen Umsteiger wären also Autofahrer, die zwar auf den großen Zeitvorteil der S-Bahn verzichten, aber wegen einer geringeren Zeitvorteils auf dem Radweg das Verkehrsmittel wechseln. Praktisch dürfte dieser Fall sehr selten sein.

Vorschläge / Wünsche

Das Verlagerungspotenzial vom Auto zum Fahrrad wird auf soliderer Datenbasis errechnet und mit dem Verlagerungspotenzial von Alternativrouten des Radschnellwegs verglichen, die mehr Ziele auf kürzeren Wegen direkt erschließen.

5. Eingriffe in Natur, Boden und Landschaft

Auf Basis der erwähnten Präsentation zur Vorplanung hat das Parkbündnis die Planung abschnittsweise untersucht und die zu erwartenden Eingriffe quantifiziert – siehe Tabellen.

| Abschnitt | Länge in m | Rodung Bäume und Büsche (Ø Breite) | Rodung in qm | versiegelt heute | versiegelt künftig | neu versiegelt in qm |
|---|-------------|------------------------------------|--------------|------------------|--------------------|----------------------|
| Wismarer Str. – Bäkestr. | 1900 | 2 | 3800 | 0 | 6,5 | 12350 |
| Bäkestr.- Krahmerbrücke | 360 | 2 | 720 | 4 | 6,5 | 900 |
| Krahmerbrücke – Klinikum | 425 | 2 | 850 | 0 | 7 | 2975 |
| Klinikum – Birkbuschstr. | 760 | 1 | 760 | 5 | 7 | 1520 |
| Weverpromenade | 200 | 0 | 0 | 0 | 8 | 1600 |
| Am Eichgarten (Hannemannbrücke – Siemensstr.) | 180 | 4 | 720 | 2 | 6,5 | 810 |
| Borstellstr. Nebenweg | 170 | 3,5 | 595 | 0 | 6,5 | 1105 |
| Insulanerpark | 200 | 1 | 200 | 0 | 4 | 800 |
| Prellerweg – Bhf. Priesterweg | 180 | 0 | 0 | 2 | 4 | 360 |
| Hans-Baluschek-Park Südteil | 365 | 2 | 730 | 4 | 6,2 | 803 |
| Hans-Baluschek-Park mittlerer Teil | 850 | 0 | 0 | 4 | 7 | 2550 |
| Hans-Baluschek-Park Nordteil | 280 | 2 | 560 | 4 | 6,5 | 700 |
| Brücke A 100 / Sachsendamm | 100 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 |
| W.-Kabus-Str. Unterführung Südring | 60 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 |
| Wilhelm-Kabus-Str. bis Schöneberger Schleife | 150 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 |
| Schöneberger Schleife bis Bautzener Str. | 1450 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 |
| Summe | 7630 | | 8935 | | | 26473 |

Vorschläge / Wünsche

Pflanzen und Boden werden geschont, neue Verkehrsverbindungen werden nur auf bereits versiegeltem Straßenland angelegt.

6. Vernichtung von Erholungs- und Gehraum

Ebenfalls auf Basis der Vorpaltungs-Präsentation hier der Verlust von Raum zum Gehen und Stehen. Die vorgesehenen Wegbreiten erlauben keine Begegnung von Paaren mehr – statt gemeinsam zu spazieren, läuft man im Gänsemarsch. Es handelt sich hier aber meist nicht um einen Weg zum zielstrebigem Fußverkehr, sondern um einen sozialen Grünraum. Zur quantitativen Verschlechterung kommt noch eine qualitative: weniger Grün, Gehverbot an der Wasserseite des Kanaluferwegs.

| Abschnitt | Länge in m | Gehbreite bisher | Gehbreite künftig | Verlust Gehraum in qm | Besonderheit |
|--|-------------|------------------|-------------------|-----------------------|---|
| Wismarer Str. – Bäkestr. | 1900 | 4 | 2,2 | 3420 | Gehverbot Wasserseite |
| Bäkestr.- Krahrmerbrücke | 360 | 4 | 2,2 | 648 | Gehverbot Wasserseite |
| Krahrmerbrücke – Klinikum | 425 | 5 | 2,7 | 978 | Gehverbot Wasserseite |
| Klinikum – Birkbuschstr. | 760 | 5 | 2,7 | 1748 | Gehverbot Wasserseite |
| Weverpromenade | 200 | 5 | 3,7 | 260 | |
| Am Eichgarten (Hannemannbrücke – Siemensstr.) | 180 | 2 | 2,2 | -36 | |
| Borstellstr. Nebenweg | 170 | 3 | 2,2 | 136 | Gehverbot Wasserseite |
| Borstellstr. Nebenweg | 170 | 3 | 2,2 | 136 | Gehverbot Wasserseite |
| Insulanerpark | 200 | 3 | 0 | 600 | Komplettverlust Gehweg |
| Prellerweg – Bhf. Priesterweg | 180 | 2 | 0 | 360 | laut Plan kein Gehweg-Ersatz – Umweg |
| Hans-Baluschek-Park Südteil | 365 | 4 | 2 | 730 | |
| Hans-Baluschek-Park mittlerer Teil | 850 | 4 | 3 | 850 | |
| Hans-Baluschek-Park Nordteil | 280 | 4 | 2,5 | 420 | Gehwegführung und -breite unklar – Annahmen |
| Brücke A 100 / Sachsendamm | 100 | 4 | 2 | 200 | Sehr unübersichtlich, Schnell- und Fußverkehr auf engem Raum konfliktrichtig |
| W.-Kabus-Str. Unterführung Südring | 60 | 3 | 0 | 180 | Gehweg ohne Breitenangabe eingezeichnet, beim zusätzlich vorgesehenen Radweg aber kein Raum dafür |
| Wilhelm-Kabus-Str. bis Schöneberger Schleife | 150 | 4 | 0 | 600 | Fußgänger werden auf die private, zeitweise mit Tor verschlossene DB-Fahrbahn verwiesen |
| Schöneberger Schleife bis Bautzener Str. | 1450 | 4 | 0 | 5800 | Laut Infravelo-Präsentation (Folie 10) und Infravelo-Website künftig reiner Radweg |
| Summe | 7630 | | | 16894 | |

Vorschläge / Wünsche

Der Bewegungs-, Aufenthalts- und Erholungsraum bleibt erhalten.

7. Grüne Gentrifizierung

Schnellwege zielen im Kern auf Radfahrer, die größere Entfernungen zurücklegen. „Mobilität in Deutschland 2017“ gibt Daten zu denjenigen, die mit dem Rad Strecken über 10 Kilometer zurücklegen:

66 % Männer, 34 % Frauen

61 % im Alter zwischen 40 und 74 Jahren

84 % mittlerer bis sehr hoher sozialer Status

22 % Arbeitswege, 58 Prozent Freizeitwege.

9 % aller mit dem Rad zurückgelegten Wege sind 10 km oder länger.

Kurz: Die Kerngruppe der Schnellweg-Nutzer wäre eine sozial mehrfach privilegierte Minderheit von gereiften, fitten Spaßradlern. Auf der anderen Seite stehen Familien, Ältere, Behinderte und Menschen, die auf wohnungsnaher Erholung angewiesen sind. Starke, Fitte, Schnelle, Härtere verdrängen Langsamere, Schwächere und Hinfällige. Der Radschnellweg würde eine grüne Gentrifizierung bewirken.

Vorschläge / Wünsche

Auch Verkehrsplanung sollte soziale Ungleichheit eher mindern als verschärfen und Schwächere schützen.

8. Anti-Verkehrswende

Für eine wirksame Verkehrswende darf MIV-Raum nicht bewahrt oder gar ausgeweitet, sondern muss zugunsten des Umweltverbunds reduziert werden. Der Push-Effekt des Radverkehrs reicht nicht aus, wie die Niederlande zeigen: Dort sind MI- und Radverkehr wo immer möglich separiert, Radler stören kaum noch den Autoverkehr. 1994 bis 2017 stieg die Zahl der gefahrenen Rad-Kilometer um jährlich 0,4 Milliarden – was ein Erfolg wäre, wäre nicht die Zahl der MIV-Kilometer im gleichen Zeitraum um 12 Milliarden gestiegen, also 30-mal so stark.

Der Teltowkanal-Weg ist genau in diese Richtung geplant: Er will Radverkehr von den Straßen wegverlagern und MIV-Raum schonen. Infravelo verspricht von ihm eine „Entlastung des Straßenraums für die Kraftfahrzeug-Fahrenden.“ Damit induziert er Kfz-Neuverkehr. Zugleich werden der aktiven Mobilitätsform Gehen Raum, Qualität und Sicherheit genommen. Wo kurze Fußwege zur Naherholung nicht mehr möglich sind, drohen längere Autofahrten zur Fernerholung.

Vorschläge / Wünsche

Rad-Infrastruktur wird auf dem 5.500 Kilometer langen Berliner Straßennetz geschaffen. Es ist bereits versiegelt, beleuchtet und bietet reichlich Raum.

9. Suboptimale Radförderung

Die Trasse führt weitab der meisten Alltagsziele. Sie hat für die überwiegend gefahrenen kurzen und mittleren Radstrecken wenig Wert. Sie bindet Ressourcen und mindert den Druck für gute Rad-Infrastruktur auf parallelen Straßen. Sie beruht auf der fragwürdigen Annahme, dass Radverkehr sich wie Autoverkehr auf zentralen Trassen bündeln lasse.

Vorschläge / Wünsche

Politische, planerische und finanzielle Ressourcen werden auf die Verbesserung der Infrastruktur für Alltags- und Massenradverkehr konzentriert. Auf der für die RSV vorgesehenen Trasse wird punktuell verbessert, etwa mit Querungshilfen für Fahrbahnen.

10. Schnellweg-Illusion

Radschnellwege verlangen weitgehende Kreuzungsfreiheit, Mindestbreiten und den Ausschluss anderer. Realisierbar sind sie nach diesen Planungsdogmen fast nur in dünn besiedelten Gebieten oder auf Sonderflächen wie etwa auf früheren Bahntrassen, wenn der Verdrängungseffekt gering ist.

Im dichten Berlin funktioniert in bebauten Gebieten die Kreuzungsfreiheit nicht und im Grünen sind die Schnellwege in der Regel nicht mit dem Erhalt von Stadtnatur und Erholung vereinbar, wie der RSV 6 deutlich zeigt.

Vorschläge / Wünsche

Das Schnellweg-Konzept wird der Berliner Realität angepasst:

- Kreuzungen in dichter Folge werden als unvermeidlich anerkannt; Radverkehr auf Schnelltrassen wird hier mit Vorfahrtregeln und Vorrangschaltungen privilegiert.
- Grünräume werden nicht als frei beplanbare Leerräume gesehen, sondern als wertvolle und von vielen wertgeschätzte Natur- und Erholungsräume respektiert. Radtrassen passen sich dem an oder verlaufen woanders.

Impressum

Parkbündnis Schöneberg-Steglitz
c/o FUSS e.V.
Exerziersr.20
13357 Berlin

Verantwortlich für den Inhalt: Roland Stimpel