

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Frau Senatorin Regine Günther
Herrn Staatssekretär Ingmar Streese
Herrn Staatssekretär Stean Tidow
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Berlin, 22. Oktober 2019

Spreeweg hinter Schlosspark Charlottenburg / Zerstörung eines natürlichen Uferwegs durch „Ausbau“ zum Radweg

Sehr geehrte Frau Senatorin Günther, sehr geehrte Herr Staatssekretär Streese, sehr geehrter Herr Staatssekretär Tidow,

im Auftrag der Senatsverwaltung hat die InfraVelo GmbH den Uferweg entlang des südlichen Spreeuferes hinter dem Schlosspark Charlottenburg bis ins Zentrum von Spandau zur Planung für den „Ausbau“ des Weges zum „Rad- und Fußweg“ ausgeschrieben. Der Auftrag sollte zwischenzeitlich erteilt sein.

1

Gemäß unserer telefonischen Voranfrage bei der zuständigen Sachbearbeiterin, Frau Krokowski, wird seitens InfraVelo ein asphaltierter Weg, mindestens 3,5 bis 4,0 Meter breit, favorisiert. Asphalt sei praktischer als naturnähere Alternativen wie beispielsweise Pflaster oder wassergebundene Decke. Man könne darauf schneller Radfahren. Für die Fußgänger soll kein unbefestigt „weicher“ Weg reserviert bleiben. Fußgänger und Radfahrer sollen sich den Weg teilen. Zur Entschleunigung der Radfahrer sind bisher keine Maßnahmen geplant, auch keine anderweitigen Maßnahmen, die eine Rücksichtnahme auf die Fußgänger fördern. Durch die derzeitigen Planungen besteht die Gefahr, dass sich das „Recht des Stärkeren“ durchsetzt. Eine solche Planung wird dem Geist des § 50 Abs. 11 Berliner Mobilitätsgesetz nicht gerecht. Durch die jetzigen Planungen wird im Grunde ein weiterer Radschnellweg von Spandau nach Charlottenburg geplant, wenn auch nicht so betitelt.

Aktuell ist der Spreeuferweg entlang diverser Kleingartenkolonien hinter dem Schlosspark bis zur Einmündung in die Straße „Wiesendamm“ ein naturnaher Weg, teils Sandweg, teils Schotterweg, teils Wiesenweg, bisweilen schmal, von Sanddorn-, Hagebutten- und Brombeerhecken sowie Uferböschung gesäumt. Die weichen Wege sind für Spaziergänger, Jogger und Erholungsradfahrer ideal, die schmalen Stellen entschleunigen, erzeugen gegenseitige Rücksichtnahme und ein Miteinanderkommunizieren. Dieser Weg ist eine der letzten naturnahen Biotopverbindungen in der westlichen Innenstadt, ein Erholungsort, der als naturnaher Uferweg gleichzeitig auch einen Naturerfahrungsraum darstellt. Der Weg ist ausgewiesen als „grüner Hauptweg 1“ im Fußgängerwegenetz auf Landesebene.

Wir lehnen die sich anbahnende Zerstörung dieser grünen Oase zum Zwecke des „Ausbaus“ eines faktischen Radschnellwegs ab. Wir verweisen dabei auch auf unsere Presseerklärung vom 6. Juni 2019, die diesem Schreiben angehängt ist.

In Zeiten des Klimawandels, schwindender Artenvielfalt und zunehmender städtischer Verdichtung die Grün- und Erholungsflächen, die schon vom Wohnungsbau massiv dezimiert werden, nun zur Förderung des „Radverkehrs“ trotz vorhandener Alternativen noch weiter zu reduzieren, ist für die unterzeichnenden Verbände nicht akzeptabel. Die wachsende Stadtbevölkerung benötigt mehr Erholungsgrün und klimawirksame Flächen, nicht weniger. Solange die von Ihrer Senatsverwaltung im Landschaftsprogramm festgelegten Kennziffern für wohnort- und siedlungsnahes Grün in Charlottenburg (südlich der Spree) und Wilmersdorf nicht eingehalten sind, verbietet sich die Vernichtung des bestehenden Grüns grundsätzlich.

Der Uferweg stellt bereits einen autofreien Weg dar, der auch von Radfahrer*innen zur Erholung gern genutzt wird, nur als Schnellweg eignet er sich nicht. Soweit aber für Radfahrer*innen asphaltierte Wege zur Verfügung stehen sollen, sind hierfür bereits versiegelte Flächen auf bestehenden Straßen zu nutzen. Für eine Verbesserung der Radinfrastruktur in Berlin muss kein zusätzlicher Meter Asphalt entstehen: Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die an den Pariser Klimazielen ausgerichtet wird, muss eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs in der Stadt sein. Hierfür müssen Fahrspuren und Parkstreifen für den Fahrradverkehr umgebaut werden. Dann erzeugen Sie auch eine Verkehrswende. Die bisher bekanntgewordenen Planungen für den Ausbau der Radinfrastruktur vermitteln jedoch den Eindruck, dass der Ausbau des Radwegenetzes durch eine weitere Versiegelung grüner Infrastruktur vorangebracht werden soll. Wir möchten uns nicht vorstellen, dass die Senatsverwaltung die Auseinandersetzung mit der Autolobby scheut. Eine echte Verkehrswende ist nur durch eine radikale Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs möglich. Dies würde voraussetzen, dass der Straßenraum für Autos deutlich reduziert und für den Fuß- und Radverkehr umgewidmet wird.

2

Konkret für die Strecke von Spandau nach Charlottenburg gibt es bereits Planungen für zwei Radschnellwege, die über Straßen verlaufen und den dort bereits asphaltierten Raum, wie wir hoffen, nutzen werden, nämlich über die Heerstraße und den Nonnendamm. Der Bedarf nach schnellen Radverbindungen ist mit diesen Planungen also gedeckt. Für den Spreeweg unterstützen wir jeden behutsamen Lückenschluss zur Herstellung einer durchgehenden Verbindung bis Spandau, dort wo sie aktuell noch fehlt, nicht aber einen Verlust an naturnahen, bereits bestehenden Wegen, Versiegelung und Abbau der Natur.

Mit der geplanten Versiegelung und Asphaltierung des Spreeuferwegs wird völlig unnötig ein naturnaher Bereich der Stadt zerstört. Durch diesen Eingriff wird die Artenvielfalt am Standort reduziert, es werden Lebensräume zerstört und noch mehr Boden versiegelt. Versiegelte Flächen schaden dem Klima, denn Asphalt und Stein heizen die Stadt weiter auf, während offene Bodenbereiche CO² speichern, Regenwasser aufnehmen und dem Grundwasser zuführen.

Mit der geplanten Asphaltierung des Spreewegs wird ein weiterer Erholungsraum in Berlin zerstört. Gerade Fußgänger*innen können sich auf dem bisherigen Weg gelenkschonend und gesundheitsfördernd bewegen. Bürger*innen, die sich zur Förderung ihrer Gesundheit gelenkschonend bewegen möchten, wird immer mehr Raum entzogen.

Wir fordern Sie auf, **sofort alle Planungen** für den „Neubau“ von Radwegen auf bestehenden Grünstreifen (Rangierbahnhof Pankow ..) und Uferwegen (Spreeuferweg, Teltowkanal, ..) sowie durch Grünflächen (Hasenheide ..) und Wälder (Grunewald ..) **zu stoppen** und stattdessen die Umwandlung von Autospuren und Autoparkstreifen in Radwege endlich und energisch in Angriff zu nehmen.

Es ist begrüßenswert, Wege für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ohne motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Dies kann jedoch nachhaltig nur erreicht werden, wenn Straßenzüge für den motorisierten Individualverkehr komplett gesperrt werden und die Vision einer „autofreien Innenstadt“ endlich als Ziel für die Berliner Verkehrspolitik ernsthaft angegangen wird.

Ziel der Berliner Verkehrspolitik muss werden, die öffentlichen Gelder nicht für die weitere Zerstörung naturnaher Bereiche in Berlin auszugeben, sondern den vorhandenen Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr attraktiv umzugestalten.

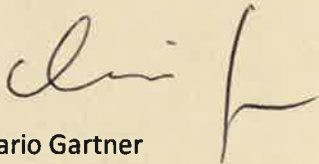
Der absolute Vorrang der unversiegelten gegenüber der versiegelten Fläche ist im Landschaftsprogramm, im Luftreinhalteplan und im STEP Klima niedergelegt. Allesamt Instrumente aus Ihrem Hause. Wir erwarten von der Senatsverwaltung, dass diese Instrumente konsequent angewendet und vor allem nicht durch Planungen aus Ihrer eigenen Behörde ad absurdum geführt werden. Geben Sie entsiegeltem Boden endlich den Rang, der ihm gebührt.

Wir bitten um **Mitteilung**, per Antwort an die NaturFreunde Berlin, stellvertretend für die unterzeichnenden Verbände und Initiativen, wann und in welchem Rahmen die Naturschutzverbände und der FUSS e.V. als Träger öffentlicher Belange in die Planungen am Spreeufer und am Teltowkanal einbezogen werden.

3

Wir bitten ebenfalls zeitnah um ein **Gespräch** im Hinblick auf die in diesem Schreiben angesprochene Thematik. Für die Terminkoordination steht Antje Henning (Email: antje.henning@gruenzuege-fuer-berlin.de / mobil: 0152 22 42 17 33) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Mario Gartner

Leitung Geschäftsstelle NaturFreunde Berlin

NaturFreunde Deutschlands e.V.
Landesverband Berlin

gez. Uwe Hixsch

NABU
Landesverband Berlin e.V.

gez. Rainer Altenkamp

FUSS e.V.

gez. Stefan Lieb

Für das Berliner Netzwerk für Grünzüge

gez. Yannick Kiesel gez. Antje Henning

für die Grünen Radler Berlin

gez. Norbert Rheinlaender

Anlage: Presseerklärung vom 6. Juni 2019