



Objektplanung der Radverkehrsverbindung "Achse westlich der Bahn"

Interkommunaler Radweg Eichwalde – Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen
- Informations- und Dialogveranstaltung vom 05.07.2023 -



Ort: TH Wildau, Gebäude 16. Hochschulring 1, 15745 Wildau

Datum / Zeit: 05.07.2023, 18:30 – 20:50 Moderation und inhaltliche GRUPPE PLANWERK

Vorbereitung:

Teilnehmende: ca. 35 Teilnehmende aus Bürgerschaft, Verwaltung und Politik

Tagesordnung

<u>Teil I – Vortrag zum Planungsstand</u>

18:30 Uhr Begrüßung

18:35 Uhr Präsentation zum Projekt und dem aktuellen Planungsstand

19:15 Uhr Pause

<u>Teil II – Gemeinsame Diskussion in freien Gruppen</u>

19:30 Uhr Freier Austausch an vorbereiteten Plakaten

19:55 Uhr Zusammenfassung und Ausblick

20:00 Uhr Verabschiedung





Zu Teil I

- Begrüßung der Anwesenden durch Herrn Prof. Rudolph, Herrn Bürgermeister Nerlich und den NUDAFA-Verbundkoordinator Herr Kollert.
- Vorstellung der folgenden Punkte anhand einer Präsentation:
 - o Projektanlass, -ablauf und Zielsetzung
 - o Kurzer Rückblick: Gemeinsame Befahrung der Trasse
 - Überblick über mögliche Ausbaustandards
 - o Vorstellung der aktuell untersuchten Trassenverläufe und Ausbaumöglichkeiten
- Allgemeine Fragestellungen und Anmerkungen nach dem Vortrag
 - Die vorgestellten Trassenverläufe und auch Querschnitte stellen einen aktuellen Planungsstand dar. Rückmeldungen und Vorschläge insbesondere auch zu den Querschnitten sind im Teil II erwünscht.
 - Die Bahn hat einen generellen Abstand von Metern zu den neben den Gleisen stehenden Leitungsmasten genannt. Solange jedoch ein Mindestabstand zu Spannungsführenden Teilen sichergestellt ist, sind auch geringere Abstände nicht ausgeschlossen. In Bereich, wo das Bahngelände mit einem Zaun abgetrennt ist (Beispiel: Querung der Autobahn zwischen Wildau und KW) wird davon ausgegangen, dass der Bereich bis zum Zaun zur Verfügung steht.
 - Es wird angemerkt, dass die bahnnahe Trasse im Bereich des SMB-Geländes Wildau eine wichtige Verbindung für den Rad und auch Fußverkehr zur Erschließung der Gewerbe- und Forschungsstandorte sowie dem geplanten Boardinghouse darstellt und weiterhin verfolgt werden sollte. Zudem sei im FNP Wildaus hier bereits seit 2014 eine Wegeverbindung eingetragen.
 - → Da die Flächenverfügbarkeit in Teilen bisher nicht gesichert ist wird sich die Verwaltung zum weiteren Vorgehen nochmals intern verständigen.

Zu Teil II

Neben der Besprechung der gezeigten Vorschläge konnten die Teilnehmenden mittels Klebemarken die von ihnen favorisierten Trassen markieren sowie direkt Eintragungen auf den Plänen vornehmen. Im Folgenden werden die gemachten Eintragungen, Anmerkungen und Diskussionsergebnisse abschnittsweise zusammengefasst.





Abschnitt 1 und 2 / Eichwalde und Zeuthener Winkel



- Erweiterung der Radwegverbindung in Richtung Norden über den S-Bhf Eichwalde hinaus –
 Anbindung in Richtung Berlin
- Bereich Heinrich-Heine-Allee / BÜ Friedenstraße
 - Querung der Heinrich-Heine-Allee schwierig: Bei Bau einer Brücke anstelle des BÜ wird die bahnnahe Trasse (Führung dann unter der Brücke) bevorzugt.
 - Alternativ: Radweg bahnfern ab Max-Liebermann-Str. über Gerhart-Hauptmann-Str. Entweder durchgehend bis Schulzendorfer Straße oder bis zur Nordseite der Heinrich-Heine-Allee, dort dann Übergang zur bahnnahen Trasse (Schwarzer Weg) entlang des Stadions.
 - Anbindung der Fuß-/Radquerung des BÜ für Reisende aus Richtung Süden in jedem
 Fall mit berücksichtigen
 - → Führung entlang Stadion von Teilnehmenden favorisiert (5 Marken), bahnnahe Trasse eine und Gerhart-Hauptmann-Allee zwei Marken.
- Teil der bahnnahen Trasse im Bereich des Friedhofs (Zuwegung Betriebshof) aktuell noch als Friedhof gewidmet.
- Im westlich des Friedhofs gelegenen Teil des Zeuthener Winkels sind die Eigentumsverhältnisse zu beachten.
- Die geplante Straße durch den Zeuthener Winkel (Straße B) sollte nach bisherigen Überlegungen im B-Plan-Verfahren 14m breit werden. Damit ist das Einrichten von Geh- und Radwegen, einer Allee und einer für den Busbetrieb geeigneten Straße schwer möglich.
 - Das Einrichten eines Zweirichtungsradweges wird vorgeschlagen. Option A: an der Ostkante der Straße. Option B: zwischen der Deponie und dem östlichen Baufeld.
 - o Bei Option A ist mit Konflikten im Bereich der Grundstückszufahrten zu rechnen.
 - o In jedem Fall sollte auf beiden Seiten ein Gehweg vorgesehen werden.



nicht ausreichend.

Informations- und Dialogveranstaltung zum Interkommunalen Radweg



• Die im aktuellen Schnitt angesetzten 1,5m für die Baumreihen und Entwässerungsmulden sind

- Im Bereich der nördlichen Friesenstraße könnte in Fahrtrichtung Nord ein Schutzstreifen angelegt werden. Vorteil wäre eine Reduzierung von Begegnungsverkehr an der Brücke über den Graben sowie eine weitere Option für die Anbindung des Radverkehrs am BÜ Nordschranke.
- An der Brücke über den Graben ist das Drängelgitter unnötig.
- Drei Personen bevorzugen auf der Friesenstraße das Fahren auf der Straße gegenüber dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg (eine Person).

Abschnitt 3 und 4 / Zeuthen



- Im Bereich der Friesenstraße zwischen BÜ Nordschranke und der Wilhelmshavener Straße wird die bahnnahe Trassenführung (3 Marker) gegenüber der Führung auf der Friesenstraße (1 Marker) bevorzugt. Grund sind ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Friesenstraße und bauliche Anlagen direkt neben dem östlichen Fahrbahnrand der Friesenstraße (Pumpwerk, Mulden-Rigolen-Systeme, eingezäunte Regenentwässerungsanlage).
- Bei Bau des bahnnahen Weges wird eine getrennte Führung des Radverkehrs in Nord- und Südrichtung abgelehnt.
- Friesenstraße südlich der Wilhelmshavener Straße gut als Fahrradstraße denkbar. Idee: Leiten
 des Verkehrs durch die Wilhelmshavener anstatt über die Miersdorfer Straße. Für diese ggf.
 Führung als Einbahnstraße sinnvoll.
- Querungen im Bereich der BÜ Nordschranke und Forstweg herausfordernd.





.....

- Hol- und Bringverkehr am P+R Mozartstraße beeinträchtigt Radroute.
- Bahnstraße als Fahrradstraße gut geeignet. Regenentwässerung ist zu lösen.

Abschnitt 5 / Rheinstraße - Birkenallee



- Eine bahnnahe Trassenführung (11 Marker) wurde gegenüber der Führung entlang der Birkenallee bzw. Rheinstraße (7 Marker) als bevorzugt gekennzeichnet.
- Nach dem niederländischen "Leiterkonzept" (zwei parallele Trassen mit regelmäßigen Verbindungen zwischen den Trassen) könnte ein Ausbau beider Trassen vorgenommen werden.
- Gegen die Führung entlang der Birkenallee wird der Anstieg im Bereich Puschkinallee angeführt sowie der zusätzliche Verkehr durch das Wohngebiet.
- Bei der Anordnung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße entlang der Birkenallee sind (bauliche) Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit zu ergreifen. Aktuell ist dies durch die Rechts-vor-Links Regelung teilweise gegeben.
- Eine Ertüchtigung der Fahrbahn im Hankelweg/Rheinstraße käme auch den Anwohnenden zugute.
- Ab der Gemeindegrenze ist unter der Asphaltdecke noch das alte Pflaster erhalten.
- Im Bereich Pirschgang ist östlich der Birkenallee sozialer Wohnungsbau geplant (Anbindung berücksichtigen)
- Im Bereich der bahnnahen Trasse leben Wildschweine.
- Am BÜ Freiheitstraße ist der Bau eines Boarding House geplant.

•





- Im Zusammenhang mit Planungen rund um das Boardinghaus und den Bahnübergang Freiheitstraße gab es in der Vergangenheit Vorschläge zu dem Bau eines Buswendeplatzes und dazu, die Birkenallee "abzuhängen". Diese Planungen werden jedoch nicht mehr weiter verfolgt und haben somit keine Relevanz für das Projekt.
- An dem BÜ Freiheitstraße könnte mit einer zurückgesetzten Haltelinie für den Kfz-Verkehr ein, bei geschlossener Schranke, freier Bereich zwischen Schranke und Haltelinie für die Durchfahrt des Radverkehrs geschaffen werden.

Abschnitt 6 / Wildau



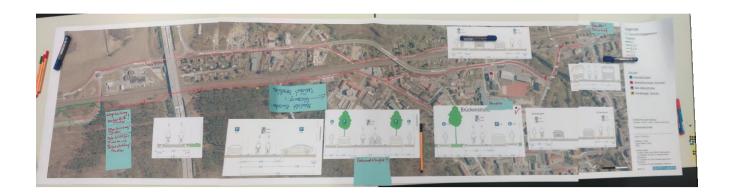
- Hauptthema in diesem Abschnitt ist die Trassenführung. Von den im Plan dargestellten Trassen wird die bahnnahe Trasse (9 Marker) favorisiert, für eine Führung über den S-Bahnhof und durch die Petra-Damm-Str. votierte eine Person.
- Ein Teil der neuen Trassenvorschläge betrifft die Anbindung des nördlichen und südlichen Wildaus
 - o Anbindung in Richtung Ostende der Straße des Friedens von der Eichstraße aus.
 - Anbindung an die Freiheitstraße in gerader Verlängerung der Ludwig-Witthöft-Str. im Bereich der Feuerwehr. Hier ist eine Kita zu berücksichtigen (Verkehrsberuhigung und Ampel?).
 - Querung der Bahn (Unterführung?) im Bereich des Stichkanals zur Anbindung des südlichen Wildaus.
- Für den Umgang mit dem Bereich mit schwierigen Eigentumsverhältnissen werden folgende ergänzende Vorschläge gemacht:





- Eine Umfahrung des Bereiches durch die Unterführung am S-Bhf Wildau, über die Karl-Marx-Str. bis zur Freiheitstraße und von dort auf die Birkenallee.
- o Das Einleiten eines Planfeststellungsverfahrens.
- o Das Errichten einer Überführung über den entsprechenden Bereich.
- Im Bereich des Stichkanals ist mit hohen Baukosten durch eine hohe Belastung mit Altlasten zu rechnen.
- Die bestehende Querungsinsel in der Bergstraße wird als gefährlich beschrieben. Fahrzeuge aus dem oberen Wildau kommen mit hoher Geschwindigkeit den Berg herunter und um die Kurve. Im Berufsverkehr kann es zu Wartezeiten von mehreren Minuten kommen.
- Von einer Führung über die Bergstraße und den Hochschulring wird abgeraten, da in diesem Bereich in bereits erfolgten Baumaßnahmen keine ausreichenden Flächen für bessere Querungsstellen verfügbar waren. Stattdessen wird die bahnnahe Führung empfohlen, inklusive dem Bau einer Radverkehrsbrücke in dem Bereich, wo die Bergstraße die Eisenbahn quert. Hier befinden sich die Trogbauwerke im Eigentum der Gemeinde. Die Brücke sollte möglichst nah an der S-Bahn liegen.

Abschnitt 7 / Königs Wusterhausen



• Bei den Radwegen im Waldbereich sind Beleuchtung (z.B. adaptive Beleuchtung), Markierungen (z.B. Piktogramme, Radwegmarkierungen entlang der Strecke), Beschilderung (z.B. wegweisende Beschilderung, Zielwegweiser und -piktogramme) und Pflege (z.B. Winterdienst, Wartung, Laub, Schnee, Randvegetation) sehr wichtig.





- Bei der Führung durch die Köpenicker Straße sind im Bereich der DAHME-NUTHE Wasser-, Abwasserbetriebsgesellschaft mbH (DNWAB) die Eigentumsverhältnisse bzw.
 Verkehrssicherungspflichten zu klären (Welche Vertragsform bietet sich hier an?
 Gestattungsvertrag abschließen? Eigentumserwerb?).
- Weitere wichtige Aspekte ist z.B. die Konfliktvermeidung im Bereich der Zu- und Ausfahrten der Feuerwehr bzw. des Krankenhauses.
- Im Bereich der Einmündung des Weges am Krankenhaus in die Brückenstraße könnte die Querung durch den Bau eines Kreisverkehrs erleichtert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- Wichtig ist die Anbindung des S- und Regionalbahnhof Königs Wusterhausen an den Radweg.

Gez.: GRUPPE PLANWERK











Bearbeitet durch:

GRUPPE PLANWERK

Gefördert durch:



