

(SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

RADSCHNELLVERBINDUNG NR. 9

OST-ROUTE

MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG

ERGEBNISBERICHT

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



INHALT

1.	Einleitung	4
2.	Ziele und Inhalte	6
3.	Vorgehen	8
4.	Ergebnisse	10
	Bereich 1: Tiergarten - Brandenburger Tor	16
	Bereich 2: Brandenburger Tor - Alexanderplatz	18
	Bereich 3: Alexanderplatz - Ringbahn (Eldenaer Straßenbrücke)	22
	Bereich 4: Ringbahn (Eldenaer Straßenbrücke) - Herzberge	24
	Bereich 5: Herzberge - Blumberger Damm	26
	Bereich 6: Blumberger Damm - Hönow (Landesgrenze)	28
	Kosten und Wirtschaftlichkeit	31
5.	Ausblick	32
	Projektbeteiligte	35

1. EINLEITUNG

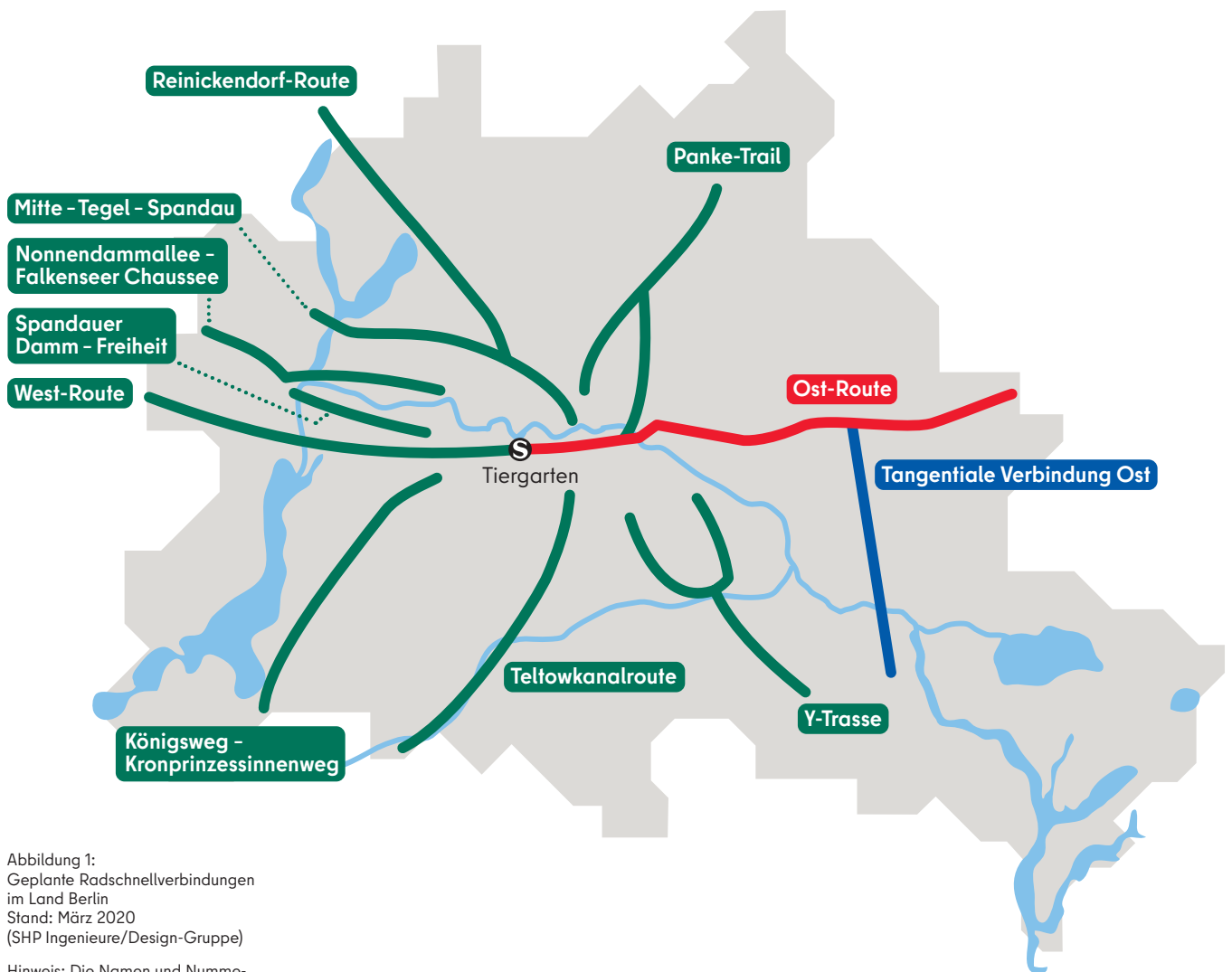


Abbildung 1:
Geplante Radschnellverbindungen
im Land Berlin
Stand: März 2020
(SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

Hinweis: Die Namen und Nummerierungen der Radschnellverbindungen sind noch nicht final festgelegt. Sie sind als Arbeitstitel zu betrachten und können im weiteren Planungsverlauf noch geändert werden.

Fahrradfahren soll in Berlin noch einfacher, sicherer und komfortabler werden als heute. Dadurch steigt der Anreiz, das Fahrrad im Alltag häufiger zu verwenden. Und Berlin kann auf diesem Wege die Herausforderungen lösen, die sich dem Verkehrsbereich in vielerlei Hinsicht stellen: der Klimaschutz, die faire Aufteilung des knappen öffentlichen Raums, die Lärmbelastung, die Frage der Luftqualität und nicht zuletzt die Verkehrssicherheit.

Ein zentraler Baustein der Attraktivitätsoffensive für den Fahrradverkehr sind die neuen Radschnellverbindungen. Sie verbinden das Zentrum mit den Außenbezirken und sollen – wenn möglich – das Land Brandenburg anschließen und dort weitergeführt werden. Die Wege sind so ausgelegt, dass zwei Fahrradfahrer*innen nebeneinander fahren können und ein Überholen dennoch möglich ist. Ein separat geführter Gehweg ermöglicht konfliktfreies und sicheres Zufußgehen auf der Strecke. Der Radverkehr hat auf den Radschnellverbindungen – wenn möglich – Vorfahrt, um ein rasches Vorankommen zu erleichtern. Darüber hinaus zeichnen sich Radschnellverbindungen durch eine hochwertige Oberfläche und eine durchgehende Beleuchtung aus. Regelmäßige Reinigung sowie Winterdienst ermöglichen die Nutzung über das ganze Jahr. Die Radschnellverbindungen eröffnen neue und preisgünstige Mobilitätsmöglichkeiten für Menschen, die keinen eigenen Pkw besitzen. Diese komfortablen Radwege machen das Fahrradfahren auch über weite Strecken bequemer und damit für mehr Menschen zum Verkehrsmittel ihrer Wahl. Und nicht zuletzt: Mit dem Umstieg vom Auto auf das Rad fördert jede und jeder auch noch die eigene Gesundheit. Mit komfortablen Radschnellverbindungen wird die Entscheidung für das Fahrrad noch einfacher.

Das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz sieht vor, bis 2030 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen zu errichten. Diesen Auftrag setzt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz um: Aus einer ersten Auswahl von dreißig möglichen Strecken sind im Rahmen der Potenzialanalyse¹ zwölf Trassenkorridore in die nähere Auswahl gekommen, die nach und nach realisiert werden sollen. Die GB infraVelo GmbH (Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH) übernimmt dabei die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion.

¹ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2018): Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet Endbericht – Potenzialanalyse

Machbarkeitsuntersuchungen sind der erste grundlegende Schritt auf dem Weg zu Planung und Bau einer Radschnellverbindung. Die hier vorliegende Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung Ost-Route hat das Fachplanungsbüro ETC Gauff Mobility GmbH in Zusammenarbeit mit Rambøll GmbH, EIBS GmbH und PB Consult durchgeführt. Der Ergebnisbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung Ost-Route (RSV 9) zusammen. Der ausführliche Untersuchungsbericht des Fachbüros ist online verfügbar².

² <https://www.infravelo.de/projekt/ost-route/>

Der untersuchte Trassenkorridor der Radschnellverbindung Ost-Route (RSV 9) liegt zwischen dem S-Bahnhof Tiergarten an der Bezirksgrenze zwischen Charlottenburg-Wilmersdorf und Mitte sowie der Landesgrenze zu Brandenburg am U-Bahnhof Hönow im Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Er erstreckt sich auf einer Länge von rund 23 Kilometern durch die vier Bezirke Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf. Gemeinsam mit der Radschnellverbindung Nr. 5 (West-Route) bildet er eine durchgehende rund 38 Kilometer lange Radschnellverbindung vom westlichen zum östlichen Rand Berlins (vergleiche Abbildung 1).

Die Planungen für diese und weitere Routen gehen voran, sind jedoch komplexe Vorhaben. Deswegen können die ersten Baumaßnahmen für die Ost-Route nicht vor 2024 begonnen werden. Je mehr Abschnitte der neuen Radschnellverbindungen realisiert werden, desto stärker wird sich Berlin zu einer noch fahrradfreundlicheren Stadt entwickeln und so deutlich an Lebensqualität gewinnen.

2. ZIELE UND INHALTE

Machbarkeitsuntersuchungen sind ein elementarer Baustein der Bauvorhaben Radschnellverbindungen. Die Machbarkeitsuntersuchung umfasst die Untersuchungen und Planungen, die erforderlich sind, um von dem zuvor beschriebenen Trassenkorridor zu einem Routenverlauf, also einem konkreten Bauprojekt, zu kommen. Ziel war es, Routenverläufe zu identifizieren, die rechtlich, planrechtlich³ und verkehrstechnisch machbar sind und möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen sowie dem Umwelt- und Naturschutz mit sich bringen. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse können anschließend die konkreten Bauprojekt-Planungen aufgebaut und die erforderlichen Genehmigungsverfahren vorbereitet werden (vergleiche Kapitel 5).

³ Das Bauplanungsrecht regelt die planerischen Voraussetzungen für die Bebauung und die Nutzung von Grundstücken. Es legt fest, ob, was und in welcher Größenordnung gebaut werden darf und welche Nutzungen zulässig sind.

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden verschiedene Routenvarianten erarbeitet und nach Kriterien bewertet. Für den fachlich am besten bewerteten Routenverlauf, auch derzeitige planerische Vorzugsvariante genannt, wurden erste Entwurfsvorschläge entwickelt und eine Prüfung vorhandener Brückenbauwerke durchgeführt. Darüber hinaus wurde eine grobe Kostenschätzung der Streckenelemente, Kreuzungen oder Einmündungen und Ingenieurbauwerke vorgenommen und die Wirtschaftlichkeit geprüft. Routenvarianten, die grundsätzlich machbar, jedoch schlechter bewertet sind als die derzeitige planerische Vorzugs-



Abbildung 2:
Unterdimensionierte Radverkehrsinfrastruktur
am Großen Stern



Abbildung 3:
Karl-Marx-Allee im Bereich Alexanderplatz -
Strausberger Platz nach Umgestaltung
mit Radverkehrsinfrastruktur gemäß RSV-Standard



Abbildung 4:
Karl-Marx-Allee im Bereich Weberwiese mit 2,00 m
breiten, straßenbegleitenden Radwegen pro Richtung



Abbildung 5:
Eldenaer Straße im Ist-Zustand mit unzureichender
Radverkehrsinfrastruktur im Bereich der
ÖPNV-Haltestellen

(Fotos: ETC/EIBS/Rambøll)

variante, werden Alternativrouten genannt und wurden ebenfalls ausgearbeitet. Hinweise, Bedenken oder Vorschläge aus den öffentlichen und nicht-öffentlichen Dialogen mit der Verwaltung, Anwohner*innen und Interessensgruppen wurden in der Untersuchung berücksichtigt. Abschließend wurden Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen in den anschließenden Planungsphasen erarbeitet.

Die im weiteren Verlauf vorgestellte **derzeitige planerische Vorzugsvariante** entspricht der aus Sicht und Bewertung der **Fachplanung am besten bewerteten Route** mit Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung. Sie ist damit die Arbeitsgrundlage für vertiefende Untersuchungen und Abstimmungen in der weiteren Planung. Ob eine Trasse so verläuft, wie in der Machbarkeitsuntersuchung als „**derzeitige planerische Vorzugsvariante**“ aufgezeigt, stellt sich erst in der weiteren Planung heraus. Tiefere Planungsphasen und Detaillierungen können zu neuen Erkenntnissen führen und damit gegebenenfalls Auswirkungen auf die spätere Trassenführung haben. In der nun folgenden Vorplanung (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) Leistungsphase 2) werden daher neben der derzeitigen planerischen Vorzugsvariante alle machbaren Routenalternativen weiterhin berücksichtigt. Eine endgültige Trassenführung steht erst am Ende des Planfeststellungsverfahrens fest.



Abbildung 6:
Allee der Kosmonauten im Ist-Zustand mit zu gering bemessener Radverkehrsinfrastruktur

Abbildung 7:
Hellersdorfer Straße im Ist-Zustand mit unzureichender Radverkehrsinfrastruktur

(Fotos: ETC/EIBS/Rambell)



Abbildung 8:
Informationsveranstaltung im Bezirkslichen Informationszentrum Marzahn-Hellersdorf

Abbildung 9:
Diskussion in einer Themeninsel

(Fotos: Thomas Rafalzyk)

3. VORGEHEN

Der Prozess zur Findung von Routenvarianten, die rechtlich, planrechtlich und verkehrstechnisch machbar sind, lässt sich grob unterteilen in vorbereitende Arbeiten, Entwicklung von Routenvarianten, Abstimmungen mit Senats- und Bezirksverwaltungen, Einbeziehung der Öffentlichkeit und Interessengruppen sowie die Bewertung und Ausarbeitung der machbaren Routenvarianten.

VORBEREITENDE ARBEITEN

Zu den vorbereitenden Arbeiten gehörten unter anderem eine Befahrung des Trassenkorridors mit Fotodokumentation, das Zusammenstellen von Verkehrs-Prognosen und verkehrstechnischen Unterlagen sowie das Abfragen von relevanten Bauleitplänen und Bestands- und Vermessungsplänen bei den zuständigen Akteur*innen. Anschließend wurde eine Datenbank erstellt, in der alle Daten zu den Streckenabschnitten und Knotenpunkten integriert wurden, sodass eine ausführliche Bestandsanalyse durchgeführt werden konnte.

ENTWICKLUNG VON ROUTENVARIANTEN, EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT UND DER INTERESSEGRUPPEN

Erste mögliche Routenvarianten innerhalb des Korridors wurden erarbeitet, beurteilt und der Öffentlichkeit im Rahmen von zwei Informations- und Dialogveranstaltungen am 09.12.2019 für den westlichen Abschnitt der Ost-Route in der Stadtwerkstatt sowie am 26.02.2020 für den östlichen Abschnitt der Ost-Route im Informationszentrum Marzahn-Hellersdorf vorgestellt. Die Berichte und Dokumentationen der Veranstaltungen sowie die Hinweise, die während der Veranstaltungen gesammelt wurden, sind auf der infraVelo-Website verfügbar⁴. Darüber hinaus wurden die Hinweise von unterschiedlichen Beteiligten (unter anderem Mitarbeiter*innen der Bezirke) und Interessengruppen (Vertreter*innen von Fachverbänden) aufgenommen und in die Machbarkeitsuntersuchung einbezogen.

Im Anschluss wurden potenzielle Routenvarianten festgelegt.

BEWERTUNG UND AUSARBEITUNG DER MACHBAREN ROUTENVARIANTEN

Schritt 1: Prüfung der Routenvarianten

Die Routenvarianten wurden in einem ersten Schritt auf Hindernisse untersucht und beurteilt, die die Realisierung der Radschnellverbindung in einem hohen Maß erschweren oder die Nutzerakzeptanz stark negativ beeinflussen:

Straßenraum: Verfügt der Straßenraum nicht über eine ausreichende Breite, um eine Radschnellverbindung mit getrenntem Fußweg zu realisieren, wurden diese nicht weiter betrachtet.

Baurecht: Die Realisierung einer Radschnellverbindung auf einer gemeinnützigen Fläche, wie beispielsweise einem Sportgelände, ist in der Regel nicht verhältnismäßig. Auch diese Abschnitte wurden nicht weiter betrachtet.

Direktheit: Ist die Führung einer Radschnellverbindung mit vielen Umwegen verbunden und/oder eine andere, deutlich kürzere Alternativ-Radinfrastruktur vorhanden, wurden diese Varianten nicht weiter betrachtet.

⁴ <https://www.infravelo.de/projekt/ost-route/>

Schritt 2: Bewertung der Routenvarianten

In einem zweiten Schritt wurden die verbleibenden Routenvarianten abschnittsweise über ein zuvor definiertes Bewertungsverfahren, das aus verkehrlicher, ökologischer und städtebaulicher Sicht die meisten Vorteile aufzeigt, miteinander verglichen. Dabei wird abgeschätzt, wie hoch der bauliche Aufwand im Vergleich zur Ausgangssituation ist, die Radschnellverbindung realisieren zu können („Raumwiderstand“). Hierfür wurden insgesamt 22 Unterkriterien im Rahmen des Variantenvergleichs mit den Noten 1 (gering), Note 3 (mittel) und Note 5 (hoch) bewertet, die sich in fünf gleich gewichtete Oberkriterien zusammenfassen lassen:

Verkehrsanlagen mit fünf Unterkriterien (Gewichtung: 20 Prozent): Bei diesem Kriterium wird geprüft, inwieweit der Umwegfaktor, die Anzahl von Kreuzungen oder Einmündungen mit und ohne Lichtsignalanlagen, die Anzahl an Haltestellen sowie eine verkehrstechnische und bauliche Komplexität Hindernisse darstellen und so für oder gegen die Realisierung der Radschnellverbindung sprechen.

Reisequalität für Radfahrer*innen mit fünf Unterkriterien (Gewichtung: 20 Prozent): Die Reisequalität wird anhand von Reisezeit, Verlustzeit, Steigungsstrecken, Erholungsfaktor und (subjektiver) Sicherheit bewertet.

Verkehrsqualität für übrige Verkehrsarten mit fünf Unterkriterien (Gewichtung: 20 Prozent): Die Verkehrsqualität bewertet, inwieweit Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, fließender Kraftfahrzeug-Verkehr, das Parken sowie der Wirtschaftsverkehr durch die Realisierung von Radschnellverbindungen beeinträchtigt werden.

Umwelt- und Naturschutz mit drei Unterkriterien (Gewichtung: 20 Prozent): Hierbei werden die Konflikte mit Naherholung sowie Biotopen, Tieren und Pflanzen und die (Neu-)Versiegelung als Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser und Klima geprüft.

Städtebau/Intermodale Verknüpfung mit vier Unterkriterien (Gewichtung: 20 Prozent): Hierbei liegt der Fokus auf dem städtischen Gefüge sowie der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. Es wird zum einen geprüft, inwieweit eine Neugestaltung des Straßenraums Auswirkungen auf die jeweilige Flächennutzung und Bauleitplanung hat und ob das Stadtbild sowie denkmalgeschützte Bereiche negativ beeinträchtigt werden; zum anderen wird geprüft, inwieweit die Radschnellverbindungen eine Verknüpfung mit den Haltestellen, den Fern- und Regionalbahnhöfen sowie den S- und U-Bahnhöfen aufweisen, sowie die Anzahl der Anschlüsse im Radwegnetz (andere Radschnellverbindungen und Haupttrouten).

Ein Streckenabschnitt wird zum Beispiel bei einem geringen baulichen Aufwand im Kriterium Konflikte/Machbarkeit mit der Note 1 bewertet, wenn nur sehr geringe oder keine Konflikte bei der Realisierung einer Radschnellverbindung festzustellen sind. Sind hingegen weitreichende Konflikte zu erwarten, wird der Streckenabschnitt mit der Note 5 bewertet.

Über den Variantenvergleich wird eine derzeitige Vorzugsvariante bestimmt: Es ist die Route, die im Verhältnis die geringsten Konflikte, höchste Attraktivität sowie besten Potenziale aufweist.

4. ERGEBNISSE

Die Radschnellverbindung Ost-Route ist machbar.

Die derzeitige Vorzugsvariante ist insgesamt 22,96 Kilometer lang und gliedert sich in einen westlichen Streckenabschnitt (Radschnellverbindung 9 West) mit einer Länge von 9,42 Kilometern vom S-Bahnhof Tiergarten bis zum S-Bahn-Ring an der Eldenaer Straßenbrücke sowie einen östlichen Teilabschnitt (Radschnellverbindung 9 Ost) bis zur Landesgrenze in Hönow mit einer Länge von 13,54 Kilometern. Wegen der großen Streckenlänge wurden die beiden Abschnitte nochmals in je drei Bereiche unterteilt. Somit wurden insgesamt sechs Teilbereiche untersucht.

Die Ost-Route wird größtenteils mit Ein- und Zweirichtungswegen an den Hauptverkehrsstraßen (80 Prozent) entlanggeführt. Weitere Elemente sind Fahrradstraßen auf 16 Prozent und eigenständige Sonderwege auf 4 Prozent der Strecke (vergleiche Tabelle 1). Die Kreuzungen oder Einmündungen werden zum größten Teil plangleich ausgeführt (vergleiche Tabelle 2). Diese zeichnen sich dadurch aus, dass sie sich auf gleicher Höhenlage befinden.

Tabelle 1:
Führungsform

Führungsform	Länge	Anteil
Hauptverkehrsstraße (Einrichtungsweg)	17,98 km	78 %
Hauptverkehrsstraßen (Zweirichtungsweg)	0,38 km	2 %
Eigenständiger Sonderweg (Zweirichtungsweg)	1,02 km	4 %
Nebenstraßen (bevorrechtigte Fahrradstraße)	3,58 km	16 %
SUMME	22,96 km	100 %

Tabelle 2:
Ausführung Knotenpunkte

Führungsart	Führung	Anzahl
plangleich	mit Vorfahrtsregelung	44
	signalisiert mit Lichtsignalanlagen	46
planfrei	Brücken	1
SUMME		91

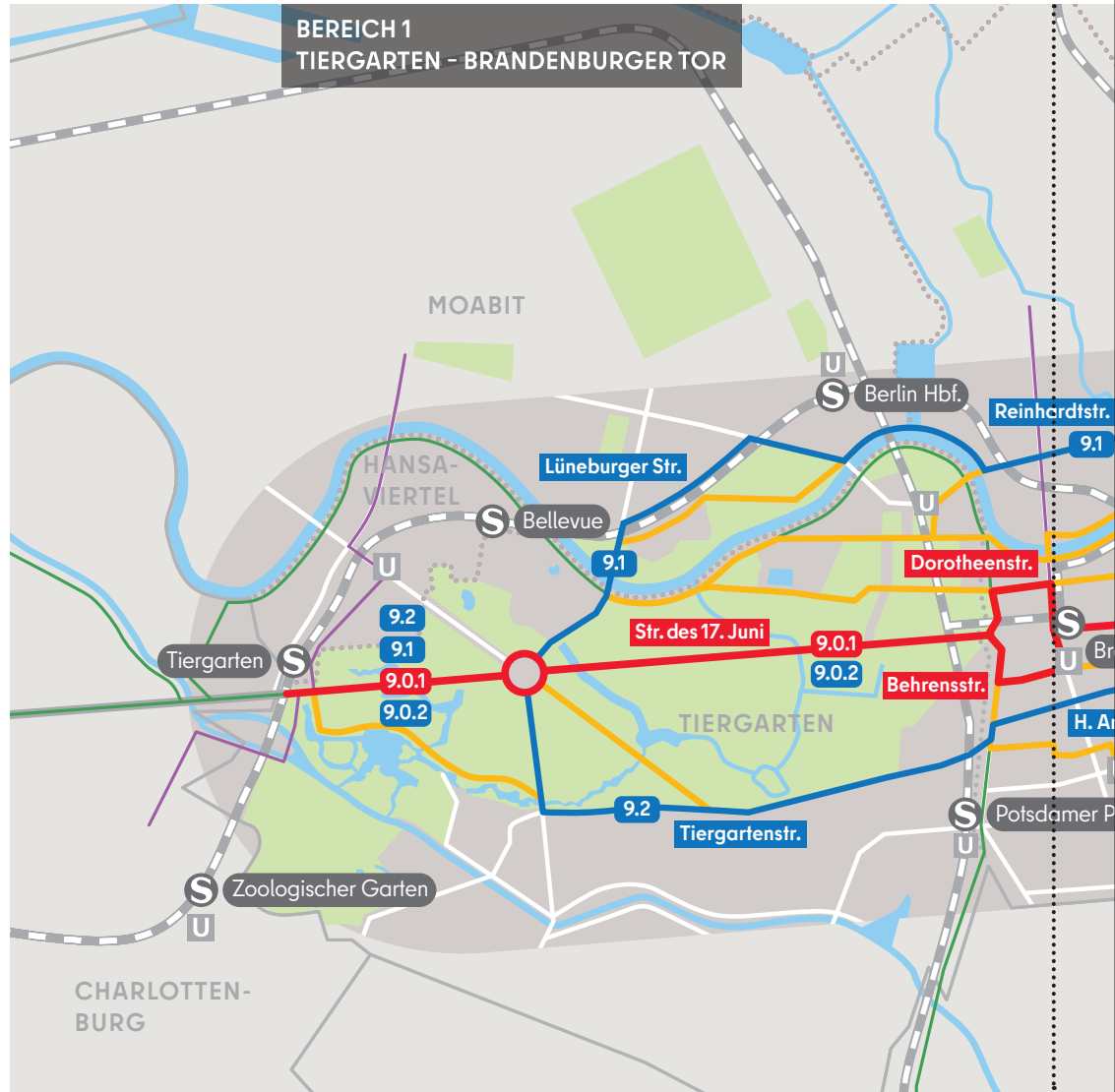
Insgesamt werden die definierten Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen über den gesamten Streckenabschnitt stadteinwärts bei 83 Prozent und stadtauswärts bei 86 Prozent der Gesamtstrecke eingehalten und liegen damit über dem geforderten Standard von 80 Prozent.

Die fachlich am besten bewertete Routenvariante sowie die Alternativführungen sind in den Abbildungen 10 und 11 dargestellt.

**Radschnellverbinding (RSV)
Ost-Route/westlicher Abschnitt**

- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Zubringer
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 10:
Westlicher Teil - Ergebnis des
Variantenvergleichs
(ETC/EIBS/Ramböll/Design-Gruppe)

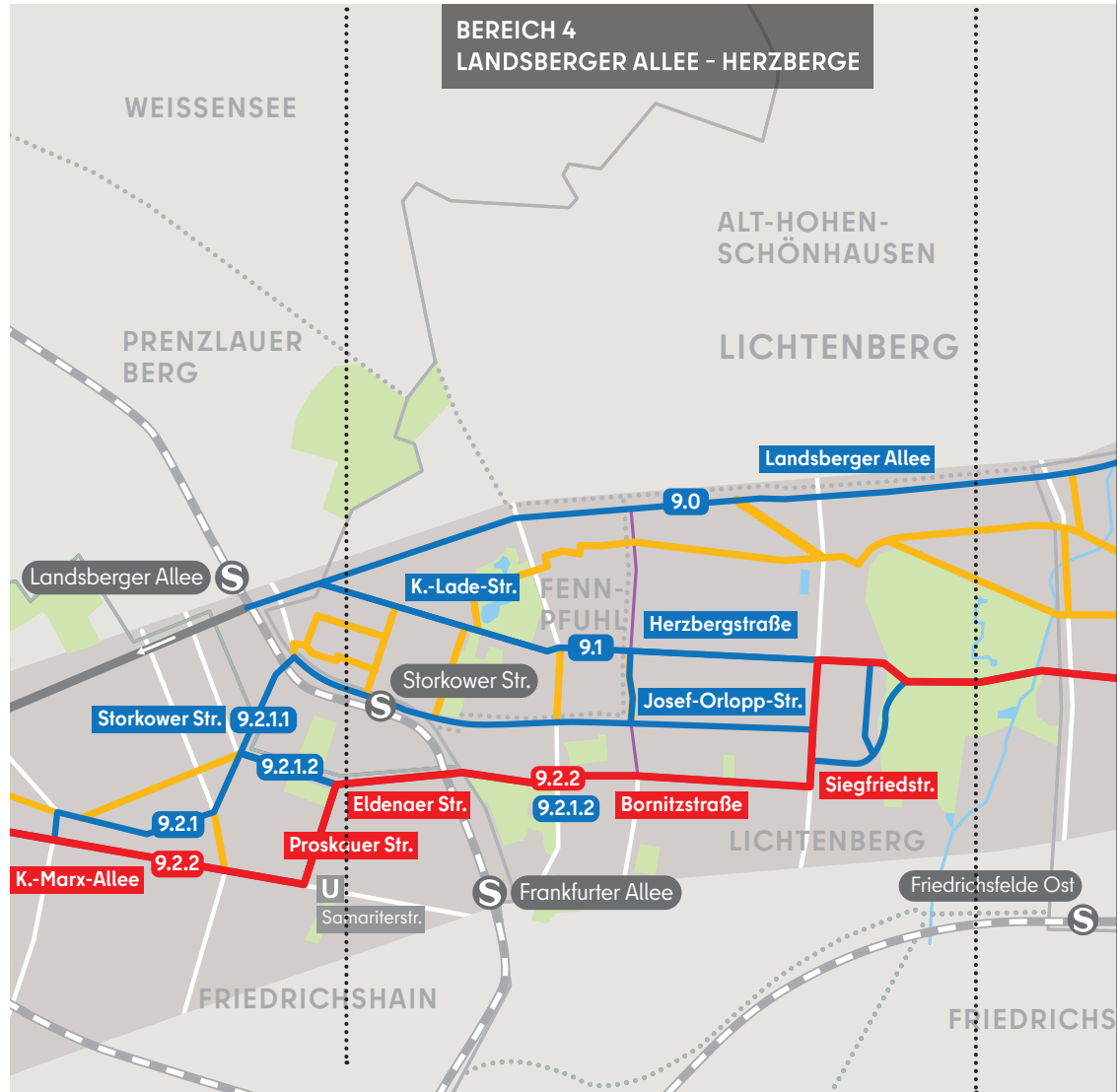


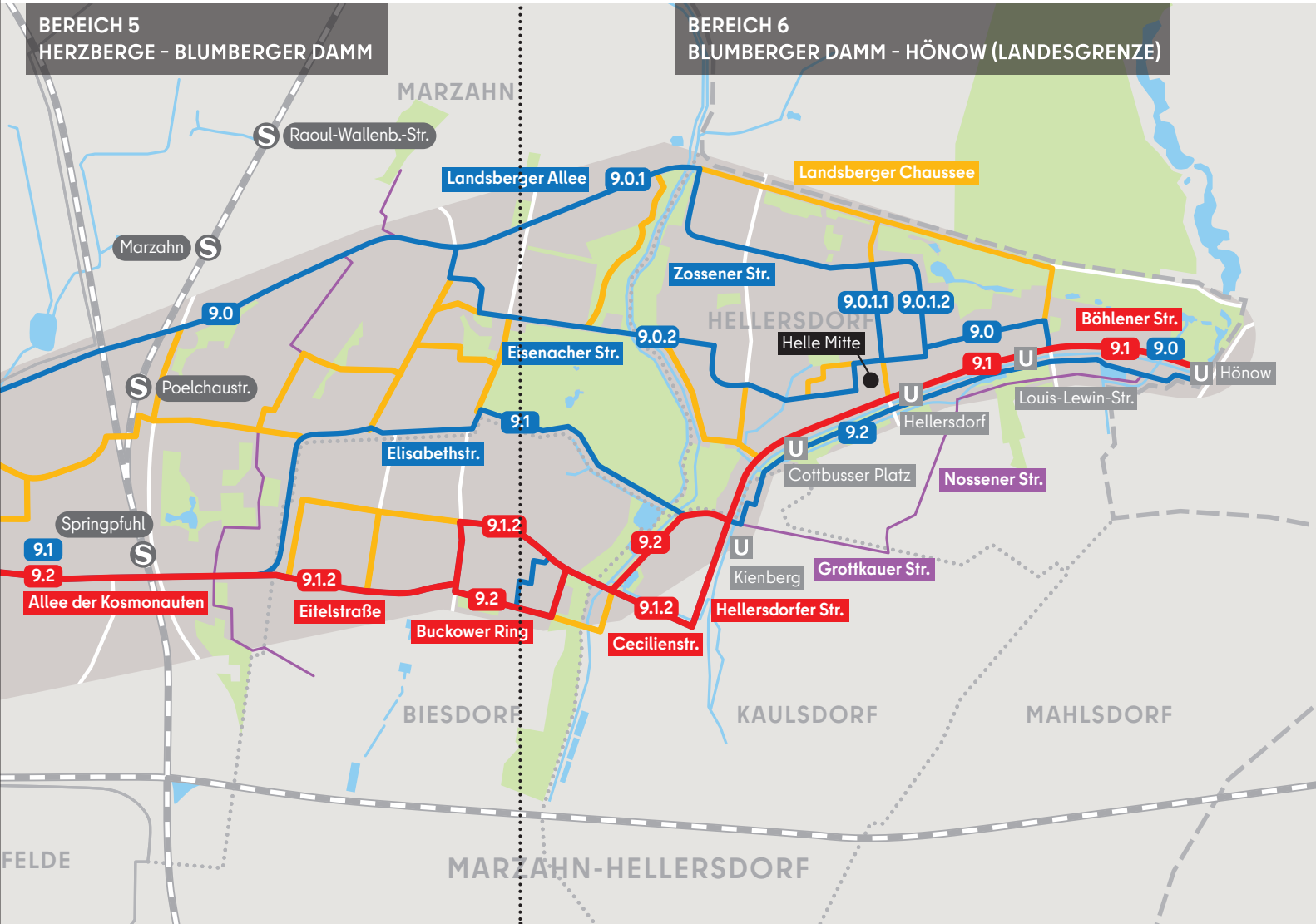


**Radschnellverbinding (RSV)
Ost-Route/östlicher Abschnitt**

- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Zubringer
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

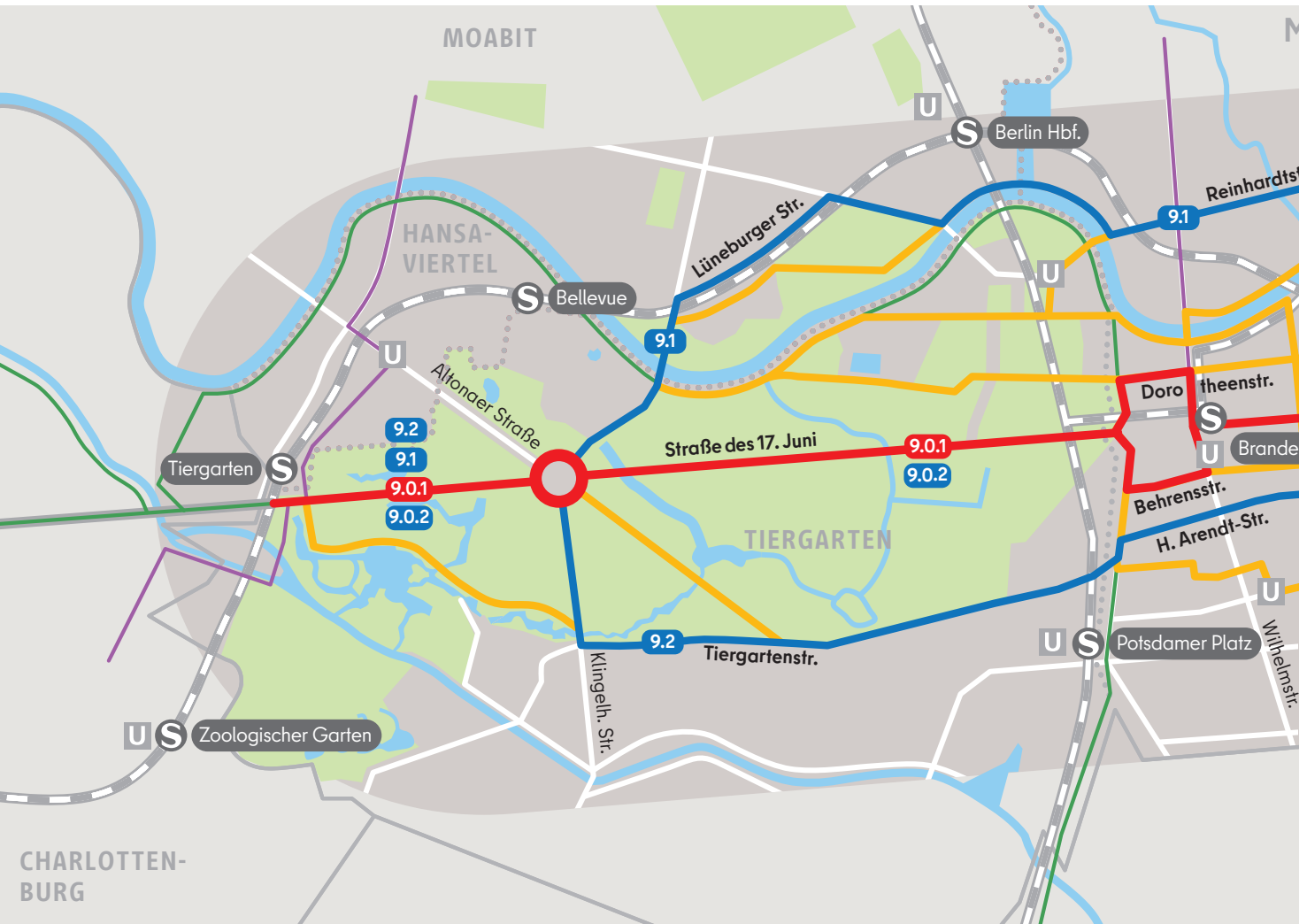
Abbildung 11:
Östlicher Teil - Ergebnis des
Variantenvergleichs
(ETC/EIBS/Ramböll/Design-Gruppe)





Die Abschnitte der Radschnellverbindung werden im Folgenden von Westen nach Osten vorgestellt und charakterisiert.

BEREICH 1: TIERGARTEN - BRANDENBURGER TOR



- Untersucher Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 12 (oben): Bereich 1
(ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)

Die Radschnellverbindung führt vom S-Bahnhof Tiergarten auf 2,9 Kilometern Länge entlang der Straße des 17. Juni bis zum Brandenburger Tor. Hier bestehen im Straßenraum ausreichende Flächenreserven, um beidseitig je 3,00 Meter breite Radwege anzulegen. Bei großräumigeren Sperrungen muss der Radverkehr über die Tiergartenstraße umgeleitet werden, die hierfür entsprechend umgestaltet ist (siehe unten).

Am Brandenburger Tor soll der Fußverkehr auch weiterhin (wie im Bestand) Vorrang genießen, deshalb wird eine Führung um das Brandenburger Tor bevorzugt.

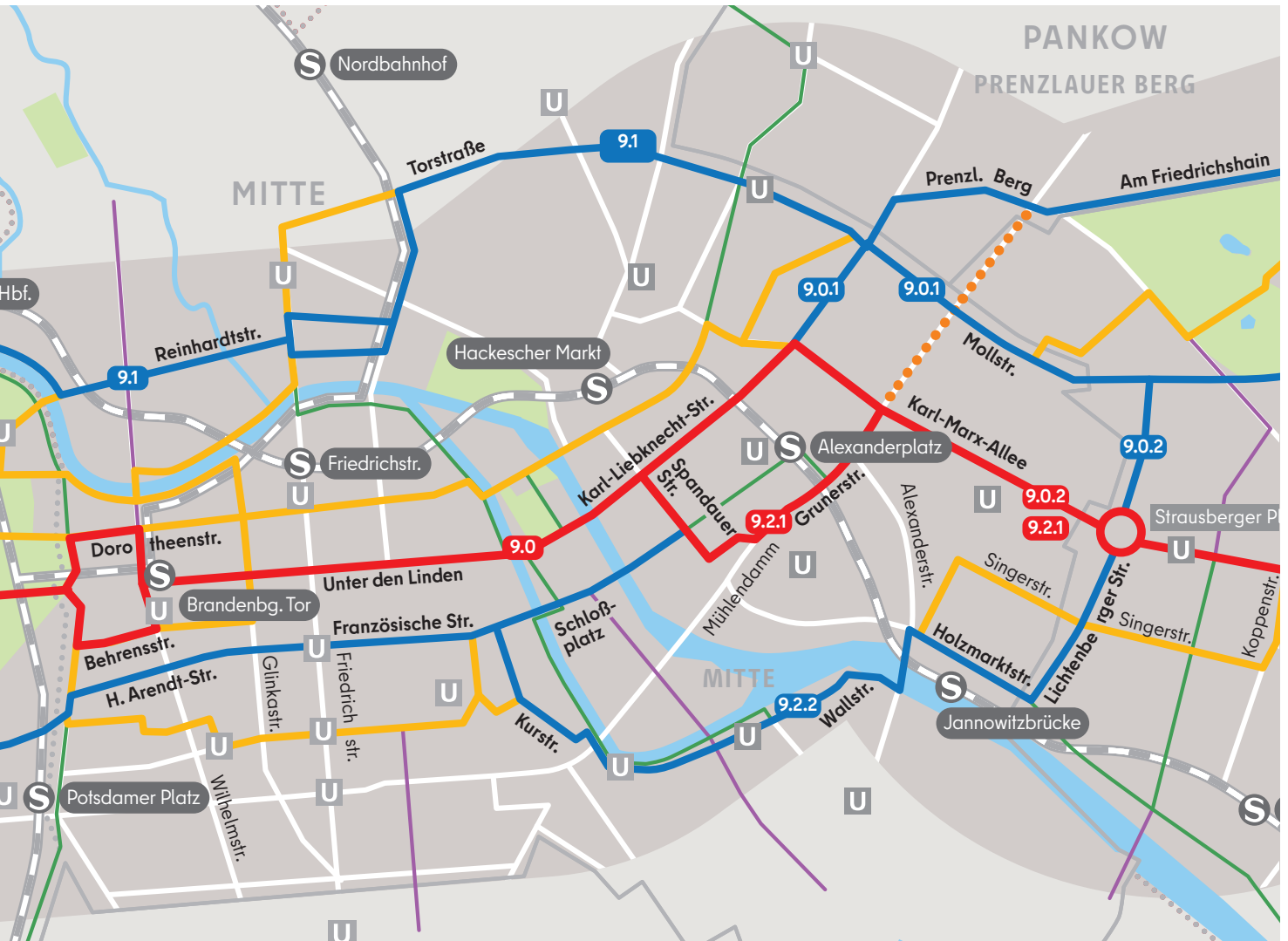
Die Routenvariante einer Führung durch das Brandenburger Tor wurde auch im Rahmen der öffentlichen Informations- und Dialogveranstaltung mit Bürger*innen diskutiert und wegen des hohen Fußverkehrs- und Tourismusaufkommens sowie des Denkmalschutzes kritisch betrachtet. Stattdessen soll die Radschnellverbindung in diesem Bereich zwischen der Ebertstraße und Wilhelmstraße nach Fahrtrichtungen getrennt über die Behrensstraße in Richtung Osten und über die Dorotheenstraße in Richtung Westen geführt werden. Eine gut sichtbare Beschilderung und eindeutige Wegeführung leiten die Radfahrenden an dieser Stelle um das Brandenburger Tor. Die Wegeführung gilt es in den nächsten Planungsschritten mit dem parallel dazu verlaufenden Busverkehr abzustimmen.

Die in diesem Bereich betrachteten Alternativrouten wurden unter anderem aufgrund von zu umwegigen Führungen, sehr hohen Nutzungskonflikten mit Fußgänger*innen und eingeschränkteren Platzverhältnissen verworfen.

Abbildung 13:
Ist-Situation vor dem Brandenburger
Tor aus Richtung Westen
(ETC/EIBS/Rambøll)



BEREICH 2: BRANDENBURGER TOR - ALEXANDERPLATZ



- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 14: Bereich 2 (ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)



Östlich des Brandenburger Tors folgt die Radschnellverbindung dem Straßenzug Unter den Linden – Schlossplatz – Karl-Liebknecht-Straße bis zur Spandauer Straße. Aufgrund vieler Ziele für den Alltagsradverkehr rund um den Alexanderplatz (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.) teilt sich die Radschnellverbindung ab der Kreuzung Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße in zwei sich ergänzende Routen auf und wird sowohl über die Karl-Liebknecht-Straße – Alexanderstraße als auch über die Spandauer Straße – Grunerstraße geführt. Beide Routen treffen am westlichen Beginn der Karl-Marx-Allee wieder aufeinander. Der Streckenabschnitt ist insgesamt 2,6 Kilometer lang.

Zwischen Wilhelmstraße und Spandauer Straße kann nach Fertigstellung der Bauarbeiten für die U-Bahn-Linie U5 der Straßenraum der Straße Unter den Linden grundlegend neu aufgeteilt werden. Durch die Umgestaltung des Straßenraums können so beidseitig vorwiegend je 3,00 Meter breite Radwege eingerichtet werden. Für den Fußverkehr – insbesondere die zahlreichen Tourist*innen – werden in der weiteren Planung ausreichende und sichere Querschnittsmöglichkeiten berücksichtigt. Im gesamten Verlauf ist weiterhin ein Bussonderfahrstreifen vorgesehen. Für den Autoverkehr wurden verschiedene Varianten entwickelt wie zum Beispiel eine Variante mit einer durchgängigen Fahrspur je Richtung. Durch diese Neuaufteilung des Straßenraums kann eine komfortable Führung für Radfahrer*innen, mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und eine bessere Betriebsqualität im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht werden, da Radverkehr und ÖPNV nicht mehr auf einem gemeinsamen Fahrstreifen geführt werden.

Auf den sich verzweigenden Routen zwischen Spandauer Straße und Karl-Marx-Allee lassen sich Breiten von je 3,00 Metern je Richtung für die Radschnellverbindung nur schwer realisieren. Daher sollten hier Radwege⁵ mit einer nutzbaren Mindestbreite gemäß Berliner Mobilitätsgesetz von je 2,00 Metern realisiert werden. Beide Teilrouten ergänzen sich aber und bieten insgesamt eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur im Bereich des Alexanderplatzes. Die Planungen für die Umgestaltung des Molkenmarkts wurden in dieser Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt. Mit der weiteren Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist hier zu prüfen, ob die Radverkehrsanlagen später noch erweitert werden können.

Die in diesem Bereich betrachteten Alternativrouten wurden unter anderem aufgrund von eingeschränkteren Platzverhältnissen in den Straßenquerschnitten der vorhandenen Straßen verworfen.

⁵ Gemäß den im Februar 2021 verabschiedeten Vorgaben für die Radverkehrsplanung kommt mittlerweile eine neue Mindestbreite von 2,30 Meter im Basis- und 2,50 Meter im Vorrangnetz zur Anwendung.

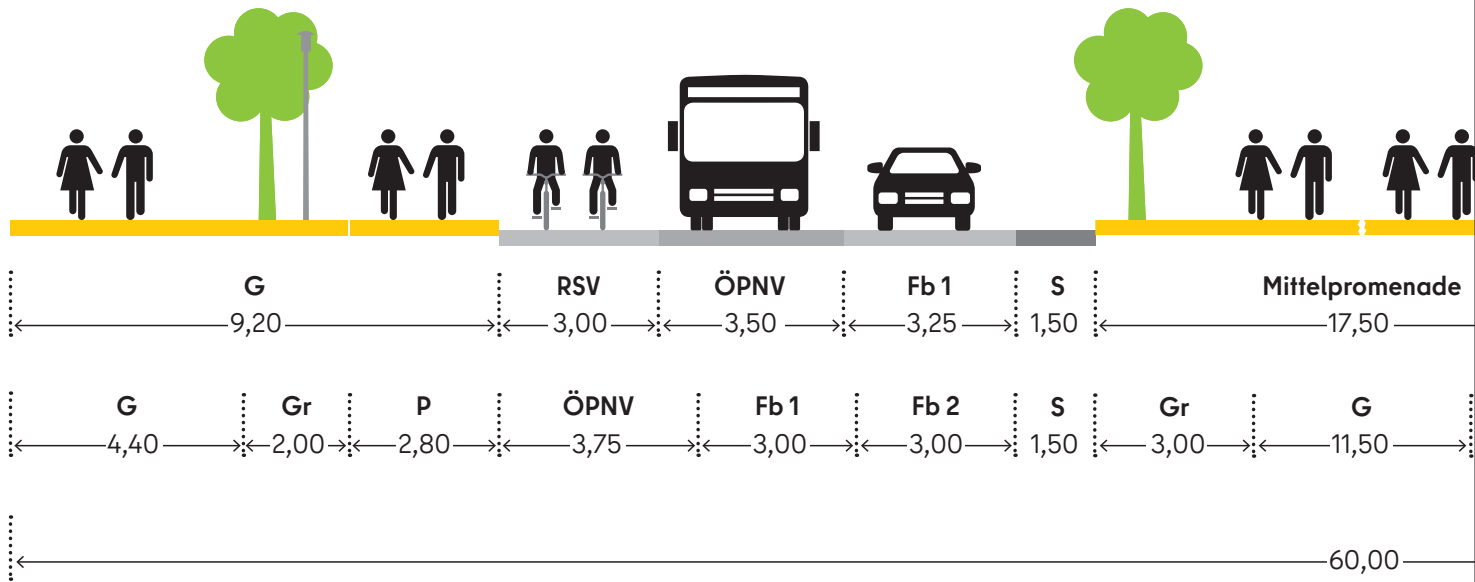
Abbildung 15 (links):
Friedrichstraße/Ziegelstraße

Abbildung 16 (Mitte):
Liebknecht-Brücke

Abbildung 17 (rechts):
Karl-Liebknecht-Straße/
Karl-Marx-Allee

(Fotos: ETC/EIBS/Rambøll)





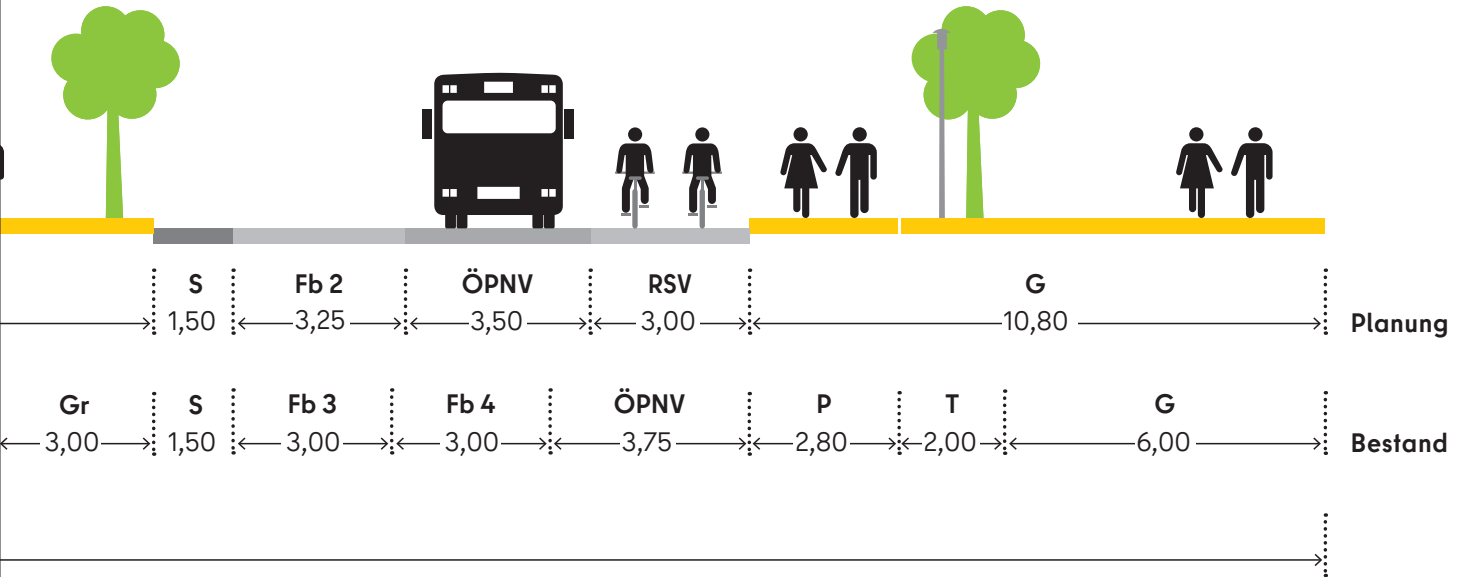


Abbildung 18: (oben)
Beispielhafte Straßenraumaufteilung
Unter den Linden
(ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)

- RSV** Radschnellverbindung
- G** Gehweg
- Fb** Fahrbahn
- P** Parken
- S/T** Schutzstreifen/
Trennstreifen
- Gr** Grünstreifen
- ÖPNV** Öffentlicher
Personennahverkehr

Abbildung 19 (links):
Straßenraum Unter den Linden
(ETC/EIBS/Rambøll)

BEREICH 3: ALEXANDERPLATZ - RINGBAHN (ELDENAEER STRAßENBRÜCKE)



- Untersucher Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter beachtet
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 20: Bereich 3
(ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)

Östlich des Alexanderplatzes folgt die Radschnellverbindung den Radialrouten RR 7 und RR 8 über die Karl-Marx-Allee - Frankfurter Allee - Proskauer Straße - Eldenaer Straße bis zur Ringbahn. Der Abschnitt ist insgesamt 4,4 Kilometer lang.

Im westlichen Teil der Karl-Marx-Allee zwischen Alexanderstraße und Strausberger Platz wurden Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 4,00 Metern je Richtung fertiggestellt, die bereits genutzt werden. Die Aufteilung des Straßenraums entspricht den Anforderungen an die Radschnellverbindungen, sodass dieser Abschnitt keine Umplanung mehr erfordert.

Ab dem Strausberger Platz soll die Radschnellverbindung dann mit 3,00 Metern je Richtung entlang der Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee bis zur Proskauer Straße geführt werden. In der Proskauer Straße kann durch Umorganisation und Reduzierung der Kraftfahrzeug-Stellplätze ebenfalls eine Breite von 3,00 Metern je Richtung realisiert werden. In der weiterführenden Planung wird im Detail betrachtet, wie der Verlust der Parkplätze für die Anwohnenden möglichst gering gehalten werden kann. In der Eldenaer Straße⁶ ist aufgrund eingeschränkter Platzverhältnisse nur eine verminderte Breite von 2,00 Metern je Fahrtrichtung möglich. Der Radverkehr kann hier dennoch getrennt vom Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr geführt werden.

⁶ Gemäß den im Februar 2021 verabschiedeten Vorgaben für die Radverkehrsplanung kommt mittlerweile eine neue Mindestbreite von 2,30 Meter im Basis- und 2,50 Meter im Vorrangnetz zur Anwendung.

Die in diesem Bereich betrachteten Alternativrouten wurden unter anderem aufgrund fehlender Verbindungsmöglichkeiten verworfen. Darüber hinaus wurden mögliche Routen ausgeschlossen, deren bauliche Machbarkeit eingeschränkt besteht oder die nach derzeitigem Planungsstand andere Nutzungsansprüche unverhältnismäßig einschränken - insbesondere durch sehr große Interessenskonflikte mit dem Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und um einer Führung durch den Volkspark Friedrichshain zu entgehen.



Abbildung 21:
Karl-Marx-Allee/Ecke Lebuser Straße
(ETC/EIBS/Rambøll)

BEREICH 4: RINGBAHN (ELDENAER STRAßENBRÜCKE) - HERZBERGE

- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 22: Bereich 4
(ETC/EIBS/Ramböll/Design-Gruppe)



Östlich der Ringbahn folgt die Radschnellverbindung der Scheffelstraße und Bornitzstraße bis zur Siegfriedstraße. Ab hier werden zwei planerische Vorzugsvarianten weiter untersucht, eine längere über die Siegfriedstraße und Herzbergstraße und eine direktere parallel zum Landschaftspark Herzberge. Insgesamt ist dieser Abschnitt 3,6 Kilometer lang.

In der Scheffelstraße zwischen Ringbahn und Loeperplatz wird eine Straßenraumaufteilung analog der Eldenaer Straße gewählt. Sofern eine verträgliche Umpflanzung der Bäume möglich ist, könnte eine überwiegend 3,00 Meter breite Radverkehrsanlage in beide Richtungen realisiert werden. Die Bornitzstraße wird in ihrem gesamten Verlauf zwischen Loeperplatz und Siegfriedstraße in eine Fahrradstraße umgewandelt. In der Siegfriedstraße sollen zwei Varianten weiter untersucht werden. In der Variante über die Herzbergstraße können je 2,00 Meter breite Radverkehrsanlagen⁷ je Richtung realisiert werden. Diese Variante entspräche jedoch nicht dem Radschnellverbindungs-Standard und würde zudem zu großen Konflikten mit den zum Betriebshof ein- und ausfahrenden Straßenbahnen führen. Hier sind in der weiterführenden Planung geeignete, verkehrssichernde Maßnahmen vorzusehen. Daher soll auch eine zweite Variante parallel zur Radialroute RR 8 in Kombination mit einem Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Siegfriedstraße untersucht werden.

Im Bereich des Landschaftsparks Herzberge wird die Radschnellverbindung auf der bestehenden Radialroute RR 8 geführt. Vorgesehen ist eine direkte Wegführung, die keinen zusätzlichen Eingriff in schützenswerte Naturbereiche in Anspruch nehmen und die zu erhaltenden Bereiche des Fußverkehrs berücksichtigen soll. Die genaue Ausgestaltung der Wegführung - unter Berücksichtigung des Schutzes mobilitätseingeschränkter Personen und der Aufrechterhaltung der Erholungsfunktion sowie der Umwelt- und Naturschutzaspekte - wird Teil der nachfolgenden Planungsphasen sein.

⁷ Gemäß den im Februar 2021 verabschiedeten Vorgaben für die Radverkehrsplanung kommt mittlerweile eine neue Mindestbreite von 2,30 Meter im Basis- und 2,50 Meter im Vorrangnetz zur Anwendung.

Die in diesem Bereich betrachteten Alternativrouten wurden unter anderem aufgrund zu umwegiger Führungen sowie fehlender Verbindungsmöglichkeiten verworfen. Darüber hinaus wurden mögliche Routen ausgeschlossen, deren bauliche Machbarkeit eingeschränkt besteht oder die nach derzeitigem Planungsstand andere Nutzungsansprüche unverhältnismäßig einschränken - insbesondere sind Eingriffe in den Umwelt- und Naturschutz durch das Landschaftsschutzgebiet zu vermeiden.

In einer **Fahrradstraße** ist die Fahrbahn für Radfahrer*innen vorgesehen. In Fahrradstraßen dürfen Radfahrer*innen zu zweit nebeneinander fahren. Neben entsprechenden Verkehrszeichen, die den Durchgangsverkehr nur für Anlieger*innen erlauben, gibt es viele Möglichkeiten, den Kraftfahrzeugverkehr einzuschränken, wie zum Beispiel Diagonalsperren, bauliche Einengungen an Kreuzungen oder die Anhebung der Kreuzungsbereiche.

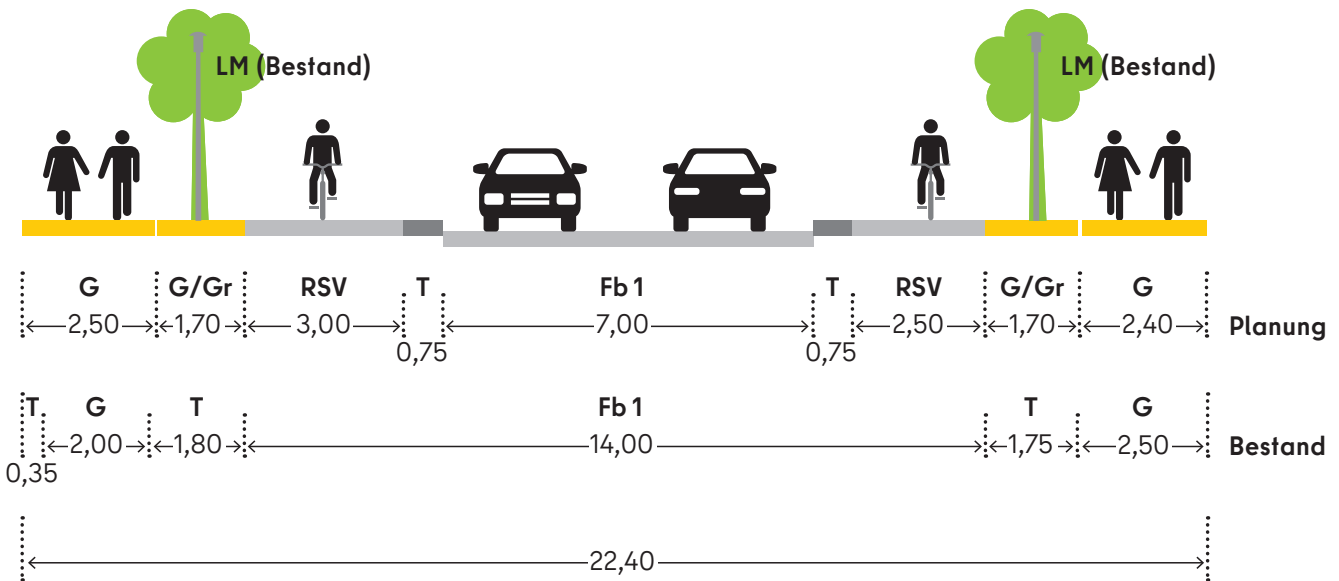
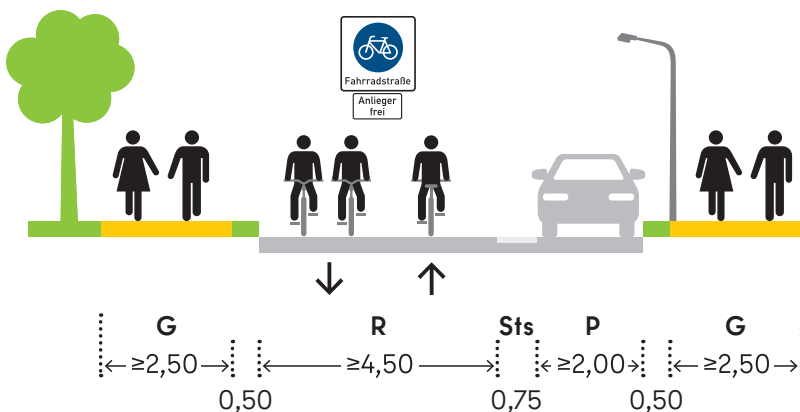


Abbildung 23:
Straßenraumaufteilung
in der Scheffelstraße
(ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)

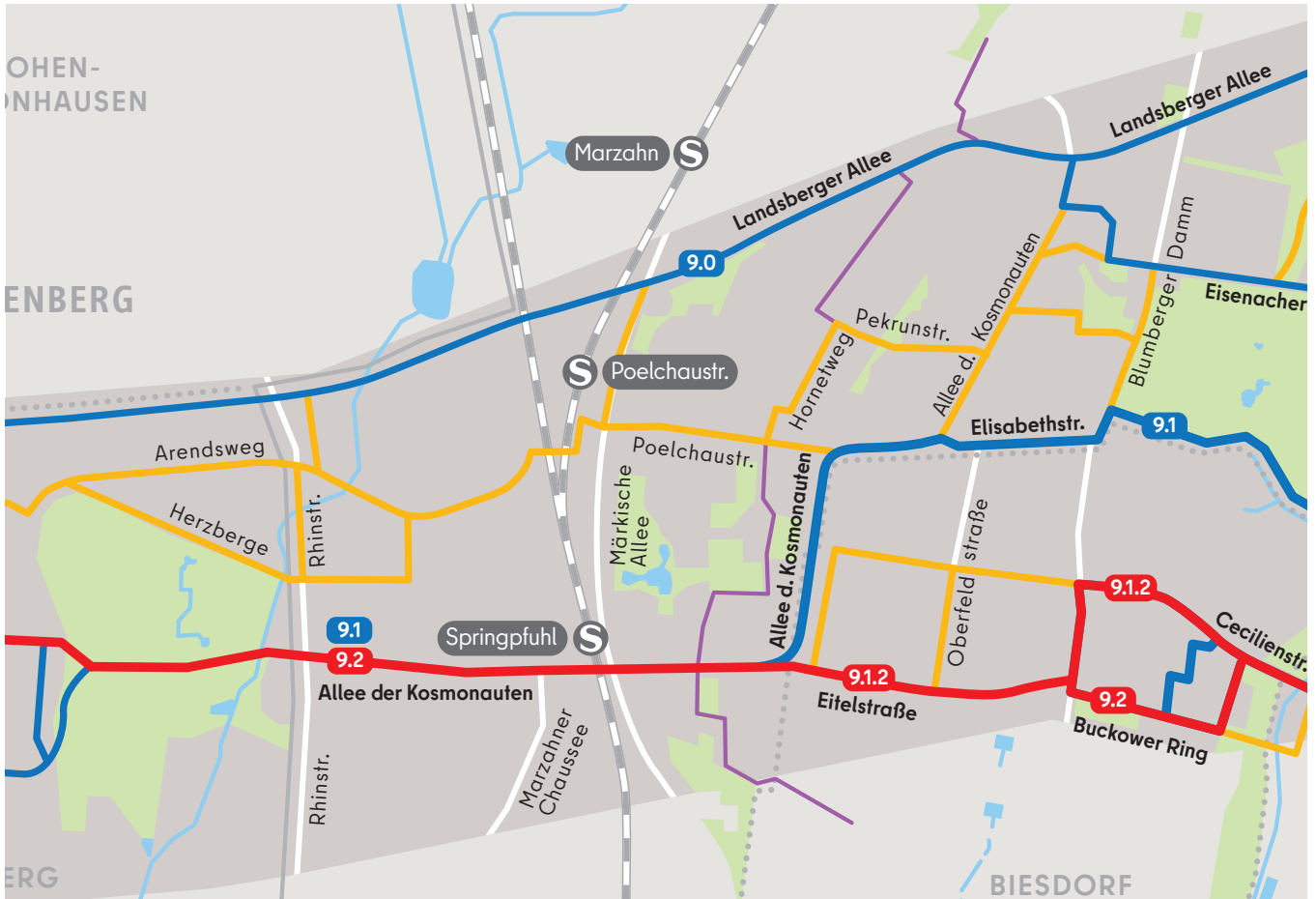
- RSV Radschnellverbindung
- G Gehweg
- Fb Fahrbahn
- T Schutzstreifen/
Trennstreifen
- Gr Grünstreifen
- LM Lichtmast

Abbildung 24:
Beispielhafte Führung einer
Fahrradstraße
(SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

- R Radweg
- G Gehweg
- P Parken
- Sts Schutzstreifen/
Trennstreifen
- Gr Grünstreifen

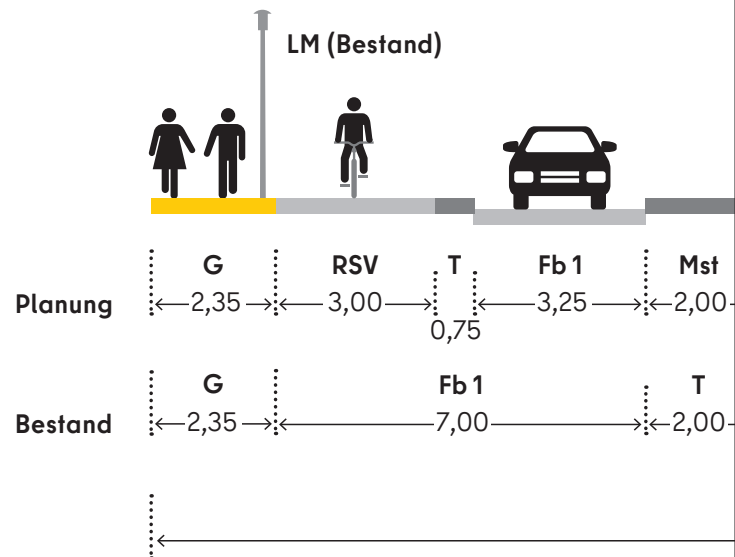


BEREICH 5: HERZBERGE - BLUMBERGER DAMM



- Untersucher Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 25: Bereich 5 (ETC/EIBS/Ramböll/Design-Gruppe)



Östlich des Landschaftsparks Herzberge führt die Radschnellverbindung erneut über die Radialroute RR 8 und verläuft über die Allee der Kosmonauten bis zum Blumberger Damm. Insgesamt ist diese geradlinig verlaufende Route 4,1 Kilometer lang.

Parallel zur Allee der Kosmonauten, westlich der Rhinstraße, wird die Radschnellverbindung als eigenständiger Sonderweg südlich der Straßenbahntrasse geführt. Hierfür ist auch eine neue Brücke über den Marzahn-Hohenschönhausener-Grenzgraben vorgesehen, sodass der neue Schulstandort an der Allee der Kosmonauten direkt angebunden werden kann. Östlich der Rhinstraße werden die derzeit überbreiten Krafffahrzeug-Fahrstreifen in einen normalen Fahrstreifen und eine separate Radverkehrsanlage umgewandelt. Aufgrund der geringen Krafffahrzeug-Verkehrsaufkommen erfolgt dies hier ohne nennenswerte Einschränkungen in den Krafffahrzeug-Verkehr. Am Knotenpunkt Allee der Kosmonauten – Eitelstraße wird die Radschnellverbindung mit geschützten Radverkehrsanlagen geführt, die im weiteren Verlauf der Eitelstraße beziehungsweise Kornmandelweg in eine Fahrradstraße übergehen.

In diesem Bereich wurden Alternativrouten ausgeschlossen, deren bauliche Machbarkeit eingeschränkt besteht oder die nach derzeitigem Planungsstand andere Nutzungsansprüche unverhältnismäßig einschränken – insbesondere aufgrund zu umwegiger Führungen und der sehr beengten Platzverhältnisse in den Straßenquerschnitten der vorhandenen Straßen.

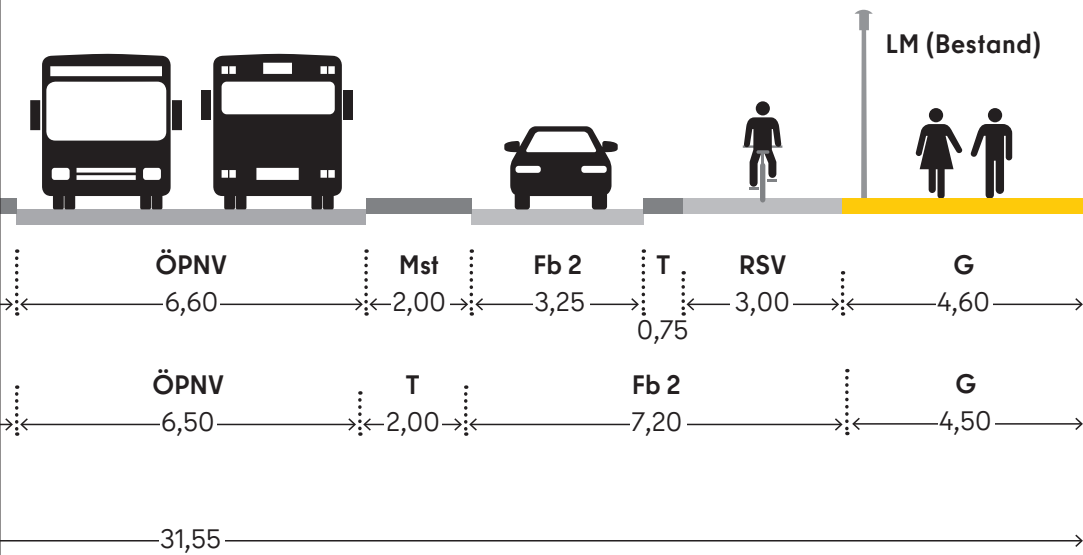
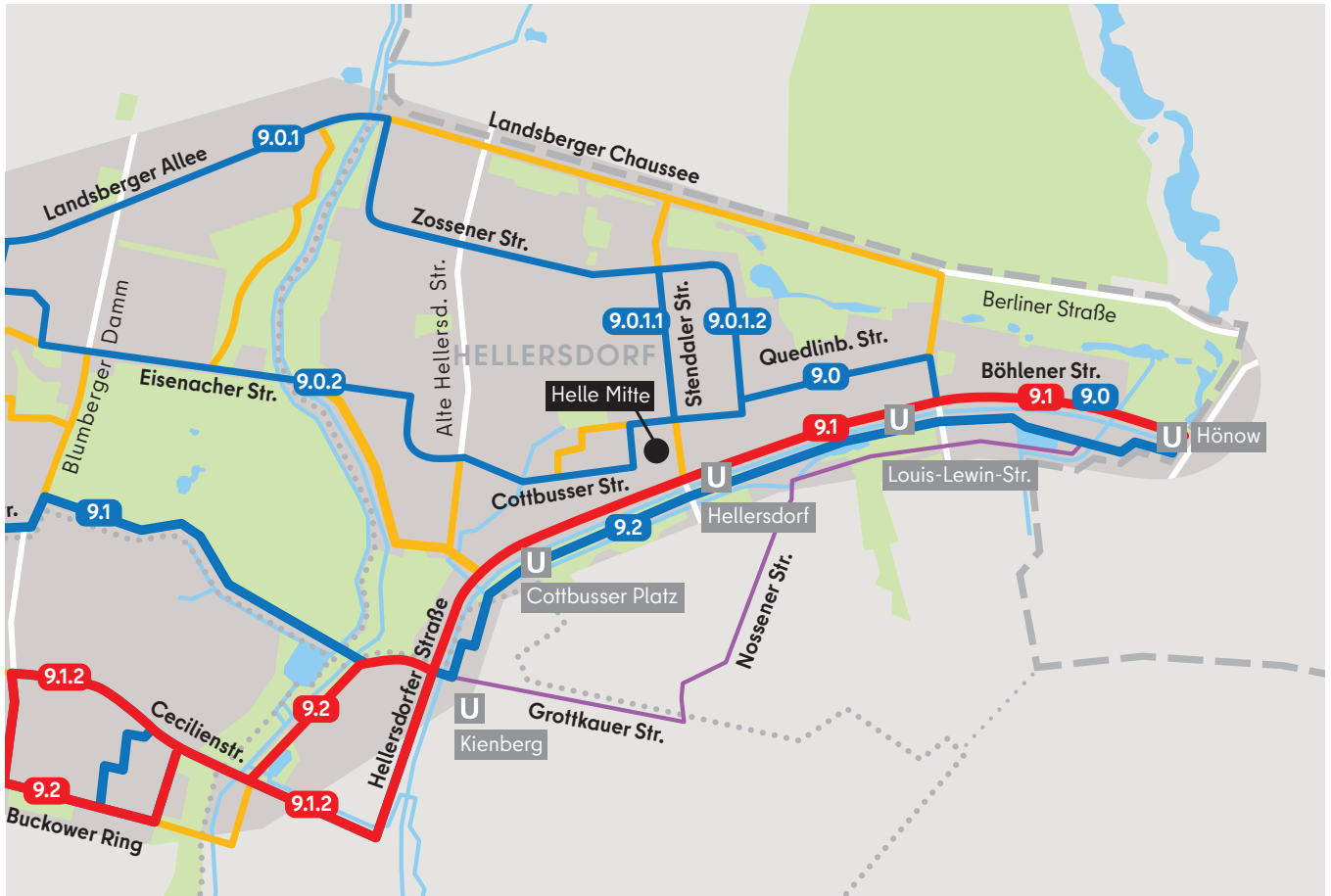


Abbildung 26:
Straßenraumaufteilung in der Allee
der Kosmonauten
(ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)

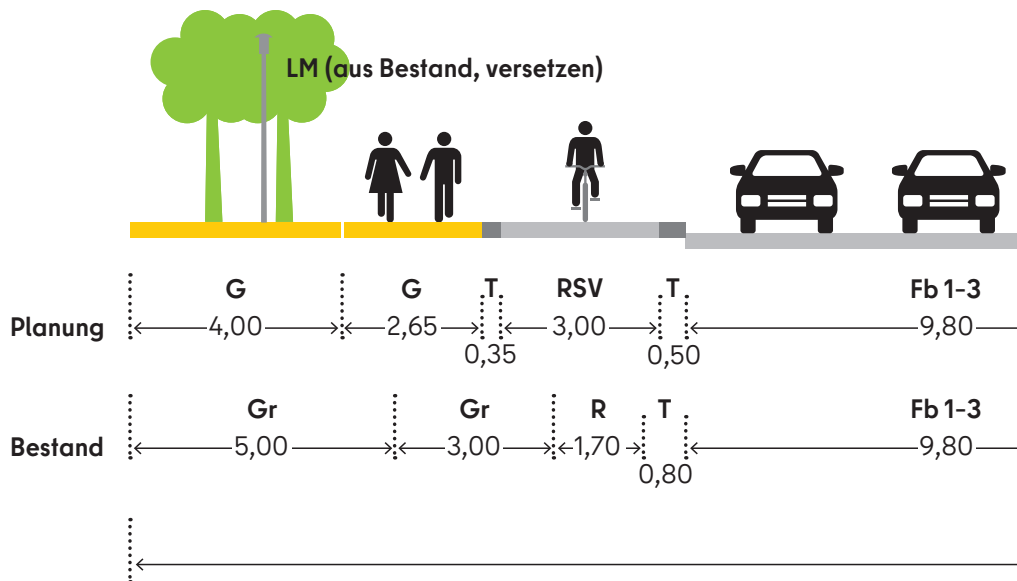
- RSV Radschnellverbindung
- G Gehweg
- Fb Fahrbahn
- P Parken
- ÖPNV Öffentlicher
- T Schutzstreifen/Trennstreifen
- Mst Mittelstreifen
- Personenverkehr
- LM Lichtmast

BEREICH 6: BLUMBERGER DAMM - HÖNOW (LANDESGRENZE)



- Untersuchter Trassenkorridor
- Derzeitige planerische Vorzugsvariante
- Alternative, intensiv geprüft und bewertet
- Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
- Radfernweg
- Fahrradrouten-Hauptnetz
- Bahntrasse
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Ortsteilgrenze

Abbildung 27: Bereich 6 (ETC/EIBS/Ramböll/Design-Gruppe)



Der östlichste Abschnitt der Radschnellverbindung Ost-Route ist rund 6 Kilometer lang und führt vom Blumberger Damm bis zur Landesgrenze am U-Bahnhof Hönow. Zwischen Blumberger Damm und U-Bahnhof Kienberg werden zwei derzeitige planerische Vorzugsvarianten weiter untersucht.

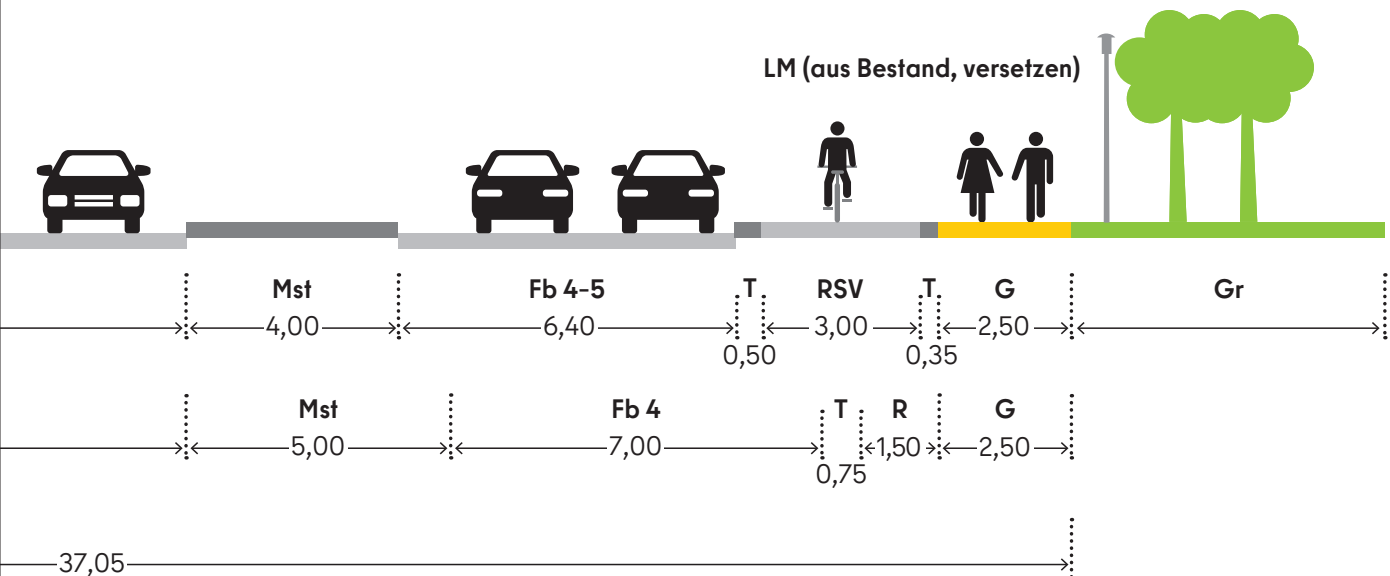
Eine Variante (9.1.2) verläuft im Straßenraum über Blumberger Damm - Cecilienstraße - Hellersdorfer Straße. Auf dem Blumberger Damm wird die Radschnellverbindung als 4,00 Meter breiter Zweirichtungsradweg geführt, auf der Cecilienstraße und Hellersorfer Straße als 3,00 Meter breiter Radweg je Richtung.

Eine rund 600 Meter kürzere Variante (9.2) könnte in der Verlängerung des Kornmandelwegs als eigenständiger Sonderweg entlang der Wuhle verlaufen. Diese Variante ist in der weiteren Planung, insbesondere aufgrund der potenziellen Konflikte mit der Naherholung und dem Fußverkehr, detaillierter zu betrachten und abzuwägen. Abschnittsweise kann die Trasse über die dortige Fernwärmeleitung geführt werden.

Ab dem U-Bahnhof Kienberg (Gärten der Welt) verläuft die Radschnellverbindung entlang der Hellersdorfer Straße über 3,00 Meter breite Radwege je Fahrtrichtung bis zum Stadtteilzentrum Helle Mitte am U-Bahnhof Hellersdorf. Östlich der Hellen Mitte wird die Radschnellverbindung als Fahrradstraße in der Nelly-Sachs-Straße und Weißenfelser Straße geführt. Dazwischen wird für einen direkten Verlauf der Radschnellverbindung ein eigenständiger Sonderweg parallel zur U-Bahn in Tieflage angelegt. In der Böhlener Straße zwischen Louis-Lewin-Straße und Landesgrenze wird die Radschnellverbindung dann wieder über 3,00 Meter breite Radwege je Richtung geführt.

Abbildung 28:
Straßenraumaufteilung in der
Hellersdorfer Straße
(ETC/EIBS/Rambøll/Design-Gruppe)

- RSV** Radschnellverbindung
- R** Radweg
- G** Gehweg
- Gr** Grünstreifen
- Fb** Fahrbahn
- T** Schutzstreifen/Trennstreifen
- Mst** Mittelstreifen
- LM** Lichtmast



HINWEIS ZU NICHT WEITER BETRACHTETEN VARIANTEN

Die nicht weiter betrachteten Varianten können teilweise in Ergänzung zur Radschnellverbindung als wichtige Netzelemente unterhalb des RSV-Standards als geschützte Radverkehrsinfrastruktur nach den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes weiterentwickelt werden. Dies gilt insbesondere für:

- Die Sperrung der Tiergartenstraße (9.2 West) für den Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr außer dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), da diese Trasse die zentrale Umfahrroute für die RSV 9 West ist, wenn die Hauptroute über die Straße des 17. Juni gesperrt ist. Auch für die direkte Verbindung zwischen City West und Alexanderplatz hat dieser Route in Fortführung über die Französische Straße und Schlossplatz eine große Bedeutung für den Radverkehr und sollte mit einer geschützten Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden.
- Östlich des Alexanderplatzes empfiehlt es sich, auf der Trasse 9.0 Ost aus der Potenzialuntersuchung eine geschützte Radverkehrsinfrastruktur einzurichten. Diese Route umfasst auch den Marzahner Knoten und die nördlichen Bereiche von Hellersdorf.
- Im Verlauf der Trasse 9.1 kann mit einer Fahrradstraße am Friedrichshain die Verkehrs- und Aufenthaltssituation nördlich des Volksparks Friedrichshain verbessert werden.

KOSTEN UND WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Gesamtkosten für die Ost-Route betragen circa 36,05 Millionen Euro brutto für die 22,96 Kilometer lange Strecke. Auf den westlichen Streckenabschnitt mit einer Länge von 9,42 Kilometern entfallen Kosten in Höhe von circa 20,08 Millionen Euro brutto. Die erwarteten Kosten auf dem östlichen Teilabschnitt mit einer Länge von 13,54 Kilometern betragen circa 15,97 Millionen Euro brutto.

Die Kostenschätzung wird im Verlauf der nächsten Planungsschritte detaillierter ausgearbeitet. Aus diesem Grund handelt es sich bei den aufgeführten Werten der Machbarkeitsuntersuchung nicht um die finalen Kosten (vergleiche Kapitel „Nächste Schritte“). Eine Umrechnung der Gesamtkosten auf die Kilometer der Strecke führt zu geschätzten Kosten von rund 2,13 Millionen Euro brutto für den westlichen Teil sowie 1,18 Millionen Euro brutto für den östlichen Teil der Ost-Route. Diese Umrechnung ermöglicht einen Kostenvergleich mit anderen Radschnellverbindungs-Projekten in Deutschland. Der Radschnellweg Ruhr (RS1) kostet laut Machbarkeitsstudie circa 1,8 Millionen Euro pro Kilometer⁸. Das Projekt „Radschnellverbindungen in Hessen“ veranschlagt 1,1 Millionen Euro pro Kilometer für den Neubau von Radschnellverbindungen innerorts⁹. Die Ost-Route liegt damit in einem vergleichbaren Kostenrahmen.

⁸ Regionalverband Ruhr (2014):
Machbarkeitsstudie
Radschnellweg Ruhr RS1
Endbericht

⁹ Prognos AG (2019):
Finanzierung des Radverkehrs
bis 2030

Darüber hinaus ist die Ost-Route auch gesamtwirtschaftlich positiv zu bewerten. Steigen Personen vom Auto auf das Fahrrad um, können sogenannte Personenkraftwagen-Kilometer eingespart werden. Mit einher gehen ein geringerer Ausstoß von CO₂- und Schadstoffemissionen sowie sinkende Unfallzahlen, Krankheitskosten und Personenkraftwagen-Betriebskosten. Zudem entsteht durch die Radschnellverbindung für die bereits die Strecke nutzende Radfahrer*innen ein Reisezeitgewinn. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse wurden die zu erwartenden Nutzen monetär bewertet und mit den Kosten ins Verhältnis gesetzt. Die Prognose der Verkehrsnachfrage wurde dafür mithilfe eines Verkehrsmodells ermittelt. Im Ergebnis übersteigen die zu erwartenden Nutzen die Investitionskosten in einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,9¹⁰. Die Wirtschaftlichkeit der Radschnellverbindung ist damit gegeben.

¹⁰ Das bedeutet, dass der Nutzen 3,9 Mal so hoch ausfällt wie die Kosten.

Kostenfaktor Ost-Route	Kosten in Euro (brutto)
Fahrweg	18.373.000
Kreuzungen oder Einmündungen	12.495.000
Ingenieurbauwerke	1.765.000
Grunderwerb	152.000
Planung	3.265.000
SUMME	36.050.000

Tabelle 3:
Kostenschätzung exklusive Baunebenkosten (Stand September 2020)
Baunebenkosten sind Kosten, die neben den Baukosten, Grunderwerbskosten und Planungskosten auftreten. Dazu gehören beispielsweise Kosten für Gutachten, Altlasten- und Kampfmittelbeseitigung oder Ingenieurvermessung. Die Baunebenkosten können mit etwa 15 Prozent der ermittelten Baukosten angesetzt werden.

5. AUSBLICK

Im Anschluss an die Machbarkeitsuntersuchung folgen weitere vertiefende Planungen. Zunächst erfolgt eine Vorplanung, in deren Rahmen auch die Routenvarianten berücksichtigt werden, die grundsätzlich realisierbar beziehungsweise machbar sind, aber fachlich nicht als beste Variante bewertet wurden. Im Zuge der Entwurfsplanung werden die zeichnerischen Darstellungen im erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen erarbeitet. Darüber hinaus werden die Kosten detaillierter berechnet. Die Bezirke und weitere Träger*innen öffentlicher Belange werden weiterhin eng in die Planung eingebunden. Dabei werden im weiteren Prozess auch Fragen zu Grundstücksverfügbarkeiten geklärt, eine umfangreiche Bewertung der Schutzgüter vorgenommen sowie Lösungsvorschläge für Knotenpunkte im Detail diskutiert und ausgearbeitet. Die Eingriffe in die Natur und Landschaft sollen insgesamt möglichst gering gehalten werden.

Anschließend wird die gesamte Planung für das erforderliche Genehmigungsverfahren aufbereitet, das sogenannte Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben Bürger*innen, deren private Belange durch das Vorhaben betroffen sind, und Behörden, deren öffentliche Aufgabenbereiche berührt werden, die Möglichkeit sich im Anhörungsverfahren einzubringen. Ziel des Anhörungsverfahrens ist es, Einvernehmen zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen herzustellen. Im Fall, dass keine Einigung getroffen wird, wird die Planfeststellungsbehörde beide Seiten abwägen und eine Entscheidung fällen. Das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss, welcher die für das Vorhaben erforderlichen einzelnen behördlichen Entscheidungen, Erlaubnisse und Zulassungen ersetzt und dem Projekt auf diese Weise Rechtssicherheit gibt¹¹. Die genaue Führung der Radschnellverbindung steht somit erst mit dem Planfeststellungsbeschluss fest. Dieser entspricht einer Baugenehmigung und damit der Bestätigung, dass das Vorhaben auch umgesetzt werden darf.

¹¹ Weitere Details unter:
<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/planfeststellungen/>

Im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren kann die Ausführungsplanung begonnen und auf dieser Basis die Bauausführung ausgeschrieben und vergeben werden. Daraufhin kann der Bau der Radschnellverbindung beginnen. Die Bauzeit der einzelnen Abschnitte ist abhängig vom Planungs- und Umsetzungsaufwand. Wenn möglich, werden Abschnitte, die stark frequentiert sind und/oder ein hohes Potenzial aufweisen, prioritär umgesetzt.

Die erforderlichen Schritte bis zur Inbetriebnahme der Radschnellverbindung sind in Abbildung 29 zusammengefasst. Die hierin dargestellten Termine sind Prognosen und nicht verbindlich, da es nicht möglich ist, alle wesentlichen Entwicklungen in komplexen Bauprojekten mit Genehmigungsverfahren, zu denen auch die Radschnellverbindungen zählen, im frühen Stadium der Projektentwicklung valide vorherzusehen. Über den Projektverlauf wird kontinuierlich auf der Webseite von infraVelo informiert¹².

¹² <https://www.infravelo.de/projekt/ost-route/>

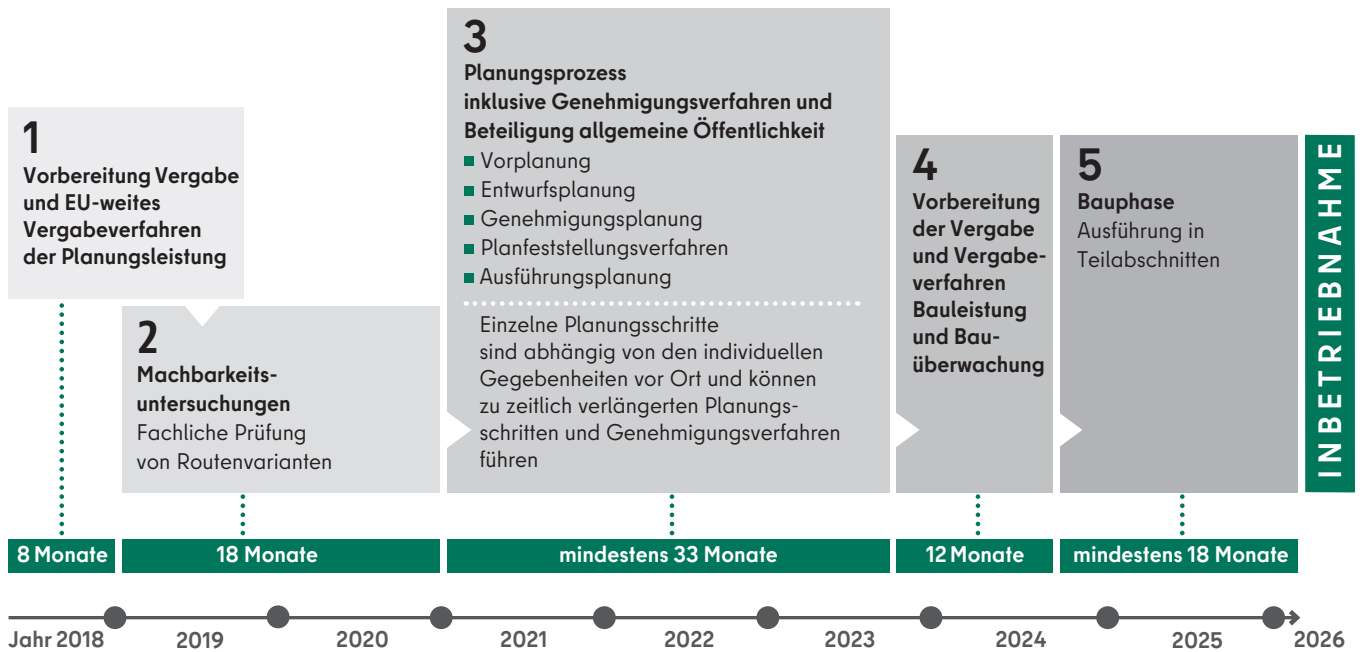


Abbildung 29:
Zeitplanung für die Bearbeitung der
Radschnellverbindung Ost-Route,
Stand Februar 2021
(Design-Gruppe)

PROJEKT BETEILIGTE

**Machbarkeitsuntersuchung
Radschnellverbindung Ost-Route
Ergebnisbericht**

Stand: April 2021, Abschluss Bearbeitungszeitraum: Oktober 2020

Vorhabenträgerin und Herausgeberin:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Kontakt für Rückfragen: Telefon: 030 700 906-342
E-Mail: radschnellverbindung@infravelo.de

Auftraggeberin:

GB infraVelo GmbH
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Auftragnehmerin:

ETC Gauff Mobility GmbH
Martin-Hoffmann-Str. 18
12435 Berlin
Telefon 030 25465-0

Kontakt über:

<https://de.ramboll.com/media/rde/radfahren-die-umweltfreundliche-und-effiziente-alternative>

In Zusammenarbeit mit:

- Rambøll GmbH, Neue Grünstraße 17-18, 10179 Berlin
- EIBS GmbH, Petersburger Straße 94, 10247 Berlin
- PB Consult GmbH, Rothenburger Straße 5, 90443 Nürnberg
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Palmaille 96, 22767 Hamburg
- Design-Gruppe, Ricklinger Straße 3 B, 30449 Hannover

Projektleitung:

Matthias Ferber (EIBS), Stellvertretung Torsten Perner (Rambøll)

Bearbeitung:

Rambøll: Ingolf Berger, Hinrich Brümmer, Piotr Cupryjak,
Shabnam Sulthana Mohamed Isaque, Valentin Kranz,
Yannik Melchior, Jens Richard Olsen, Sarath Kapplangat Sarasan,
Lars Testmann, Karen Wanner, Marianne Weinreich,
EIBS: Nils Kohlschmidt, Julian Wetzel, Anke Wodtke
PB Consult: Anja von Falkenhausen, Dr. Patrick Schwentek

Layout:

Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin



twitter.com/senuvkberlin



[instagram.com/senuvkberlin](https://www.instagram.com/senuvkberlin)