



SHP Ingenieure

Berlin

Untersuchungsbericht zur
Machbarkeitsuntersuchung Radschnellver-
bindung Königsweg (RSV Nr. 3)

Vorhabenträger:
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Königsweg

– Bericht zum Projekt Nr. 18085 –

Auftraggeber:

GB infraVelo GmbH

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

In Zusammenarbeit mit:

grbv Ingenieure im Bauwesen
GmbH & Co.KG
Expo Plaza 10
30539 Hannover

Bosch & Partner GmbH
Kantstraße 63a
10627 Berlin

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen
Palmaille 96
22767 Hamburg

Design-Gruppe
Ricklinger Straße 3 B
30449 Hannover

Projektleitung:

Univ. Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter
Dr.-Ing. Peter Bischoff

Bearbeitung:

Federführend: Kristina Bröhan M.Sc. (SHP Ingenieure)
Arnd Murschall M.Sc. (SHP Ingenieure)
Andreas Krawczyk (SHP Ingenieure)
Dipl.-Ing. Sven Schicketanz (Bosch & Partner)
Pascal Kinast M.Sc. (Bosch & Partner)
Dr.-Ing. Christoph von der Haar (grbv)

Im Interesse einer leichteren Lesbarkeit wird nicht ausdrücklich zwischen geschlechtsspezifischen Personenbezeichnungen differenziert. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Hannover, August 2019

Inhalt

	Seite
Tabellenverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis	2
Glossar/Abkürzungsverzeichnis	4
Zusammenfassung	5
1 Projektorganisation	6
1.1 Auftraggeber	6
1.2 Auftragnehmer	6
1.3 Aufgabenstellung	6
1.4 Information und Dialog	7
2 Planungsgrundlagen	10
2.1 Zielformulierung	10
2.2 Allgemeines Vorgehen	11
2.3 Regel- und Qualitätsstandards	11
2.4 Regelabmessungen	14
2.5 Abweichungen	16
2.6 Normen, Richtlinien, Grundlagen	16
3 Projektkorridor	18
3.1 Bestandsanalyse	18
3.1.1 Entwicklung von Trassenvarianten	19
3.1.2 Vorhandene Strecken	20
3.1.3 Vorhandene Knotenpunkte	22
3.1.4 Bewertungskriterien	23
3.1.5 Öffentlicher Personennahverkehr	27
3.1.6 Wasserstraßen	31
3.1.7 Fußverkehr	31
3.1.8 Kfz-Verkehr	31
3.1.9 Wirtschaftsverkehr	33
3.1.10 Parken	33
3.1.11 Städtebau/Denkmalschutz	34
3.1.12 Grunderwerb	35
3.1.13 Rampen	35
3.2 Projektrelevante Planungen	36
4 Umwelt- und Naturschutz	38
5 Ingenieurbauwerke	41
5.1 Grundlagen	41
5.1.1 Einleitung	41
5.1.2 Unterlagen	41
5.1.3 Lage der Bauwerke	42
5.2 Bestandsbauwerke	42
5.2.1 Bauwerk – Trabener Steg	42
5.2.2 Bauwerk – Rosemeyer Steg	45
5.2.3 Bauwerk – Borussenbrücke	48
6 Variantenvergleich	52
6.1 Varianten innerhalb des Projektkorridors	52
6.1.1 Verworfenen Varianten	52
6.1.2 Variantenvergleich K-01-a / K-01-b	52
6.1.3 Variantenvergleich K-02-a / K-02-b	55

6.1.4	Variantenvergleich K-05-a / K-05-b	57
7	Vorzugstrasse	60
7.1	Kurzanalyse der Vorzugstrasse	60
7.2	Vorzugsführung innerhalb der Vorzugstrasse	61
7.2.1	Fahrradstraßen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (K-01-a-1, K-01-a-4 bis K-01-a-6, K-02-a-1)	61
7.2.2	Trabener Steg (K-01-a-2)	66
7.2.3	Friedenthalpark (K-01-a-3)	67
7.2.4	Grunewald (K-02-a-2, K-03 bis K-04)	67
7.2.5	Kronprinzessinnenweg (K-05-a-1, K-06)	71
7.2.6	Engstelle Kronprinzessinnenweg (K-07)	72
7.2.7	Bahnhof Wannsee (K-08)	74
7.3	Parken/Stellplatzbilanz	76
7.4	Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz inkl. Baumstandorten	76
7.5	Öffentlicher Personennahverkehr	76
7.6	Wasserstraßen	77
7.7	Fußverkehr	77
7.8	Kfz-Verkehr	77
7.9	Wirtschaftsverkehr	78
7.10	Städtebau/Denkmalschutz	78
7.11	Grunderwerb	79
7.12	Ingenieurbauwerke	79
7.13	Rampen	79
7.14	Zubringerstrecken	79
7.15	Fahrradparken	81
7.16	Umsetzungsprioritäten	81
7.17	Ausbaustufen	82
7.18	Kosten	82
7.19	Wirtschaftlichkeit	83
7.19.1	Nutzen-Kosten-Analyse	83
7.19.2	Sensitivitätsbetrachtung	88
7.20	Abweichungen von den Standards	89
7.21	Einschätzung zur Art des Genehmigungsverfahrens und zur voraussichtlichen Verfahrenslänge	90
7.22	Klärungsbedarf in der Vorplanung	91
8	Anlagen	92
9	Unterlagen	119
9.1	Streckendatenbank	119
9.2	Knotenpunktdatenbank	119
9.3	Übersichtskarten	119
9.4	Bewertung	119
9.5	Verworfenen Varianten	119
9.6	Querschnitte je Abschnitt	119
9.7	Lagepläne	119
9.8	Knotenpunktskizzen	119
9.9	Kostenschätzung	119
9.10	Konfliktliste	119

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Arbeitsbesprechungen und Dialogrunden	8
Tab. 2	Regelstandards an Radschnellverbindungen nach FGSV-Papier und Anpassungen für Berlin nach RSV-Potenzialuntersuchung Berlin	12
Tab. 3	Bewertungskriterien und Gewichtung Variantenvergleich	24
Tab. 4	Beispiel Variantenentscheid	27
Tab. 5	Bestandsanalyse Königsweg – Busverkehr	28
Tab. 6	Bestandsanalyse Königsweg – S-Bahn	29
Tab. 7	Bestandsanalyse Königsweg – Regionalbahn	30
Tab. 8	Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes Berlin	32
Tab. 9	Kenndaten Trabener Steg	43
Tab. 10	Kenndaten Rosemeyer Steg	46
Tab. 11	Kenndaten Borussenbrücke	49
Tab. 12	Variantenvergleich K-01-a / K-02-b	55
Tab. 13	Variantenvergleich K-02-a / K-02-b	57
Tab. 14	Variantenvergleich K-05-a / K-05-b	58
Tab. 15	Anteile verschiedener Führungsformen	60
Tab. 16	Anteile verschiedener Führungsformen an Knotenpunkten	60
Tab. 17	Stellplatzbilanz Vorzugstrasse	76
Tab. 18	Benötigte Flächen inkl. Bodenrichtwerte	79
Tab. 19	Kostenansätze für Streckenabschnitte und Knotenpunkte	82
Tab. 20	Kostenschätzung	83
Tab. 21	Kostenschätzung über die Annuitäten	84
Tab. 22	Berechnung der Nutzenkomponenten	84
Tab. 23	Zunahme der Radverkehrsanteile	87
Tab. 24	Ergebnisse der Nutzenkomponenten	87
Tab. 25	Ergebnis Nutzen-Kosten-Analyse	88
Tab. 26	Sensitivitätsbetrachtung	89
Tab. 27	Abweichungen der Vorzugstrasse von den Mindeststandards	89

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 1	14
Abb. 2	Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 2	15
Abb. 3	Radschnellverbindungen an Nebenstraßen	15
Abb. 4	Radschnellverbindungen auf Sonderwegen	16
Abb. 5	Lage des Königsweges (RSV 3) im Berliner Stadtgebiet	18
Abb. 6	Untersuchte Strecken und Trassenvarianten (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe)	20
Abb. 7	Struktur Steckbriefe Strecken	21
Abb. 8	Struktur Steckbriefe Knotenpunkte	23
Abb. 9	Beispiel Variantenvergleich	26
Abb. 10	Lageplan der Bauwerke auf dem Königsweg – Kronprinzessinnenweg	42
Abb. 11	Seitenansicht (links), Fahrbahn und Absturzsicherung (rechts)	43
Abb. 12	Rampen mit Stufen (links), Brückenunterseite (rechts)	44
Abb. 13	Korrosionsschäden (links), Rissiger Fahrbahnbelag (rechts)	44
Abb. 14	Brückenquerschnitt des Trabener Stegs	45
Abb. 15	Seitenansicht (links), Fahrbahn und Absturzsicherung (rechts)	47
Abb. 16	Belag mit Blasen (links), Betonabplatzungen am Gesims (rechts)	47
Abb. 17	Korrosionsschäden am Geländerfuß (links), Schadhafte Oberflächenschutzsystem (rechts)	47
Abb. 18	Brückenquerschnitt des Rosemeyer Stegs	48
Abb. 19	Seitenansicht (links), Brückenunterseite (rechts)	50
Abb. 20	Fahrbahn und Absturzsicherung (links), rissiger Belag (rechts)	50
Abb. 21	Abplatzungen am Geländer (links), schadhafte Oberflächenschutzsystem am Gesims (rechts)	50
Abb. 22	Brückenquerschnitt der Borussenbrücke	51
Abb. 23	Varianten – Nord (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)	53
Abb. 24	Varianten – Mitte (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)	56
Abb. 25	Varianten – Süd (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)	58
Abb. 26	Mögliche Beschilderung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße	62
Abb. 27	Mögliche bauliche Bevorrechtigung einer Fahrradstraße	62
Abb. 28	Detailskizze Knotenpunkt „S Grunewald“	63
Abb. 29	Detailskizze Knotenpunkt Königsweg mit neuer LSA und Bevorrechtigung des Radverkehrs	64
Abb. 30	Mobilitätskonzept Auerbachstraße – Einbahnstraße	65
Abb. 31	Mobilitätskonzept Auerbachstraße – Sperrung Auerbachtunnel	66
Abb. 32	Beispielquerschnitt für die Führung der Radschnellverbindung im Grunewald (*Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet)	68

Abb. 33	Bestandssituation Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Nord) (*Landschaftsschutzgebiet, Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiet)	69
Abb. 34	Vorzugsvariante Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Nord) (*Landschaftsschutzgebiet, Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiet)	69
Abb. 35	Bestandssituation Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Mitte)	70
Abb. 36	Vorzugsvariante Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Mitte)	70
Abb. 37	Detailskizze Knotenpunkt „Havelchaussee“ mit LSA-Vorrang für die RSV	71
Abb. 38	Bestandssituation Kronprinzessinnenweg (K-06)	72
Abb. 39	Vorzugsvariante Kronprinzessinnenweg (K-06)	72
Abb. 40	Bestandssituation Engstelle Kronprinzessinnenweg (K-07)	73
Abb. 41	Vorzugsvariante Engstelle Kronprinzessinnenweg (K-07)	73
Abb. 42	Flächennutzung Engstelle Kronprinzessinnenweg	74
Abb. 43	Bestandssituation Bahnhof Wannsee (K-08)	75
Abb. 44	Vorzugsvariante Bahnhof Wannsee (K-08)	75
Abb. 45	Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Tab. 10.1, SrV 2013)	86

Glossar/Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KP	Knotenpunkt
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RSV	Radschnellverbindung
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEP	Stadtentwicklungsplan
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Hinweis für diese Textfassung:

Stellplatz Der Begriff „Stellplatz“ wird hier sowohl für öffentliche als auch für private Parkstände verwendet. Im Baurecht wird der Begriff „Stellplatz“ dagegen nur für Parkstände im privaten Raum verwendet.

Zusammenfassung

In Berlin sollen bis 2050 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen entstehen, dies ist in dem seit dem 05. Juli 2018 gültigen Berliner Mobilitätsgesetz verankert. Dazu sind Machbarkeitsuntersuchungen erforderlich, die die bei der Potenzialuntersuchung festgelegten Trassenkorridore hinsichtlich der am besten geeigneten Trassenführung untersuchen und bewerten. Insgesamt werden zehn Trassen auf Machbarkeit überprüft. Die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung legt für den Projektkorridor der Königsweg-Route eine Vorzugstrasse fest.

Die Königsweg-Trasse verläuft im Süd-Westen von Berlin durch die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf parallel zur Bundesautobahn BAB 115 und den Gleisanlagen durch den Grunewald. Sie beginnt an der S-Bahnstation „Halensee“ am Kurfürstendamm. Bis zur Unterführung in der Auerbachstraße verläuft die Strecke östlich der Autobahn und der Bahngleise. Durch diese Unterführung wird der westlich der Autobahn und der Bahngleise verlaufende Königsweg erreicht, der parallel dazu durch den Grunewald bis zum Kronprinzessinnenweg im Ortsteil Nikolassee führt. Etwa ab dem Autobahnzubringer „Spanische Allee“ endet die parallele Führung und die Radschnellverbindung verläuft weiter auf dem Kronprinzessinnenweg durch den Ortsteil Wannsee und endet am Knotenpunkt Kronprinzessinnenweg/B 1 direkt am südlichen Ende des Großen Wannsees.

In einem ersten Schritt wird eine ausführliche Bestandsanalyse sinnvoller Streckenalternativen innerhalb des Trassenkorridors durchgeführt. Hierzu wurde in einem ersten Schritt die Trasse zusammen mit dem Auftraggeber sowie der SenUVK befahren. Der Trassenkorridor erstreckt sich mit einem Radius von einem Kilometer um die vorläufige Vorzugstrasse aus der Potenzialuntersuchung. In einem nächsten Schritt wurden diese Varianten, sofern sie verkehrlich und baulich als geeignet eingeschätzt werden können, anhand geeigneter Kriterien miteinander verglichen. Nach Abwägung aller Kriterien wird eine Vorzugstrasse empfohlen, im Rahmen derer die Vorzugsführung erarbeitet wird.

Im Rahmen der Untersuchung der Machbarkeit und der Festlegung der Vorzugstrasse anhand des Bewertungsschemas wurde die Vorzugstrasse aus der Potenzialuntersuchung weitestgehend bestätigt. Lediglich die Anbindung des S-Bahnhofes Messe Süd wurde u.a. aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen in der Eichkampstraße aufgegeben.

Insgesamt weist die Vorzugstrasse der Königsweg-Route eine Länge von etwa 12 km auf. Die Kosten für den Ausbau der Strecke sowie den Umbau von Knotenpunkten, das Einrichten von gesicherten Querungsmöglichkeiten und weiteren Eingriffen in die Natur und Landschaft liegt bei 4,82 Mio. EUR. Um die erforderlichen Maße für eine Radschnellverbindung zu erreichen, ist an einzelnen Stellen Grunderwerb zu tätigen. Die Kosten werden über die Bodenrichtwerte ermittelt (Gesamtsumme etwa 0,10 Mio. EUR). Zuzüglich Planungs- und Nebenkosten liegen die Gesamtkosten für die Königsweg-Route bei 5,40 Mio. EUR netto für beide Ausbaustufen.

1 Projektorganisation

1.1 Auftraggeber

Die GB infraVelo ist ein Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH. Sie ist als Dienstleister für das Land Berlin tätig. In dieser Rolle bündelt infraVelo Aufgaben für Infrastrukturmaßnahmen. Sie liefert Leistungen aus einer Hand und übernimmt die Projektsteuerung, das Projektmanagement, das Baumanagement sowie Bauherren- und Kommunikationsaufgaben. Den Schwerpunkt bilden bezirksübergreifende Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

1.2 Auftragnehmer

Das Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover ist mit der Projektbearbeitung und der Projektkoordination der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung beauftragt. Die Bearbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit den Büros grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co.KG (Ingenieurbauwerke) und Bosch & Partner GmbH (Naturschutzbelange).



Unterstützung bei der begleitenden Kommunikation bezüglich Partizipation erhalten die Planungsbüros durch die Büros TOLLERORT (Moderation) und Design-Gruppe (Kommunikation).

1.3 Aufgabenstellung

Laut Koalitionsvertrag sollen in der aktuellen Legislaturperiode in Berlin erste Radschnellverbindungen umgesetzt werden. Gemäß Mobilitätsgesetz¹ sollen bis zum Jahr 2030 100 km Radschnellverbindungen in Berlin entstehen. Dazu sind in einem ersten Schritt Machbarkeitsuntersuchungen erforderlich. Im ersten Teil der Untersuchungen zu Radschnellverbindungen in Berlin² wurden 30 Trassenkorridore ermittelt, die für die Umsetzung von Radschnellverbindungen geeignet sind. Potenziale und Realisierbarkeit wurden geprüft und bewertet.

¹ Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464)

² Potenzialuntersuchung Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Endbericht – Potenzialanalyse, SHP Ingenieure, März 2018

Eine Auswahl, die „Top 12“, wurde detaillierter untersucht, um anhand der Ergebnisse Trassenkorridore für die Machbarkeitsuntersuchungen festzulegen. Die Potenzialanalyse bildet die Grundlage für die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung. Aufgrund der Herstellung von Lückenschlüssen zwischen den zwölf ausgewählten Strecken wurden diese im Nachgang der Potenzialuntersuchung zu acht Strecken zusammengefasst. Es wurden zudem drei weitere Radschnellverbindungen (Heiligensee, Landsberger Allee – Marzahn, Tangentiale Verbindung Ost) als prioritär eingestuft.

Radschnellverbindungen sollen Anreize – insbesondere für die Nutzer des MIV – schaffen, häufiger das Fahrrad zu benutzen. Die umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Verkehr lohnt sich für viele Menschen und auf vielen Wegen – besonders dann, wenn man mit dem Rad sicher und fast so schnell unterwegs sein kann, wie mit dem Auto. Das Radfahren ist zudem eine sehr gute Möglichkeit zur Gesundheitsförderung.

Die Belange des Fußverkehrs sind bei den Planungen ausreichend zu berücksichtigen. Insbesondere in stark verdichteten und urbanen Abschnitten, aber auch in Parkanlagen, die der Naherholung dienen, sind Konflikte zum Beispiel beim Ausführen von Hunden, mit spielenden Kindern und Inlinefahren zu erwarten. Grundsätzlich wird eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr angestrebt.

Radschnellverbindungen können auch als Zubringer für den ÖPNV dienen. Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung wird die Schnittstelle zwischen beiden Verkehrsmitteln berücksichtigt. Über den gesamten Streckenverlauf sowie am Anfang und Ende der Radschnellverbindung wird eine Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz sichergestellt.

Im Zuge der Machbarkeitsbetrachtung wird für den jeweiligen Trassenkorridor zudem die Konfliktdichte bezogen auf das Themenfeld Naturschutz dargestellt. Hieraus lassen sich Hinweise für das weitere Vorgehen im Rahmen der Genehmigungsplanung ableiten.

1.4 Information und Dialog

Die Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung erfolgte von September 2018 bis Juli 2019 in kontinuierlicher Abstimmung mit dem Auftraggeber in Berlin. Darüber hinaus hatte die Beteiligung verschiedener Akteure und Zielgruppen eine hohe Relevanz für das gesamte Projekt. In nicht-öffentlichen Dialogrunden – u. a. mit Trägern öffentlicher Belange sowie bezirklichen Verwaltungen wurde fortlaufend über Erkenntnisse, Überlegungen und Zwischenergebnisse informiert und diskutiert. Deren Anregungen, Informationen und Hinweise wurden bei der weiteren Untersuchung der Routenvarianten und der Trassenfindung aufgenommen. Zu den Gesprächspartnern zählten sowohl Vertreter der Straßen- und Grünflächenämter der beteiligten Bezirke als auch Vertreter der Umwelt- und Naturschutzbehörden (Bezirks- (UNB) und Landesebene (ONB)). Zudem waren Vertreter der VLB, des ÖPNV des Landes Berlin, der Wasserstraßenverwaltung sowie der Stadt Teltow und der Landeshauptstadt Potsdam beteiligt.

Weiterhin wurde mit Vertretern von Naturschutzbehörden und von Menschen mit Einschränkungen über Vor- und Nachteile einzelner Führungsformen und Ausführungen diskutiert.

Circa fünf Monate nach Beginn der Machbarkeitsuntersuchung wurden am 29. April 2019 der Projektstand sowie die untersuchten Streckenvarianten öffentlich vorgestellt und diskutiert. Veranstalter war die SenUVK. Die Organisation und Bewerbung der Veranstaltung übernahm infraVelo. Die Veranstaltung wurde über Einladungsflyer und Plakate, die im Trassenkorridor verteilt wurden, im Straßenraum bekannt gemacht, wichtige Beteiligte wurden persönlich eingeladen und die Veranstaltung über die Website bekanntgemacht.

Rund 80 Ortskundige und interessierte Radfahrer*innen beteiligten sich und gaben Hinweise, Anmerkungen und Bedenken wurden in einzelnen „Dialogrunden“ – abschnittsweise – erörtert. Die Veranstaltung wurde von dem Büro TOLLERORT moderiert und dokumentiert. Die detaillierte Dokumentation ist online verfügbar³. Die einzelnen Hinweise wurden ebenfalls transparent auf der infraVelo-Webseite dokumentiert und aus fachplanerischer Sicht kommentiert⁴.

Die „Bürger-Hinweise“ sind ebenso in die weitere Bearbeitung der Untersuchung eingeflossen wie die nicht öffentlichen Dialogrunden mit den Projektbeteiligten und ausgewählten Akteuren. Tabelle im Anhang 1 stellt dar, wie mit den Hinweisen im weiteren Verlauf umgegangen wurde.

Tab. 1 Arbeitsbesprechungen und Dialogrunden

Datum	Thema und Inhalt der Abstimmung	Teilnehmende
09.10.2018	Abstimmung mit der UNB Charlottenburg-Wilmersdorf	UNB Charlottenburg-Wilmersdorf
10.10.2018	Abstimmung mit der UNB Steglitz-Zehlendorf	UNB Steglitz-Zehlendorf
15.11.2018	Befahrung: Königsweg	SenUVK
19.12.2018	Abstimmung Obere Naturschutzbehörde	SenUVK III
24.01.2019	Abstimmung Lichtsignalanlagen	VLB
25.01.2019	Abstimmung mit Landeshauptstadt Potsdam (Land Brandenburg)	Landeshauptstadt Potsdam, SenUVK
22.03.2019	Abstimmung Straßen- und Grünflächenamt Charlottenburg-Wilmersdorf	SGA Charlottenburg-Wilmersdorf, UNB Charlottenburg-Wilmersdorf, SenUVK

³ Dokumentation der Informations- und Dialogveranstaltung Königsweg, <https://www.infravelo.de/assets/PDFs/dokumentation-infoveranstaltung-rsv-koenigsweg-kronprinzessinnenweg.pdf>, infraVelo

⁴ „Bürger-Hinweise“ aus der Informations- und Dialogveranstaltung Königsweg, <https://www.infravelo.de/meldung/hinweise-koenigsweg/>, infraVelo

Datum	Thema und Inhalt der Abstimmung	Teilnehmende
05.04.2019	Abstimmung Straßen- und Grünflächenamt Steglitz-Zehlendorf	SGA Steglitz-Zehlendorf, UNB Steglitz-Zehlendorf
29.04.2019	Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Königsweg	Interessierte Öffentlichkeit
16.05.2019	Abstimmung Planung ÖPNV	SenUVK IV C 4

Über die weiteren Projektschritte wird infraVelo on- und offline informieren. Weitere Beteiligungsmöglichkeiten für Interessierte wird es in den weiteren Planungsphasen und damit in Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren geben – sowohl mit Fachakteuren in nicht-öffentlichen Dialogen als auch mit der allgemeinen und interessierten Öffentlichkeit.

2 Planungsgrundlagen

2.1 Zielformulierung

In Berlin sollen bis 2050 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen entstehen, dies ist in dem seit dem 05.07.2018 gültigen Berliner Mobilitätsgesetz verankert.

Das Berliner Mobilitätsgesetz⁵ dient als verbindliche Grundlage für künftige Planungen im Bereich Stadtentwicklung und Verkehr. Es umfasst alle Verkehrsmittel, besonders aber sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes — ÖPNV, Fuß- und Radverkehr — gefördert werden.

Mit dem Mobilitätsgesetz wird damit die Grundlage für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Dazu gehören unter anderem ein Radverkehrsnetz auf Haupt- und Nebenstraßen, das lückenlose und sichere Verbindungen ermöglicht sowie Radschnellverbindungen und deutlich verbesserte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Maßnahmen sind vielfältig - in Paragraph 45 des Mobilitätsgesetzes wird das Thema Radschnellverbindungen explizit aufgegriffen - Radschnellverbindungen sind damit eine Maßnahme, um eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Darüber hinaus entlastet Radfahren die Straßen und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheitsförderung.

Die infrastrukturelle Anforderung an Radschnellverbindungen ist sehr hoch. Sie weisen breite, meist separate Wege auf, sind gut beleuchtet und längere Strecken können mit einer hohen Reisegeschwindigkeit zurückgelegt werden. Die Mindestlänge von Radschnellverbindungen soll fünf Kilometer betragen⁶. Radschnellverbindungen werden somit Anreize schaffen, das Fahrrad insgesamt häufiger zu nutzen und bieten damit den Berlinerinnen und Berlinern neue Möglichkeiten, sich im Beruf oder in der Freizeit mit dem Rad oder auch dem Pedelec umweltbewusst und gesundheitsfördernd fortzubewegen.

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung⁷ ist ebenfalls festgeschrieben, dass der Bau von Radschnellverbindungen vorangetrieben wird, um möglichst viele Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr zu verlagern.

⁵ Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464)

⁶ Potenzialuntersuchung Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Endbericht – Potenzialanalyse, SHP Ingenieure, März 2018
Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (EG_RSV 2014), FGSV-Verlag, 2014

⁷ Koalitionsvereinbarung 2016-2021 zwischen SPD, Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen für die Legislaturperiode 2016-2021

2.2 Allgemeines Vorgehen

Ziel dieser Machbarkeitsuntersuchung ist die Findung der fachlich am besten geeigneten Route sowie der zugehörigen Vorzugsführung. In einem ersten Schritt wird eine ausführliche Bestandsanalyse sinnvoller Streckenalternativen innerhalb des Trassenkorridors durchgeführt. Hierzu wurde in einem ersten Schritt die Trasse zusammen mit dem Auftraggeber sowie der SenUVK befahren. Der Trassenkorridor erstreckt sich mit einem Radius von einem Kilometer um die vorläufige Vorzugstrasse aus der Potenzialuntersuchung. In einem nächsten Schritt werden diese Varianten, sofern sie verkehrlich und baulich als geeignet eingeschätzt werden können, anhand geeigneter Kriterien miteinander verglichen. Nach Abwägung aller Kriterien wird eine Vorzugstrasse empfohlen, im Rahmen derer die Vorzugsführung erarbeitet wird.

2.3 Regel- und Qualitätsstandards

Regelstandards an Radschnellverbindungen (nach FGSV-Papier) und Anpassungen für Berlin

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (EG_RSV 2014) Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen. Diese Regelstandards wurden für Berlin im Rahmen der vorgeschalteten Potenzialuntersuchung in Abstimmung mit der SenUVK teilweise angepasst⁸.

⁸ Potenzialuntersuchung Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet, Endbericht – Potenzialanalyse, SHP Ingenieure, März 2018

Tab. 2 Regelstandards an Radschnellverbindungen nach FGSV-Papier und Anpassungen für Berlin nach RSV-Potenzialuntersuchung Berlin

Qualitätskriterium	Regelstandards nach FGSV-Arbeitspapier zu RSV	Anpassungen für Berlin
Länge	Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen	Länge > 5 km (mind. 3 km innerhalb S-Bahn-Ring)
Verbindungen	Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen zwei Hauptzentren oder Verbindungen zwischen Stadtteilzentren (im Oberzentrum)	Verbindungen für Alltagsradverkehr Verbindungen zwischen Stadtteilzentren
Breite	Zweirichtungsverkehr (i.d.R. außerorts): > 4 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen Einrichtungsverkehr: > 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsverkehr: aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden Einrichtungsverkehr: > 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen
Führungsformen an HVS	Zweirichtungsverkehr: i.d.R. außerorts Einrichtungsverkehr: Einrichtungsrادweg oder Radfahrstreifen	Zweirichtungsverkehr: aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden Einrichtungsverkehr: Einrichtungsrادweg oder Radfahrstreifen
Führungsformen an Anliegerstraßen	Fahrradstraßen mit Vorrang in Straßen mit geringer Verkehrsstärke Kfz	Fahrradstraßen mit Vorrang in Straßen mit geringer Verkehrsstärke Kfz
Entwurfselemente	Mindestradius freie Strecke: 20 m	Mindestradius freie Strecke: 20 m
Knotenpunkte		
Knotenpunkte Vorrang	– Vorrang der Fahrradstraßen – Selbstständig geführte RSV: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung	– Vorrang der Fahrradstraßen als Regelfall – Selbstständig geführte RSV: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung
Unterführungen/Überführungen	– Rampenneigung max. 6% – nutzbare Breite für Radverkehr min. 5 m	– Rampenneigung max. 3% (Ausnahme: 4%) – nutzbare Breite für Radverkehr min. 5 m
Überquerungsstellen mit LSA	– vorgezogene Detektion (Queren ohne Halt) – Grünzeitverlängerung bei starkem Radverkehr – ggf. Dauergrün Rad mit Anforderung Kfz	– vorgezogene Detektion (Queren ohne Halt) – Grünzeitverlängerung bei starkem Radverkehr – ggf. Dauergrün Rad mit Anforderung Kfz
Knotenpunkte mit LSA	– LSA mit Priorisierung Rad – mittlere Wartezeit max. 35 s – Dimensionierung Aufstellflächen – „Grüne Welle“ bei geeignetem Abstand	– LSA mit Priorisierung Rad (nicht zu Lasten ÖV-Priorisierung) – mittlere Wartezeit max. 35 s – Dimensionierung Aufstellflächen – „Grüne Welle“ bei geeignetem Abstand
Grundlegende Qualitätskriterien		
Fahrgeschwindigkeit	– Fahrgeschwindigkeiten < 30 km/h – Streckenlänge max. 10% der Gesamtstrecke	– Fahrgeschwindigkeiten < 30 km/h – Streckenlänge max. 20% der Gesamtstrecke
Zeitverlust	Summe Verlustzeiten aus Anhalten und Warten: max. 30 s/km	Summe Verlustzeiten aus Anhalten und Warten: max. 30 s/km
Breite	Unterschreitung der Querschnittsbreiten nach EG_RSV: Streckenlänge max. 10% der Gesamtstrecke	Unterschreitung der Querschnittsbreiten nach EG_RSV: Streckenlänge max. 20% der Gesamtstrecke

Beschilderung

Die Beschilderung von Radschnellverbindungen ist bundesweit derzeit noch nicht eindeutig geregelt. Vor Inbetriebnahme der Radschnellverbindungen sind Abstimmungen mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange notwendig (z. B. VLB, SenUVK III). Eine wegweisende Beschilderung ist vorgesehen.

Markierung und Kennzeichnung

Die Radschnellverbindung wird bei einer Führung als Sonderweg beidseitig durchgängig mit einem weißen Schmalstrich am Fahrbahnrand markiert⁹. Im aktuellen Entwurf zu den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (Stand 01_2019) finden sich Hinweise auf eine farbige Begleitlinie als Kennzeichnung der Radschnellverbindung: Zur linienhaften Kennzeichnung einer Radschnellverbindung dient eine durchgezogene grüne Randmarkierung (Schmalstrich). Sie besitzt informelle und gestalterische Funktion und wird durchgängig und bei allen Führungsformen beidseitig angebracht. Die farbige Randmarkierung wird auf der Innenseite der Fahrbahnbegrenzungslinie (soweit vorhanden) in einer Breite von 0,12 m markiert.

Bei der gesonderten Führung als Zweirichtungsradweg trennt eine Mittelmarkierung die Fahrbahn: Linien von einem Meter Länge – auf freier Strecke mit einer Lücke von fünf Metern und im Bereich der Anschlussstellen von zwei Metern. In allen Anschlussstellen werden Fahrradpiktogramme aufgebracht, ebenso auf freier Strecke im Abstand von hundert Metern. Linksabbiegestreifen werden mit einer reduzierten Breite von einem Meter gekennzeichnet. Dies wurde im Rahmen der Anfertigung des Machbarkeitsuntersuchung für die Potsdamer Stammbahn mit der SenUVK abgestimmt¹⁰.

Beleuchtung

Auf der freien Strecke wird die Radschnellverbindung alle 50 Meter beleuchtet. Die Anschlussstellen sind gesondert zu beleuchten. In besonders sensiblen und lichtempfindlichen Gebieten, wie z.B. Landschaftsschutzgebieten, ist über eine Sonderregelung nachzudenken (z.B. geringere Beleuchtungsstärke in der Nacht, dynamische Beleuchtung oder abschnittsweise Beleuchtung)¹¹.

Unterhaltung und Betrieb

Um sicherzustellen, dass die festgelegten Standards auch zukünftig und zu jeder Jahreszeit gewährleistet werden können, sind Radschnellwege den Erfordernissen entsprechend zu reinigen, von Schnee zu räumen und bei Glätte zu streuen. Schäden in der Infrastruktur sind zeitnah auszubessern. Aufgrund der hohen Verbindungsbedeutung sind Radschnellwege prioritär zu behandeln. Bei wem die Zuständigkeit für die Unterhaltung und den Betrieb von Radschnellverbindungen in Berlin liegen soll ist noch abschließend zu klären.

⁹ Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (EG_RSV 2014), FGSV-Verlag, 2014

¹⁰ Machbarkeitsstudie Potsdamer Stammbahn, Endbericht, SHP Ingenieure, März 2018

¹¹ Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (EG_RSV 2014), FGSV-Verlag, 2014

2.4 Regelabmessungen

Das EG_RSV 2014 sieht sowohl straßenunabhängig geführte als auch fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen vor. In Straßen mit geringer Verkehrsbelastung (max. 5.000 Kfz/Tag) empfiehlt sich die Anordnung von Fahrradstraßen. Im Folgenden sind mögliche Regelabmessungen dargestellt, die gemäß den Qualitätsanforderungen an Radschnellverbindungen erforderlich sind.

Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen

An Hauptverkehrsstraßen ist der Radverkehr grundsätzlich getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Im Einrichtungsverkehr sind hier getrennte Geh- und Radwege oder Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 3,00 Metern anzustreben (vgl. Abb. 1). Soll die Radschnellverbindung einseitig als Zweirichtungsradweg im Seitenraum geführt werden, sind bei einem getrennten Geh- und Radweg Mindestbreiten von 4,00 Metern erforderlich (vgl. Abb. 2). Bei gemeinsamer Führung von Radverkehr und Linienbussen ist eine Breite von mindestens 4,75 Meter notwendig, um das Überholen innerhalb des Fahrstreifens zu ermöglichen.

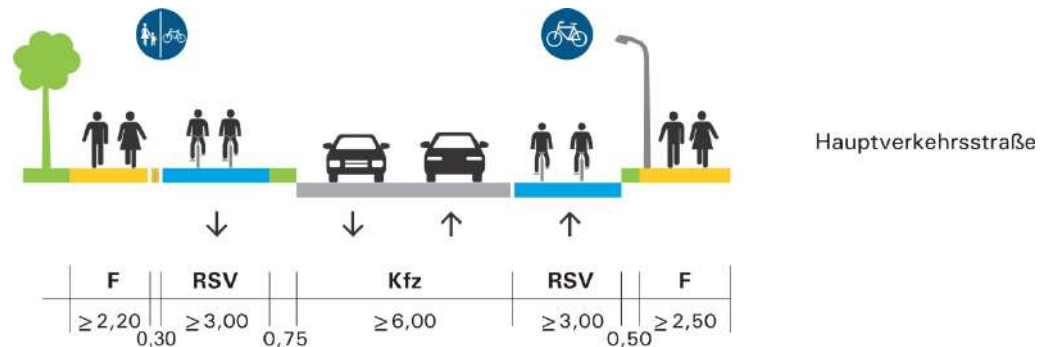


Abb. 1 Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 1

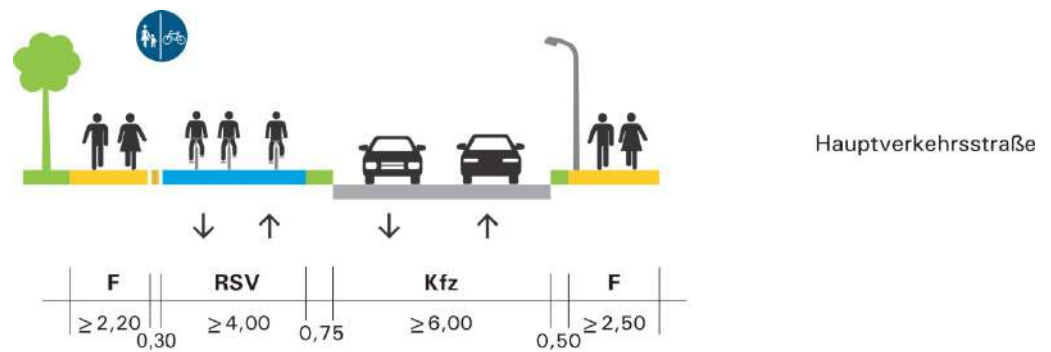


Abb. 2 Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 2

Radschnellverbindungen an Nebenstraßen oder auf Sonderwegen

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung (<5.000 Kfz/Tag) kann der Radverkehr in Nebenstraßen auf der Fahrbahn geführt werden – im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. In diesem Fall wird die Einrichtung einer Fahrradstraße als Vorzugslösung angewendet. Fahrradstraßen sind Straßen, die durch das Zeichen 244.1 nach StVO gekennzeichnet sind. Sie dürfen nur von Radfahrenden befahren werden. Nur wenn entsprechende Zusatzschilder angebracht sind, dürfen auch andere Fahrzeuge die Fahrradstraße benutzen. Sie haben sich dem Radverkehr jedoch unterzuordnen. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird empfohlen, die Zufahrtserlaubnis für Kraftfahrzeuge ausschließlich auf Anliegerinnen und Anlieger zu beschränken. In der StVO sind außerdem folgende Ge- und Verbote auf Fahrradstraßen festgeschrieben:

- Es gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und die Vorfahrt.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde.

Für das Land Berlin ist eine Arbeitshilfe für Fahrradstraßen in Vorbereitung. Dort werden weitere Details beschrieben.

Radschnellverbindungen auf Sonderwegen verlaufen auf selbstständig geführten Trassen, unabhängig vom Kfz-Verkehr. Der Radverkehr sollte dort grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr auf einer 4,00 Meter breiten Radschnellverbindungen geführt werden.

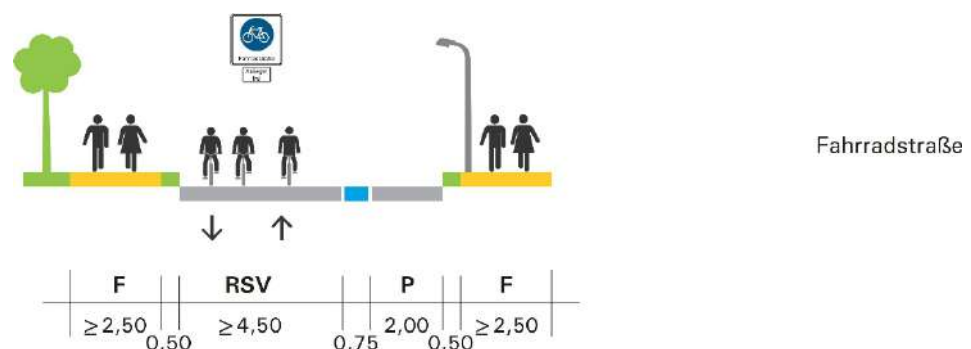
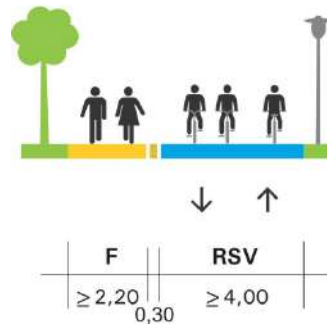


Abb. 3 Radschnellverbindungen an Nebenstraßen



Sonderweg

Abb. 4 Radschnellverbindungen auf Sonderwegen

2.5 Abweichungen

Bei Engstellen bspw. Brückenunterführungen oder ähnlichen Zwangspunkten kann von den empfohlenen Regemaßen abgewichen werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Engstelle ausreichend beschildert wird. Auf eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist im Bereich der Engstellen nach Möglichkeit abzugeben. Nur in Ausnahmefällen und bei sehr geringem Fußverkehr kann auf eine getrennte Führung des Fußverkehrs verzichtet werden.

Im Einzelfall kann auch ein stufenweiser Ausbau einer Radschnellverbindung sinnvoll sein, wenn ein wesentliches Verbindungsstück auf der Strecke erst mittel- oder langfristig hergestellt werden kann und das Radverkehrsaufkommen gering ist.

Radschnellverbindungen sollen die genannten Qualitätsstandards auf mindestens 80 % der Gesamtlänge erfüllen (vgl. Tab. 2), die restlichen 20 % müssen mindestens im ERA-Grundstandard geplant sein. Abschnitte, welche die Regelaabmessungen nach ERA unterschreiten, sind zu vermeiden.

2.6 Normen, Richtlinien, Grundlagen

Die im Folgenden aufgezählten Normen, Richtlinien und Grundlagen wurden für die Bearbeitung dieser Machbarkeitsstudie verwendet:

- Potenzialanalyse „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet (2018)
- Regelwerke der FGSV:
 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
 - Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (EG_RSV 2014)
 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
 - Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015)
- AV Geh- und Radwege (in Berlin)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Stadtentwicklungsplan (SteP) Berlin
- Sicher Geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz, Berlin
- Geoportal/ Geodatenkatalog (FIS-Broker)
- Radverkehrsnetz Berlin/ der Bezirke
- Prognosebelastungen Kfz 2030

Als Lageplangrundlage wurden die ALKIS-Daten aus dem Geoportal Berlin verwendet, welche die bestehenden Bord- und Wegeführungen, die Gebäudeabmessungen sowie die Flurstücksgrenzen beinhaltet. Weiterhin wurden die ATKIS-Daten des Landes Berlin verwendet, um ein digitales Geländemodell zu erzeugen. Mit diesem können die vorhandenen Höhenverhältnisse und die Längsneigungen der geplanten Radschnellverbindungen abgebildet werden. Weiterhin wurden die öffentlichen Kataster der Lichtmast- und Baumstandorte als Plangrundlage verwendet.

3 Projektkorridor

Die Radschnellverbindung Königsweg verläuft auf einer Länge von ca. 12 Kilometern im Süd-Westen von Berlin durch die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf parallel zur Bundesautobahn BAB 115 und den Gleisanlagen durch den Grunewald. Sie beginnt an der S-Bahnstation „Halensee“ am Kurfürstendamm. Bis zur Unterführung in der Auerbachstraße verläuft die Strecke östlich der Autobahn und der Bahngleise. Durch diese Unterführung wird der westlich der Autobahn und der Bahngleise verlaufende Königsweg erreicht, der parallel dazu durch den Grunewald bis zum Kronprinzessinnenweg im Ortsteil Nikolassee führt. Etwa ab dem Autobahnzubringer „Spanische Allee“ endet die parallele Führung und die Radschnellverbindung verläuft weiter auf dem Kronprinzessinnenweg durch den Ortsteil Wannsee. Die Planung für eine Radschnellverbindung endet derzeit am Knotenpunkt Kronprinzessinnenweg/Bundesstraße 1 direkt am südlichen Ende des Großen Wannsees. Die Stadt Potsdam (Land Brandenburg) ist von hier aus über einen gut ausgebauten Radweg entlang der Bundesstraße 1 (Königstraße/Berliner Straße) zu erreichen.



Abb. 5 Lage des Königsweges (RSV 3) im Berliner Stadtgebiet

3.1 Bestandsanalyse

Die Bestandsaufnahme erfolgte durch Befahrungen der zu untersuchenden Strecken durch das beauftragte Büro, sowie durch eine gemeinsame Befahrung des Büros mit dem Auftraggeber InfraVelo und Vertretern der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK). Die zu untersuchende Strecke wurde anhand der Untersuchungen aus der Potenzialanalyse, eigenen Überlegungen sowie Vorschlägen von Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung festgelegt. Die Erkenntnisse aus der Befahrung wurden aufgenommen

und in Datenbanken für die Streckenabschnitte und Knotenpunkte dokumentiert (vgl. Unterlagen 9.1 und 9.2). Die Hinweise aus der Öffentlichkeitsveranstaltung wurden ebenfalls berücksichtigt, soweit diese von Relevanz waren und im Internet¹² veröffentlicht. Fehlende Informationen wurden durch Abfragen im Geodatenportal der Stadt Berlin (FIS Broker) sowie Recherchen ergänzt.

3.1.1 Entwicklung von Trassenvarianten

Der Trassenkorridor erstreckt sich vom S-Bahnhof Halensee (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf) durch den Grunewald bis zum Wannsee (Bezirk Steglitz-Zehlendorf) nahe der Grenze zum Bundesland Brandenburg. Parallel zur in der Potenzialuntersuchung vorgeschlagenen Streckenführung werden Trassenalternativen im Trassenkorridor von beidseitig einem Kilometer betrachtet.

In einem ersten Schritt werden alle räumlich sinnvollen Alternativen betrachtet, welche in der Übersichtskarte (vgl. Abb. 6) dargestellt sind. Im Zuge dessen werden auch Vorschläge aus der öffentlichen Beteiligung berücksichtigt. Jeder Abschnitt wird mit dem Präfix „K“ als Kennzeichnung der Königsweg-Route gekennzeichnet. In der Vorprüfung werden die Varianten hinsichtlich der baulichen und verkehrlichen Machbarkeit untersucht. Einige dargestellte Streckenvarianten weisen Ausschlussgründe auf, welche die weitere Betrachtung im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung ausschließen. Diese werden mit dem Präfix „X“ gekennzeichnet, im Übersichtplan in Gelb dargestellt und in den weiteren Untersuchungen nicht mehr berücksichtigt (vgl. Unterlage 9.5). Eine Übersicht über die Ausschlussgründe findet sich in Unterlage 9.5. Insgesamt ergaben sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, z.B. bei der Führung durch den Grunewald, nicht viele Alternativtrassen.

Ein häufig auftretender Grund des Ausschlusses einzelner Streckenabschnitte ist zum Beispiel die Kombination aus im Bestand vorhandener bzw. prognostizierter Verkehrsstärke (Kfz-Verkehrsprognose 2030) mit den örtlichen baulichen Gegebenheiten. So mussten bei zu hohen Verkehrsstärken und gleichzeitig geringen Querschnitten Trassenvarianten bereits in der Vorprüfung ausgeschlossen werden

Aus allen übrigen Strecken wird im Rahmen des Variantenvergleiches (vgl. Kap. 6) die Vorzugstrasse ermittelt.

¹² Dokumentation der Informations- und Dialogveranstaltung Königsweg, <https://www.infravelo.de/assets/PDFs/dokumentation-infoveranstaltung-rsv-koenigsweg-kronprinzessinnenweg.pdf>, infraVelo

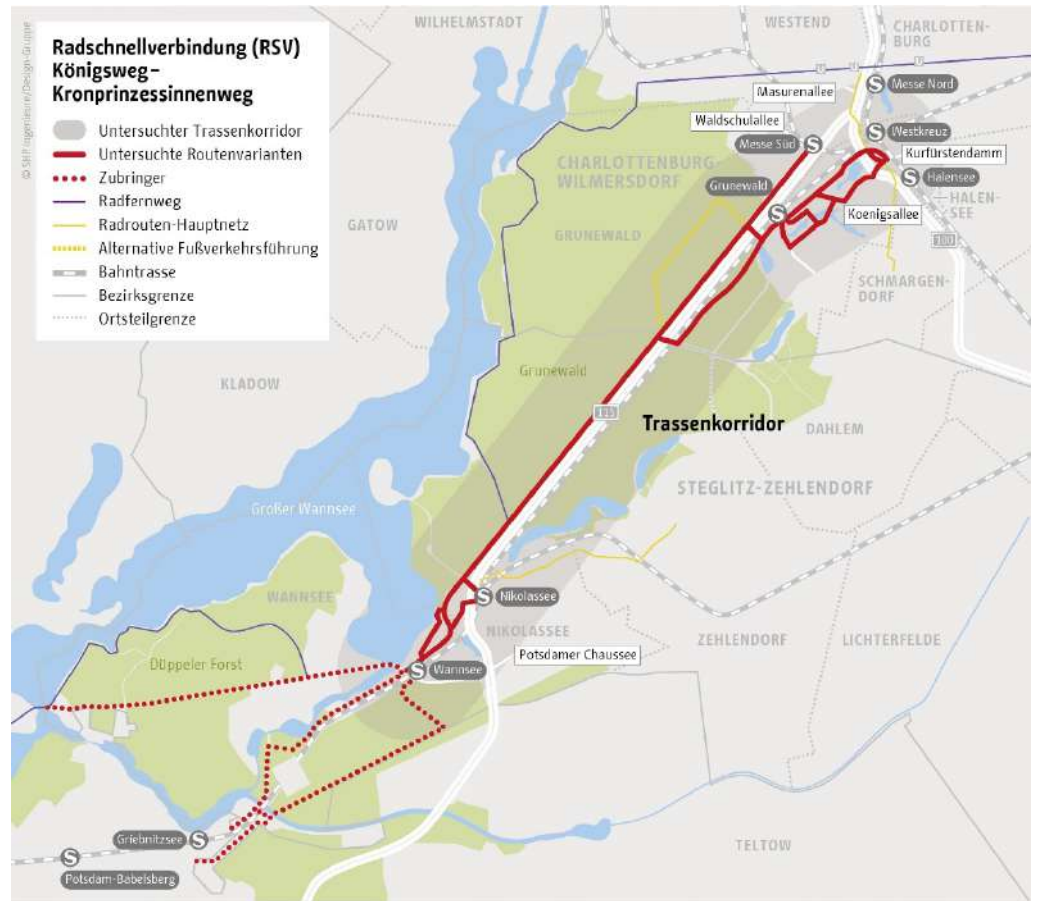


Abb. 6 Untersuchte Strecken und Trassenvarianten (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

3.1.2 Vorhandene Strecken

Streckenabschnitte, welche auch nach Durchführung der Vorprüfung der Machbarkeit als potentiell machbar einzustufen sind und somit keine Ausschlusskriterien aufweisen, werden mittels einer ausführlichen Bestandsaufnahme dokumentiert. Die örtlichen Gegebenheiten sind pro Streckenabschnitt mittels eines Steckbriefes zusammengefasst (vgl. Unterlage 9.1), der die fotografische Dokumentation beinhaltet. Neben den Bestandsdaten sind im Zuge dessen auch vorzusehende Maßnahmen verschriftlicht (ggf. verschiedene Führungsvarianten). Insgesamt sind 22 Streckenabschnitte aufgenommen worden.

In Abb. 7 ist der Aufbau eines Beispielsteckbriefes der Streckenabschnitte aufgezeigt. Im oberen Bereich (A) werden allgemeine Angaben wie die Abschnittsnummer, der Straßenname oder die Länge des Abschnittes angegeben. Die verkehrliche Situation (B) gibt unter anderem Auskunft über die Klassifizierung der Strecke nach StEP, die Breite der Fahrbahn/Radverkehrsanlage und Angaben zum ÖPNV. Handelt es sich bei einem Abschnitt um einen Weg, welcher vom Kfz-Verkehr nicht befahrbar werden kann, sind einige Angaben hinfällig (z. B. Fahrstreifenanzahl, zulässige Höchstgeschwindigkeit). Die DTV-Werte der Straßenzüge entsprechen den Zählwerten aus dem Jahr 2014.¹³

¹³ Verkehrsstärke 2014, SenUVK, Verkehrslenkung Berlin (VLB)

Der Abschnitt zur städtebaulichen/straßenräumlichen Situation enthält Angaben zu angrenzenden Nutzungen, der Topografie etc. (C). Einschränkungen der Barrierefreiheit sind in Abschnitt D vermerkt. Zusätzlich können freitextliche Anmerkungen zum Bestand eingetragen werden (E). Die Angabe, welche Knotenpunkte (siehe Kapitel 3.1.3) entlang der Strecke auftreten, beinhaltet der Bereich F, während der abgeleitete Handlungsbedarf zur Realisierung einer Radschnellverbindung im Bereich G beschrieben ist. Weiterhin dokumentieren bis zu drei Fotos die Situation vor Ort.




Streckenabschnitte Königsweg		Abschnittsnummer K01a4	
Strassenname Radverkehrsführung	Taberner Straße straßenbegleitend	Kommune/Bezirk Länge	Charlottenburg-WI 1340 m
Verkehrliche Situation (B) Lage: innerorts Klassifizierung: Stufe V Funktion: Erschließungsstraße Bauartsträger: Charlottenburg-WI marod Einbahnstraßen-Regelung: <input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/> Verkehrsstärke: K24h Fahrspuranzahl: 2 Fahrbahnbreite: 6 m zulässige Geschwindigkeit: 30 km/h Verkehrsbeschränkung: Tempo 30-Zone ÖPNV: Nein Radverkehrsfläche: Mischverkehr Breite: 5 m Radverkehrsverbindung: Gehweg Besetzung: z		Städtebauliche / straßenräumliche Situation (C) Oberfläche: Asphalt Ruhender Verkehr: Langparken (beidseitig) Parkdruck: Hoch Topographie: flach Nutzungen: Wohnen	
Barrierefreiheit (D) Treppe: <input type="checkbox"/> Puffer: <input type="checkbox"/> Bollwerk: <input type="checkbox"/>		Anmerkungen (E) z.T. hohes Parken (beidseitig)	
Knotenpunkte (F) 1. Knotenpunkt: KP-003 2. Knotenpunkt: KP-004 bis KP-008 3. Knotenpunkt: KP-009 4. Knotenpunkt:		Handlungsbedarf (G) Maßnahme: Fahrradstraße Flankierende Maßnahme: Markierung Parken z. T. einseitig aufbauen Borden halten	
 			

Abb. 7 Struktur Steckbriefe Strecken

Anbindungen

Ergänzend zu den möglichen Strecken der Radschnellverbindung innerhalb des Trassenkorridors wurden sowohl am nördlichen als auch am südlichen Ende der Radschnellverbindung Anbindungen an das bestehende Radverkehrsnetz bzw. wichtige Ziele betrachtet.

Für eine optimale Anbindung der Radschnellverbindung an den Kurfürstendamm müsste einer Querungshilfe für den Radverkehr direkt am Knotenpunkt Bornstedter Straße Kurfürstendamm geschaffen werden. Dieses ist aufgrund der Nähe zu vorhandenen Knotenpunkten mit LSA derzeit voraussichtlich nicht möglich. Radfahrende, die am nord-östlichen Ende der Radschnellverbindung weiter Richtung Nord-Osten fahren wollen, müssen die vorhandene LSA am Knotenpunkt Schwarzbacher Straße / Kurfürstendamm nutzen. Dieser befindet sich etwa 50 m süd-westlich des nord-östlichen Endes der Radschnellverbindung. Die Neuplanungen im Zuge des Autobahndreiecks Funkturm sehen eine neue Anbindung der Halenseestraße an den Kronprinzendamm vor. Hier besteht die Möglichkeit, die Anforderungen der Führung der RSV frühzeitig mit zu berücksichtigen.

Am nord-westlichen Ende der Radschnellverbindung bindet die Eichkampstraße unmittelbar an den Messedamm und die Jaffestraße an. Beide Straßen verfügen über Radverkehrsanlagen im Seitenraum, die ohne Umwege erreichbar sind. Am Knotenpunkt Eichkampstraße / Jaffestraße / Messedamm gibt es zudem signalisierte Radverkehrsfurten.

Für die Anbindung an das Land Brandenburg und die Landeshauptstadt Potsdam am südlichen Ende der Radschnellverbindung wurden zwei Varianten untersucht. Zum einen die Führung entlang der Bundesstraße 1 bis nach Potsdam und zum anderen die Führung über die Bismarckstraße und ein anschließendes Waldgebiet bis nach Babelsberg. Die Führung entlang der Bundesstraße wird sowohl von der Stadt Potsdam als auch von den Beteiligten der Berliner Verwaltung favorisiert. Die vorhandene Radverkehrsführung lässt sich schon heute gut vom Radfahrenden nutzen. Abschnittsweise sind allerdings noch Anpassungen notwendig. Dieses betrifft insbesondere den Abschnitt mit angrenzender Bebauung und Stellplätzen im Zentrum des Ortsteils Wannsee. Der Ausbau der alternativen Strecke über die Bismarckstraße wäre sehr aufwendig und wird auch vom Bezirksamt sehr kritisch gesehen. Konflikte mit den Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzes sind dort zudem nicht auszuschließen.

3.1.3 Vorhandene Knotenpunkte

Knotenpunkte werden numerisch aufsteigend von Nord nach Süd und mit dem Präfix „KP“ versehen. Analog zu den Streckenabschnitten werden auch die Knotenpunkte dokumentiert (siehe Abb. 8 und sind in der Unterlage 9.2 beschrieben. Allgemeine Angaben sind, analog zum Streckenbogen, in Bereich A angegeben. Die *Knotenpunktart* beschreibt die Charakteristik des Knotenpunktes (z. B. Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt, Querung). Die Vorfahrtsregelung differenziert, ob ein Knotenpunkt planfrei ist, anhand einer Lichtsignalanlage oder der Vorfahrtsregelung geregelt ist oder die Rechts-vor-Links-Regelung gilt (Bestand).

Abschnitt B enthält Daten zu den einzelnen Knotenpunktarmen, wobei die nördliche Zufahrt als erstes dokumentiert wird, woraufhin die Übrigen in der Reihenfolge des Uhrzeigersinns aufgelistet werden. Zu jedem Knotenpunktarm sind neben der Straßen-/Wegbezeichnung (soweit vorhanden) Angaben zur Funktion, der Verkehrsstärke, der Fahrstreifenanzahl, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der ÖPNV- und Radverkehrsführung angegeben. Weitere Anmerkungen sind mittels eines Freitextes angegeben. Darüber hinaus sind in Teil C des Steckbriefes Handlungsempfehlungen vermerkt.

Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer: KP-023

Knotenpunktart: Planlegischer Knotenpunkt
Regelung: Lichtsignalgesteuert **A**

Zufahrt 1	Zufahrt 2	Zufahrt 3	Zufahrt 4
Strassenname: Kronprinzessinnenweg	Strassenname: Spanische Allee	Strassenname: Kronprinzessinnenweg	Strassenname: Wannseebadweg
Funktion: Hauptverkehrsstraße	Funktion: Hauptverkehrsstraße	Funktion: Hauptverkehrsstraße	Funktion: Erschließungsstraße
DTV: 7.718 (2014)	DTV: 8.370 (2014)	DTV: 8.626 (2014)	DTV: i.A.
Fahrbahnenanzahl: 2	Fahrbahnenanzahl: 3	Fahrbahnenanzahl: 2	Fahrbahnenanzahl: 3
zul. Geschwindigkeit: 50	zul. Geschwindigkeit: 50	zul. Geschwindigkeit: 50	zul. Geschwindigkeit: 50
ÖPNV: ✓	ÖPNV: ✓	ÖPNV: ✓	ÖPNV: ✓
Radverkehrsrichtung: Mischverkehr	Radverkehrsrichtung: Mischverkehr	Radverkehrsrichtung: Mischverkehr	Radverkehrsrichtung: Mischverkehr

Anmerkungen: Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg (Zufahrt 3): DTV 10.000 K
Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg (Zufahrt 1): DTV 5.000 K **B**

Handlungsbedarf:
Maßnahme: RSV bevorzugen (baulich, LSA)
Flächenzweck:
Maßnahme:
C



Abb. 8 Struktur Steckbriefe Knotenpunkte

3.1.4 Bewertungskriterien

Allgemeines

Ein Variantenvergleich findet zwischen denjenigen Streckenalternativen statt, welche nicht aufgrund von baulichen oder verkehrlichen Ausschlusskriterien verworfen werden. Ausschlusskriterien, welche im Rahmen **der Vorprüfung** zur Anwendung kommen, werden im Folgenden beschrieben.

- Die verfügbaren Straßenraumbreiten i. V. m. den anderen Nutzungsansprüchen, insbesondere des fließenden Kfz-Verkehrs (Bestands- und Prognose-DTV-Werte) sowie des Fußgängerverkehrs (bedarfsgerechte Gehwegbreiten) sind nicht für die Anlage einer Radschnellverbindung geeignet.
- Die Zuwegung zur Variante kann aufgrund des Ausschlusses angrenzender Streckenabschnitte nicht hergestellt werden.
- Baurechtliche Gründe führen zum Ausschluss der Alternative, z. B. wenn gemeinnützige Flächen in Anspruch genommen werden müssen (z. B. Sportgelände). Die Verhältnismäßigkeit ist nicht gegeben.
- Die Führung über die Alternative ist in hohem Maße umwegig, zudem sind deutlich kürzere Wegeverbindungen für den Radverkehr vorhanden. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Wegeführung der zu verwerfenden Alternative nicht dem Nutzerverhalten entspricht und eine Realisierung daher unverhältnismäßig ist.

Der Vergleich der nicht verworfenen Alternativen beinhaltet die drei Hauptkriterien *Konflikte/Machbarkeit*, *Attraktive Strecke* sowie *Potenziale/Erreichbarkeiten*. zeigt einen Überblick der angewandten Kriteriengewichtung.

Tab. 3 Bewertungskriterien und Gewichtung Variantenvergleich

Kriterium		Gewichtung			
Infrastruktur	Konflikte / Machbarkeit				
	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	44,0	85,0	100,0
	Wasserstraßen	3,0			
	Fußverkehr	7,0			
	ÖPNV	7,0			
	Kfz-Verkehr	5,0			
	Wirtschaftsverkehr	6,0			
	Parken	4,0			
	Städtebau / Denkmalschutz	6,0			
	Attraktive Strecke				
	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	41,0		
	Anzahl Knotenpunkte	15,0			
	Topografie	5,0			
	Soziale Sicherheit	7,0			
Potenziale / Erreichbarkeiten					
Potenziale	Erschließungsfunktion	8,0	15,0		
	Haltestellen des ÖPNV	7,0			

Die einzelnen Kriterien werden im Rahmen des Variantenvergleichs benotet. Die Notenskala erstreckt sich auf folgende Bewertungen:

- Note 1,0
 - Konflikte/Machbarkeit: keine/ sehr geringe Konflikte
 - Attraktive Strecke: hohe Attraktivität der Strecke
 - Potenziale/Erreichbarkeiten: hohe Potenziale
- Note 3,0
 - Konflikte/Machbarkeit: geringe Konflikte
 - Attraktive Strecke: mittlere Attraktivität der Strecke
 - Potenziale/Erreichbarkeiten: mittlere Potenziale
- Note 5,0
 - Konflikte/Machbarkeit: deutliche Konflikte
 - Attraktive Strecke: geringe Attraktivität der Strecke
 - Potenziale/Erreichbarkeiten: geringe Potenziale

Zur Veranschaulichung der Benotung der einzelnen Kriterien wurde eine Klartexttabelle erstellt, welche Erläuterungen und Beispiele beinhaltet (vgl. Unterlage 14). Im Folgenden werden die Bewertungskriterien beschrieben.

Konflikte/Machbarkeit

Die einzelnen Verkehrsmittel sowie die weiteren Nutzungsansprüche im Straßenraum und in Park- und Grünanlagen werden in der Bewertung jeweils einzeln berücksichtigt und gewichtet. Neben den Belangen der Fußgänger, des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, des wassergebundenen Verkehrs sowie des Wirtschaftsverkehrs werden die Nutzungsansprüche ‚Natur- und Landschaftsschutz‘ und ‚Städtebau/Denkmalschutz‘ bewertet. Insgesamt werden 44 Gewichtungspunkte (44 %) im Bewertungskriterium ‚Konflikte/Machbarkeit‘.

Attraktive Strecke

Zur Beurteilung der Attraktivität der Strecke eines Variantenabschnittes werden die Direktheit, d. h. das Verhältnis zwischen der Luftlinienentfernung zur Streckenlänge der Variantenabschnitte, die Anzahl der Knotenpunkte pro Kilometer Streckenlänge, die topografischen Gegebenheiten sowie die soziale Sicherheit (Angsträume, Frequentierung der Strecke) betrachtet. Insgesamt fließen 41 Gewichtungspunkte (41 %) aus dem Kriterium ‚Attraktive Strecke‘ in die Bewertung ein.

Potenziale

Pro Streckenabschnitt wird die Erschließungsqualität anhand der vorhandenen Wohn- und Arbeitsplatzdichte sowie weiterer Ziele (z. B. Schulen, Universitäten) mit 8 Gewichtungspunkten berücksichtigt. Weiterhin fließt das Umstiegspotenzial an wichtigen ÖPNV-Haltestellen entlang der Trasse in die Bewertung mit ein (7 Gewichtungspunkte).

Kosten

Die Kosten fließen nicht direkt in die Variantenbetrachtung ein. Im Zuge der Variantenbetrachtung werden jedoch überschlägige Kosten je Variantenabschnitt ermittelt, welche im Rahmen der Gegenüberstellung der Varianten aufgelistet werden. Ein Vergleich der Kosten sowie eine qualitative Bewertung der Alternativen ist somit möglich.

Beispiel Variantenvergleich

Abb. 9 illustriert einen beispielhaften Ausschnitt des Streckenverlaufs einer Radschnellverbindung inklusive der Streckenalternativen. In diesem Beispiel existiert im südwestlichen Bereich neben der Vorzugsvariante (Abschnitt ‚3‘) nur eine aufgrund von Ausschlussgründen verworfene Trasse (X-1), d. h. dass in diesem Bereich kein Variantenvergleich anhand der obigen Kriteriengewichtung vonnöten ist.

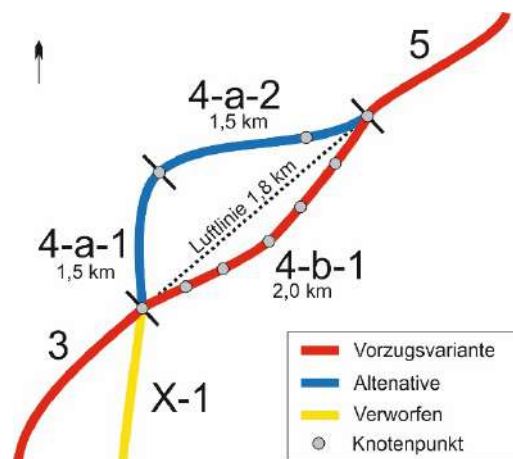


Abb. 9 Beispiel Variantenvergleich

Zwischen den definitiven Abschnitten ,3' und ,5' werden zwei Trassenvarianten unterschieden. Die Variante ,4-a' beinhaltet zwei Streckenabschnitte, wohingegen die Variante ,4-b' aus nur einem Streckenabschnitt besteht. Abschnitte sind in sich homogen und werden aufgrund der örtlichen straßenräumlichen Zustände gebildet (z. B. Breite und Belag der bestehenden Radwege, Kfz-Fahrsstreifen).

Jeder Streckenabschnitt einer Variante wird anhand der in Tab. 3 vermerkten Kriterien bewertet. Einzig die Unterkriterien *Direktheit* sowie *Anzahl Knotenpunkte* werden pro Alternative einheitlich für jeden Abschnitt gleich bewertet. Im Beispiel resultiert zwischen Luftlinie und der tatsächlichen Streckenführung ein Verhältnis von 1,67 (3,0 km / 1,8 km) für Variante 4-a (Note 5,0) bzw. 1,11 (2,0 km / 1,8 km) für Variante 4-b (Note 3,0).

Hinsichtlich des Kriteriums *Anzahl Knotenpunkte* schneidet Variante 4-a besser ab: Hier müssen lediglich zwei plangleiche Knotenpunkte auf einer Strecke von drei Kilometern überwunden werden (0,67 KP/km, Note 1,0), während in Variante 4-b fünf Knotenpunkte auf zwei Kilometern Strecke anzutreffen sind (2,5 KP/km), Note 3,0).

Die resultierenden Gesamtnoten der Streckenabschnitte werden abschließend nach der Länge der Einzelabschnitte gewichtet, was in Tab. 4 veranschaulicht wird. Im Variantenentscheid wird dann diejenige Trassenalternative als Vorzugstrasse definiert, welche die niedrigste gewichtete Gesamtnote aufweist.

Tab. 4 Beispiel Variantenentscheid

Variantenvergleich			
Variante Streckenabschnitt	Länge [km]	Note	Note
4-a			3,0
4-a-1	1,50	4,0	
4-a-2	1,50	2,0	
4-b			2,5
4-b-1	2,00	2,5	
Vorzugsvariante			4-b

3.1.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Innerhalb des untersuchten Trassenkorridors der Radschnellverbindung Königsweg gibt es folgende Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs:

- Bus
- S-Bahn
- Regionalbahn

Innerhalb des Trassenkorridors befinden sich keine U-Bahn- und keine Tramlinien. Das ÖPNV-Vorrangnetz im Busverkehr tangiert den Trassenkorridor nur leicht im Norden und im Süden. Weitere Buslinien werden durch die Verortung der Bushaltestellen in Anlage 2 dargestellt. Konfliktpotenzial besteht insbesondere bei der plangleichen Querung von Strecken des Vorrangliniennetzes, da die Vorrangschaltung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen in der Regel erhalten werden muss. Im Rahmen des Variantenvergleiches werden derartige Konflikte mit in die Bewertung einbezogen.

Der Trassenkorridor der Königsweg-Route wird nur im Norden und im Süden von Linienbussen befahren. Durch den mittleren Abschnitt im Grunewald verkehren keine Linienbusse.

Tab. 5 Bestandsanalyse Königsweg – Busverkehr

Linie	Verlauf	Takt an Werktagen (tagsüber)
Bereich Nord (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf)		
X10	S+U Zoologischer Garten <> Teltow, Rammrath-Brücke	10 – 20-Minuten-Takt
M19	S Grunewald <> U Mehringdamm	10 – 20-Minuten-Takt
M29	Grunewald, Roseneck <> U Herrmannplatz	5 – 20-Minuten-Takt
N42	U Theodor-Heuss-Platz <> S+U Alexanderplatz	Nachtbus
104	Neu-Westend, Brixplatz <> Stralau, Tunnelstraße	5 – 20-Minuten-Takt
186	S Grunewald <> S Lichterfelde Süd	5 – 20-Minuten-Takt
349	S Grunewald <> S Grunewald	40-Minuten-Takt
Bereich Mitte (Grunewald)		
kein Linienbusverkehr		
Bereich Süd (Bezirk Steglitz-Zehlendorf)		
N16	S Potsdam Hbf <> S Nikolassee	Nachtbus
N18	S Nikolassee <> Zehlendorf Eiche	Nachtbus
112	S Nikolassee <> Marienfeld, Nahmitzer Damm	10 – 20-Minuten-Takt
118	Berlin, Rathaus Zehlendorf <> Potsdam, Stern-Center	10 – 20-Minuten-Takt
218	S Messe Nord/ICC <> Pfaueninsel	60 – 120-Minuten-Takt
620	S Wannsee <> Teltow Stadt	20-Minuten-Takt

Die Busse im Bereich Nord fahren mit wenigen Ausnahmen alle, je nach Zielhaltestelle innerhalb einer Linie, im 5 -20-Minuten-Takt. Es werden Ziele in alle Richtungen im Berliner Stadtgebiet angebunden. Aufgrund der parallel zur Autobahn A115 verlaufenden S- und Regionalbahn-Strecke gibt es allerdings keine direkten Busverbindungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Bereich des Trassenkorridors. Mit der S-Bahn gelangt man vom Bereich Nord innerhalb von ca. 15 Minuten bis zum Wannsee. Wie beim Busverkehr konzentrieren sich die S-Bahnhöfe auf den nördlichen und südlichen Bereich des Trassenkorridors.

Tab. 6 Bestandsanalyse Königsweg – S-Bahn

Haltestelle	Linie	Verlauf	Takt an Werktagen (tagsüber)
Bereich Nord (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf)			
Messe Süd (Eichkamp)	S3	S Spandau <> S Erkner	20-Minuten-Takt
	S9	S Spandau <> S Flughafen Berlin-Schönefeld	20-Minuten-Takt
Westkreuz	S3	S Spandau <> S Erkner	20-Minuten-Takt
	S41	S+U Schönhauser Allee <> S+U Gesundbrunnen	10-Minuten-Takt
	S42	Ringbahn	10-Minuten-Takt
	S46	S Westend <> S Königs Wusterhausen	20-Minuten-Takt
	S5	S Strausberg Nord <> S Mahlsdorf	20-Minuten-Takt
	S7	S Potsdam <> S Ahrensfelde	10-Minuten-Takt
	S9	S Spandau <> S Flughafen Berlin-Schönefeld	20-Minuten-Takt
Halensee	S41	S+U Schönhauser Allee <> S+U Gesundbrunnen	10-Minuten-Takt
	S42	Ringbahn	10-Minuten-Takt
	S46	S Westend <> S Königs Wusterhausen	20-Minuten-Takt
Grunewald	S7	S Potsdam <> S Ahrensfelde	10-Minuten-Takt
Bereich Mitte (Grunewald)			
kein S-Bahnverkehr			
Bereich Süd (Bezirk Steglitz-Zehlendorf)			
Schlachtensee	S1	S Wannsee <> S Frohnau	10-Minuten-Takt
Nikolassee	S1	S Wannsee <> S Frohnau	10-Minuten-Takt
	S7	S Potsdam <> S Ahrensfelde	10-Minuten-Takt
Wannsee	S1	S Wannsee <> S Frohnau	10-Minuten-Takt
	S7	S Potsdam <> S Ahrensfelde	10-Minuten-Takt

Die S-Bahnen im Trassenkorridor fahren im 10- oder 20-Minuten-Takt. Insbesondere der nördliche Bereich ist sehr gut ans Berliner S-Bahn-Netz angebunden. Im südlichen Bereich fahren zwei Linien, die auf unterschiedlichen Strecken die zentralen Bereiche der Stadt (z.B. Friedrichstraße) anbinden. Zusätzlich zur S-Bahn halten im Süden des Trassenkorridors am Bahnhof Wannsee auch diverse Regionalzüge. Diese fahren über die Strecke durch den Grunewald, halten im Norden aber erst außerhalb des Trassenkorridors an den Bahnhöfe Charlottenburg und Zoologischer Garten wieder.

Tab. 7 Bestandsanalyse Königsweg – Regionalbahn

Haltestelle	Linie	Verlauf	Takt an Werktagen (tagsüber)
Bereich Nord (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf)			
kein Regionalbahnverkehr			
Bereich Mitte (Grunewald)			
kein Regionalbahnverkehr			
Bereich Süd (Bezirk Steglitz-Zehlendorf)			
Wannsee	RB21	Wustermark <> Friedrichstraße	kein Takt
	RB22	Königs Wusterhausen <> Friedrichstraße	kein Takt
	RB33	Jüterbog <> Wannsee	60-Minuten-Takt
	RE1	Magdeburg <> Cottbus	30-Minuten-Takt
	RE7	Dessau <> Wünsdorf-Waldstadt	60-Minuten-Takt

Die Regionalbahnen fahren im 60-bzw. 30-Minuten-Takt und binden diverse Ziele in Berlin und in Brandenburg an. Fast alle Linien, die am Bahnhof Wannsee halten, binden z.B. auch die Brandenburger Landeshauptstadt Potsdam an. Mit dem Regionalexpress RE1 lassen sich vom Bahnhof Wannsee aus größere Städte wie z.B. Magdeburg, Brandenburg, Frankfurt (Oder) und Cottbus in einem regelmäßigen Takt erreichen. Die Regionalbahnen RB21 und RB22 hingegen, die u.a. auch den Potsdamer Unistandort Golm anbinden, halten nur sehr unregelmäßig am Bahnhof Wannsee.

3.1.6 Wasserstraßen

Die Planungen zur Radschnellverbindung Königsweg führen zu keiner Berührung mit Wasserstraßen bzw. für die Schifffahrt geeigneten Gewässern. Lediglich im Süden verläuft die Trasse parallel zum Großen Wannsee. Es kommt aber zu keiner Beeinträchtigung, sondern – im Gegenteil – zu Schnittstellen mit den Linien der Fährlinie F10.

Auf dem Wannsee verkehrt neben einer großen Anzahl an Ausflugs- und Freizeittouren auch eine Fährlinie. Die Fährlinie F10 pendelt ohne Zwischenhalt zwischen Wannsee (Bezirk Steglitz-Zehlendorf) und Alt-Kladow (Bezirk Spandau) und wird von Pendlern und Besuchern gleichermaßen genutzt. Die Fähre verkehrt im 60-Minuten-Takt und kann zum BVG-Tarif genutzt werden.

3.1.7 Fußverkehr

Der Projektkorridor lässt sich in drei unterschiedlich gestaltet Bereiche einteilen. Im Bereich Nord überwiegen die Wohnstraßen. Dort sind in der Regel straßenbegleitende Gehwege vorhanden. Zum Teil kommt es zu Einschränkungen und Konflikten mit parkenden Kraftfahrzeugen, da abschnittsweise Gehwegparken vorgesehen ist bzw. die Sichtbeziehungen eingeschränkt werden. Eine barrierefreie Nutzung ist aufgrund der Qualität der vorhandenen Oberflächen sowie der genannten Konflikte mit parkenden Kfz am Fahrbahnrand nicht immer möglich. Querungshilfen für zu Fuß Gehende sind im Bereich Nord kaum vorhanden, sind aber aufgrund der größtenteils geringen Verkehrsstärken in den Wohnstraßen auch nicht erforderlich. Lediglich im Bereich des Kurfürstendamms sowie an den stärker befahrenen Straßen Eichkampstraße (Sportvereine, Schulen) und Koenigsallee gibt es Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen. In den Bereichen, in denen für die Umsetzung der RSV-Standards Pkw-Parkflächen aufgegeben werden müssen, würden sich auch die Standards für den Fußverkehr verbessern.

Der Bereich Mitte zeichnet sich durch die unabhängig vom allgemeinen Kfz-Verkehr geführten gemeinsamen Geh- und Radwege aus. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind hier nahezu auszuschließen. Die vorhandenen Wege sind asphaltiert und grundsätzlich von zu Fuß Gehenden gut nutzbar, allerdings aufgrund der unmittelbaren Führung entlang einer Autobahn nur bedingt attraktiv. Zu Fuß Gehende und Wanderer nutzen in diesem Bereich verstärkt die vom Parkplatz Kronprinzessinnenweg ausgehenden Wanderwege im Grunewald. Hierbei handelt es sich um Sand- oder Schotterwege, die vom Radverkehr nur eingeschränkt und vom Kfz-Verkehr gar nicht genutzt werden können. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind somit auch hier auszuschließen.

Im Bereich Süd verfügen die Straßen innerhalb des Projektkorridors oft über beidseitig geführte straßenbegleitende Gehwege. Die Konflikte und Einschränkungen bezüglich der Barrierefreiheit sind vergleichbar mit denen in Bereich Nord. Querungshilfen gibt es nur im Zuge des stärker befahrenen Kronprinzessinnenwegs. Ein besonders hohes Fußverkehrsaufkommen tritt im Umfeld des Bahnhofes Wannsee sowie entlang des Wannsee-Ufers auf.

3.1.8 Kfz-Verkehr

Das vorhandene, übergeordnete Straßennetz Berlins wird im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) hinsichtlich seiner Funktion in fünf Kategorien klassifiziert. Der StEP Verkehr wurde als "Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik" mit dem Zieljahr 2025 beschlossen und bildet den Rahmen für Planungen und Maßnahmen im Verkehrsbereich auf der Ebene der Gesamtstadt. Die Abstufung der Straßen- und Wegeklassifizierung ist in Tab. 8 dargestellt.

Tab. 8 Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes Berlin

Klassifizierung	Verbindungsfunktion
StEP 0	Kontinentale Straßenverbindung
StEP I	Großräumige Straßenverbindung
StEP II	Übergeordnete Straßenverbindung
StEP III	Örtliche Straßenverbindung
StEP IV	Ergänzungsstraßen

Je großräumiger die Verbindungsfunktion eines Straßenzuges ist, desto höhere Nutzungskonflikte werden bei Anlage einer Radschnellverbindung erwartet. Anlage 4 stellt die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet nach StEP-Klassifizierung dar, zudem sind vorhandene Knotenpunkte eingezeichnet. Weitere Einflussfaktoren auf die Umsetzbarkeit einer Radschnellverbindung sind die DTV-Werte (vgl. Anlage 5) sowie die straßenräumlichen Gegebenheiten, insbesondere Fahrstreifenzahl in den Knotenpunkten und auf der freien Strecke sowie Straßenraumbreite.

Der größte Teil der im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie untersuchten Routen für die Radschnellverbindung verläuft auf unabhängig vom Kfz-Verkehr geführten Wegen. Dieses gilt insbesondere für den gemeinsamen Geh- und Radweg (Königsweg / Kronprinzessinnenweg) entlang der Bundesautobahn A115. Für die Bereiche Nord und Süd liegen zum Teil Verkehrsstärken basierend auf einer Verkehrserhebung aus dem Jahre 2014 vor.

Im Bereich Nord liegen nur Verkehrsstärken für die Koenigsallee vor. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärken (ca. 8.600 Kfz/24h) und einer regelmäßig verkehrenden Buslinie (M19) sowie eines sehr engen Straßenraum kommt diese Straße allerdings nicht für die Führung einer Radschnellverbindung in Frage (vgl. Kap. 3.1.1). Bei den anderen im Trassenkorridor betrachteten Straßen handelt es sich größtenteils um Anliegerstraßen. Aktuelle Verkehrsstärken liegen für diese Straßen nicht vor, doch Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass davon ausgegangen werden kann, dass diese größtenteils auch nur von den Anliegern genutzt werden. Eine Ausnahme bilden der südliche Abschnitt der Auerbachstraße, der Auerbachtunnel sowie die Eichkampstraße. Auch für diese Straßen liegen keine aktuellen Verkehrsstärken vor. Beobachtungen vor Ort und Gespräche mit dem Bezirk sowie Hinweise der Bürger bei der Öffentlichkeitsveranstaltung weisen aber darauf hin, dass diese Straßen sehr stark vom Durchgangsverkehr genutzt werden, da sie eine Alternativroute zur Autobahn im Staufall bieten. Um zu prüfen, ob die aktuellen Verkehrsstärken mit der Einrichtung einer Radschnellverbindung / Fahrradstraße verträglich sind, soll im Sommer 2019 eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Königsweg / Auerbachstraße / Eichkampstraße durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Der mittlere Bereich zeichnet sich durch die oben beschriebenen gemeinsamen Geh- und Radwege aus, die unabhängig vom allgemeinen Kfz-Verkehr geführt werden. Eine mögliche Führung der Radschnellverbindung Königsweg führt allerdings auf einem kurzen Abschnitt entlang des Hüttenweges. Aufgrund der dortigen Autobahn-Anschlussstelle ergab die Verkehrszählung aus dem Jahr 2014 eine Verkehrsstärke von etwa 13.100 Kfz/24h. Diese hohe Verkehrsstärke sowie mögliche Konflikte unmittelbar an der Anschlussstelle sind bei der Planung von geeigneten Radverkehrsanlagen im Zuge der Radschnellverbindung zu berücksichtigen.

Für den Bereich Süd liegen für den Kronprinzessinnenweg Verkehrsstärken aus dem Jahr 2014 vor (vgl. Anlage 5). Der Abschnitt nördlich der Spanischen Allee weist derzeit eine Verkehrsbelastung von etwa 7.700 Kfz/24h auf (StEP IV, Nachfahrverbot ab Havelchaussee). Südlich der Spanischen Allee fahren derzeit etwa 8.800 Kfz/24h. Außerdem gibt es aus dem Berliner Verkehrsmodell Prognosewerte für diese Straße für das Jahr 2030. Gemäß der Verkehrsprognose ist davon auszugehen, dass bis zum Jahr 2030 die Verkehrsbelastung auf dem Kronprinzessinnenweg im nördlichen Abschnitt auf etwa 5.000 Kfz/24h sinkt. Für den südlichen Abschnitt hingegen ist von einem Anstieg auf 10.000 Kfz/24h auszugehen. Alternativ zum Kronprinzessinnenweg wurden innerhalb des Trassenkorridors im Bereich Süd u.a. noch die Straßen Am Sandwerder und Borussenstraße untersucht. Bei beiden Straßen handelt es sich größtenteils um Anliegerstraßen, die nicht vom Durchgangsverkehr genutzt werden. Lediglich auf einem kurzen Abschnitt der Borussenstraße vor dem S-Bahnhof Nikolassee verkehren nachts die Busse der Linien N16 und N18 (Nachtbusse).

3.1.9 Wirtschaftsverkehr

Der Projektkorridor der Radschnellverbindung Königsweg zeichnet sich durch Wohnstraßen und unabhängig vom allgemeinen Kfz-Verkehr geführte Wege aus. Die Wirtschaftsverkehrsbelastung der meisten betrachteten Straßen beschränkt sich auf kleinere Lieferfahrzeuge sowie gelegentliche größere Lieferungen (z.B. Möbel) an die Anwohner. In Anliegerstraßen mit hohem Parkdruck kann es aufgrund von hoher Auslastung der öffentlichen Stellplätze zu Konflikten mit Radfahrenden kommen, wenn die Lieferverkehre in zweiter Reihe parken.

Im Projektkorridor gibt es keine großen Gewerbe- und Industriestandorte, die übermäßigen Schwerverkehr erzeugen. Lediglich auf den auch als Durchfahrtsstraßen genutzten Straßen, wie z.B. der Koenigsallee, dem Hüttenweg und den südlichen Abschnitten des Kronprinzessinnenweges und rund um den S-Bahnhof Grunewald (Zentrum Ortsteil Grunewald) tritt verstärkt Wirtschaftsverkehr auf. Konflikte mit anderen Verkehrsarten wurden dort aber nicht festgestellt.

3.1.10 Parken

Der sogenannte Parkdruck, d. h. die vorhandene Stellplatznachfrage im Verhältnis zum Stellplatzangebot, variiert im Untersuchungsgebiet je nach Streckenabschnitt. Die Streckenbögen beinhalten eine Einschätzung der örtlichen Gegebenheiten auf Basis der Vor-Ort-Befahrungen. Ursache einer erhöhten Nachfrage öffentlicher Stellplätze im Straßenraum kann das Vorhandensein mittlerer bis hoher Einwohnerdichten in Verbindung mit dem Mangel an privaten

Stellplätzen sein. Anlage 6 illustriert die vorhandenen Einwohnerdichten entlang des Projektkorridors. Einige Streckenvarianten verlaufen durch Anliegerstraßen, welche an Grundstücke mit relativ hoher Einwohnerdichte angrenzen.

Ein Mittel zur Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs und ggf. Eindämmung des Parkdrucks ist die Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze. Innerhalb des Projektkorridors befinden sich derzeit noch keine Bereiche mit bewirtschafteten Stellplatzflächen.

Der Projektkorridor zeichnet sich durch drei relativ unterschiedlich gestaltete Bereiche aus. Im Bereich Nord überwiegen die Wohnstraßen. Dort ist in der Regel das Parken auf der Fahrbahn oder auf Parkflächen im Seitenraum (i.d.R. Längsparken) zulässig. Trotz der teilweise sehr großen Grundstücke stellen viele Anlieger und Besucher ihre Fahrzeuge nicht auf privaten Flächen, sondern auf öffentlichen Flächen im Straßenraum ab. Innerhalb des Bereiches Nord gibt es kein Parkraummanagement bzw. keine Bewohnerparkzonen.

Im mittleren Bereich ist das Befahren der meisten Wege durch den Kfz-Verkehr nicht zulässig. Die Parkflächen lassen sich somit nicht flächenhaft im gesamten Bereich finden, sondern nur gebündelt an zwei Punkten. Zum einen gibt es etwa in der Mitte des Bereiches auf Höhe des Hüttenweges den Parkplatz Kronprinzessinnenweg. Dieser wird von vielen Besuchern des Grunewalds genutzt und dient als Startpunkt für Lauffreize, Spaziergänge und Wanderungen im Wald sowie Ausflüge mit dem Fahrrad oder Inlineskates auf den asphaltierten Wegen entlang der Autobahn / S-Bahn-Trasse. Weitere Parkmöglichkeiten gibt es im Abschnitt Kronprinzessinnenweg / Havelchaussee. Hier ist das Parken auf der Fahrbahn bzw. im Seitenraum nicht verboten, wurde aber zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse nur von wenigen Personen in Anspruch genommen.

Der südliche Bereich ist geprägt durch den relativ breiten Kronprinzessinnenweg. Die Fahrbahn weist in der Regel eine Breite von bis zu zwölf Metern auf, d.h. es könnte grundsätzlich auf zwei Fahrstreifen pro Richtung gefahren werden. Da für die vorhandenen Verkehrsbelastungen von 8.800 DTV und die Prognoseverkehrsstärken für 2030 von 10.000 DTV ein Fahrstreifen pro Richtung ausreichend ist, wird der zweite Fahrstreifen abschnittsweise zum Parken genutzt. Der Kronprinzessinnenweg ist allerdings nahezu anbaufrei, so dass der Parkdruck eher gering ist. Abseits des Kronprinzessinnenwegs befinden sich viele Wohnwege auf denen, ähnlich wie im Bereich Nord, das Parken auf der Fahrbahn oder auf Parkflächen im Seitenraum zulässig ist. Auch im Bereich Süd gibt es kein Parkraummanagement bzw. keine Bewohnerparkzonen.

3.1.11 Städtebau/Denkmalerschutz

Ein Blick auf die Denkmalkarte Berlins (Quelle: FIS-Broker Berlin) gibt Auskunft über die geschützten Denkmäler im Bereich der Trassenalternativen. Im Allgemeinen lässt sich erkennen, dass im Untersuchungsgebiet überwiegend Gebäude sowie die angrenzenden Grundstücke denkmalgeschützt sind, wie z. B. die S-Bahnhöfe Grunewald, Nikolassee und Wannsee.

Zusätzlich relevant ist das Vorhandensein von Aufgrabeverboten auf den Trassenvarianten. Aufgrabeverbote werden zur besseren Koordination von Bauarbeiten auf Berlins Straßen verhängt und können nur in begründeten Einzelfällen

umgangen werden. Innerhalb des Untersuchungsgebietes zur Königsweg-Route gibt es derzeit keine Aufgrabeverbote.

Es wird darauf hingewiesen, dass Aufgrabeverbote in der Regel zeitlich begrenzt sind. Im Verlauf des weiteren Planungsprozesses der Radschnellverbindung werden daher ggf. Aufgrabeverbote aufgehoben oder neue Aufgrabeverbote verhängt. Dies gilt es, im weiteren Planungsprozess zu beachten.

3.1.12 Grunderwerb

Entlang der untersuchten Trassen treten immer wieder Engstellen auf, an denen entweder auf einen Radschnellverbindungsstandard verzichtet werden und auf kurzen Abschnitten eine Radvorrangroute eingerichtet werden muss (maximal 20 % der Gesamtstrecke) oder durch Grunderwerb die benötigten zusätzlichen Flächen zur Verfügung gestellt werden müssen. Folgende Abschnitte sind ggf. betroffen:

- Königsweg im Grunewald: Der vorhandene Weg weist derzeit noch nicht die für eine Radschnellverbindung benötigte Breite auf. Zusätzlich zur Prüfung der Eigentumsverhältnisse sind bei einer Verbreiterung des Weges auch Umweltschutzbelange zu berücksichtigen.
- Kleingartenkolonie östlich der Bahntrasse: Der vorhandene Weg weist derzeit noch nicht die für eine Radschnellverbindung benötigte Breite auf. Angrenzend an den Weg befinden sich entweder Kleingartenparzellen, Flächen der Deutschen Bahn (Bahndamm) oder Waldflächen des Grunewalds. Zusätzlich zur Prüfung der Eigentumsverhältnisse der jeweils betroffenen Abschnitte sind bei einer Verbreiterung des Weges auch Umweltschutzbelange zu berücksichtigen.
- Kronprinzessinnenweg/Wannsee: Knapp nördlich des Bahnhofes Wannsee gibt es eine etwa 200 m lange Engstelle. Angrenzend an die Straße befinden sich im Osten Flächen der Deutschen Bahn und im Westen private Grundstücke. Es ist davon auszugehen, dass ein Grunderwerb nur auf der westlichen Straßenseite möglich ist. Der Einschnitt in die Eigentumsverhältnisse wäre nur auf unbebauten Flächen (Garten) erforderlich, Gebäude wären nicht betroffen.

Erfordernis und Ausmaß von Grunderwerb im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung Königsweg ist erst nach Festlegung der Vorzugstrasse sowie der Vorzugsführung feststellbar. Die anfallenden Kosten von ggf. erforderlichem Erwerb nichtöffentlicher Grundstücke werden im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung anhand der Bodenrichtwerte berechnet. Diese werden durch einen Gutachterausschuss festgelegt und geben Auskunft über Quadratmeterpreise der überwiegenden Mehrheit der Grundstücke im Berliner Stadtgebiet. Anlage 7 beinhaltet eine farbliche Darstellung der Grundstückspreise im Untersuchungsraum, geclustert nach Quadratmeterpreis. Die Karte zeigt, dass am Stadtrand befindliche Grundstücke im Mittel einen geringeren Bodenrichtwert als Grundstücke im Zentrum aufweisen. So sind an der Grenze zu Brandenburg z. T. Quadratmeterpreise von unter 250 €/m² vermerkt, während in der Stadtmitte bis zu 60.000 €/m² veranschlagt werden.

3.1.13 Rampen

Die Rampen wurden im Gutachten zu den Ingenieurbauwerken berücksichtigt. Die Ergebnisse sind Kap. 5 zu entnehmen.

3.2 Projektrelevante Planungen

Umbau Autobahndreieck Funkturm

Für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (A 115 / A100) werden derzeit von der Senatsverwaltung noch verschiedenen Varianten betrachtet. Eine der Varianten sieht unter anderem eine Anbindung der Halenseestraße an den Kronprinzendamms vor. Sollte diese Variante weiterverfolgt werden, würde es zu deutlich mehr Verkehr im Wohnquartier rund um die Bornstedter Straße führen. Außerdem müsste dieser Verkehr über den Knotenpunkt Bornstedter Straße / Kurfürstendamm an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Ein Aus- bzw. Umbau des Knotenpunktes wäre unvermeidlich. Hier besteht die Möglichkeit, die Anforderungen der Führung der RSV frühzeitig mit zu berücksichtigen und eine attraktive Querungsmöglichkeit am Kurfürstendamm vorzusehen.

Umgestaltung Anlegestelle Wannsee „Uferpark am Berliner Meer“

Unter der Projektbezeichnung „Uferpark am Berliner Meer“ soll die Anlegestelle Wannsee zeitnah durch die Senatsverwaltung umgestaltet werden, um mehr Touristen an den Stadtrand zu locken. Die Planungen sehen u.a. auch neue Wanderwege, die Verlegung des Kinderspielplatzes und neue Gastronomie-Einrichtungen vor. Da viele Besucher des Wannsees mit der S-Bahn anreisen, ist im Umfeld des Bahnhofes mit einer großen Anzahl an zu Fuß Gehenden und hohen Überquerungserfordernissen zu rechnen. Die Planung für die Radschnellverbindung Königsweg sollten keinesfalls dazu führen, dass die vorhandene Fußverkehrsanlagen eingeschränkt oder verschmälert werden müssen.

Planungen RSV Potsdam

Die Planungen der Landeshauptstadt Potsdam sehen drei Radschnellverbindungen vor. Parallel zur südlichen Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg ist eine Verbindung vom Potsdamer Hauptbahnhof bis nach Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow geplant. Eine Anbindung an die Berliner Radschnellverbindungen Königsweg und Teltowkanal-Route wäre wünschenswert und sollte in Zuge der Berliner Machbarkeitsstudien geprüft werden.

4 Umwelt- und Naturschutz

Die Prüfung der möglichen Betroffenheit von Belangen des Natur- und Umweltschutzes im Projektkorridor erfolgte auf der Basis vorliegender Rauminformationen in Verbindung mit einer Bereisung der infrage kommenden Trassen. Berücksichtigt wurden die einschlägigen Geodaten des Umweltatlas Berlin sowie der Stiftung Naturschutz Berlin. Weiterführende Gespräche mit den Naturschutzämtern der Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf sowie der oberen Naturschutzbehörde (SenUVK) dienten darüber hinaus der Überprüfung und Ergänzung der gesammelten Informationen.

Grundlegend zu beachten sind die auf Natur und Umwelt bezogenen Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms einschließlich des Artenschutzprogramms (LaPro) und der für den betreffenden Untersuchungsraum aufgestellten Landschaftspläne. Ermittelt wurden darüber hinaus die im Untersuchungsraum ausgewiesene Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmale, bestehende Kompensationsmaßnahmen sowie Belange des Artenschutzes (vgl. Anlage 8).

Mit Bezug auf die dort unterschiedenen Bereiche Naturhaushalt und Umweltschutz zeigt das LaPro in dem für die Radschnellverbindung vorgesehenen Korridor Grün und Freifläche im Bereich des Grunewalds. Im Süden und Norden befinden sich Siedlungsgebiete. Das gesamte Gebiet weist Böden mit besonderer Leistungsfähigkeit auf. Der Grunewald ist als Vorsorgegebiet Klima gekennzeichnet. Abgegrenzte Bereiche sind zudem Vorsorgegebiet für den Bodenschutz. Südlich des Hüttenwegs befindet sich der Korridor im ausgewiesenen Vorsorgegebiet Grundwasser. Dort enthalten sind einzelne Wasserschutzgebiete und grundwasserabhängige Ökosysteme. Nördlich der Avus ist der überwiegende Anteil des Grunewalds als Waldumbaugebiet zur Entwicklung stabiler Mischwälder gekennzeichnet.

Hinsichtlich des Biotop- und Artenschutzes sind weite Teile des Grunewalds als Natura 2000 Gebiet und Landschaftsschutzgebiet mit geschützten Landschaftsbestandteilen festgesetzt. Einzelne Flächen, überwiegend nördlich und südlich des Grunewalds dienen der Pflege und Entwicklung von sonstigen Eignungsflächen für den Biotopverbund. Ausgewiesene Siedlungsbereiche sind für die Entwicklung und Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen vorgesehen.

Gemäß des LaPro ist der Grunewald ein Naherholungsgebiet von gesamtstädtischer Bedeutung. Für das Landschaftsbild sind im Projektkorridor verschiedene kleinflächige Bereiche zum Erhalt und Entwicklung von kultur- und naturlandschaftlich geprägten sowie von städtischen und siedlungsgeprägten Strukturen ausgewiesen. Naturlandschaftlich geprägte Typen umfassen die Naturwaldentwicklung auf Referenzflächen, Heide und Magerrasen sowie Moore. Eine Fläche im Grunewald dient der langfristigen Umgestaltung im Sinne des waldgeprägten Raumes. Städtische Gestalttypen sind Kleingärten und Parkanlagen. Weiterführend besitzen die Siedlungsflächen besondere Siedlungsgrünstrukturen.

Der Grunewald ist prioritäre Fläche und Maßnahme im Sinne des gesamtstädtischen Ausgleichspotenzials. Dort befinden sich demnach Flächen auf denen prioritärer Kompensationserfordernisse zusammengefasst und wirkungsvoll realisiert werden sollen.

Neben dem Landschaftsprogramm, dass sich auf das gesamte Stadtgebiet bezieht, liegt der Projektkorridor auch im Geltungsbereich eines festgesetzten und eines in der Aufstellung befindlichen Landschaftsplans. Die Landschaftspläne legen auf Naturschutz und Landschaftspflege bezogenen Zweckbestimmungen von Flächen fest, geben Schutz-, Pflege- und Entwicklungs- bzw. Wiederherstellungsmaßnahmen vor und definieren die zur Erreichung der Ziele notwendigen Gebote und Verbote. Die konkreten Inhalte und Anforderungen aus den betreffenden Landschaftsplänen sind in die Entscheidungen über Festlegungen von zukünftigen Flächennutzungen einzubeziehen (vgl. Anlage 8 und Anlage 10). Bezogen auf die Radschnellverbindung erfolgt dies bei Bedarf im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.

Über die Vorgaben aus dem LaPro und den betreffenden Landschaftsplänen sind bei der Planung der RSV auch die Ge- und Verbote aus den Verordnungen zu den vorliegenden Schutzgebieten zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Im Projektkorridor befinden sich die Naturschutzgebiete „Barssee und Pechsee“, „Grunewaldsee (südl. Teil)“, „Hundekehlefenn“ und „Sandgrube im Jagen 86“, das FFH- und Vogelschutz- und Landschaftsschutzgebiet „Grunewald“ sowie die Landschaftsschutzgebiete „Dappeler Forst“, „Rehwiese und Nikolassee“ und „Wiesengelände an der Borussenstraße“. Im südlichen Teil entlang des Wannsees und der Havel erstrecken sich die Schutzzonen des Wasserschutzgebiets „Beelitzhof“ und am Nordende der Krummen Lanke befindet sich das Wasserschutzgebiet „Riemeisterfenn“. Geschützten Landschaftsbestandteil oder Naturdenkmale liegen nicht vor.

Innerhalb des Korridors sind zahlreiche Biotop mit gesetzlichem Schutzstatus gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 28 Berliner Naturschutzgesetz bekannt. Die im Grunewald zum Teil großflächigen Biotop verteilen sich über den gesamten Untersuchungsraum. Die vorkommenden Biotop sind in Anlage 11 im Überblick dargestellt.

Zudem befinden sich im Projektkorridor eine Reihe geschützter Arten. Die nicht abschließende Liste bekannter punktgenauer, flächen- und linienhafter Vorkommen geschützter Flora ist in Anlage 12 dargestellt. Sie umfasst Artvorkommen die zwischen 1990-2017 kartiert wurden. Bekannte Vorkommen geschützter Fauna, die zwischen 1981 und 2017 kartiert wurden, sind in Anlage 13 aufgelistet. Ihre Schwerpunkte befinden sich im Bereich der Standgewässer im Grunewald sowie entlang des Kronprinzessinnen- und Königswegs.

Über die mit naturschutzrechtlichen Schutzgebietskategorien belegten Flächen ist bei der weiteren Planung der RSV auch ein besonderes Augenmerk auf Flächen zu legen, auf denen bereits Kompensationsmaßnahmen aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 15 Abs. 6 Naturschutzgesetz Berlin) oder dem Artenschutz (§ 44 Abs. 5 i.V.m. § 15 BNatSchG / CEF-Maßnahmen) umgesetzt sind. Diese finden sich mit hoher Wahrscheinlichkeit entlang der Avus und sonstigen städtischen Grün- und Parkanlagen. Das Kompensationsflächenkataster weist im Projektkorridor zwar keine Kompensationsflächen aus, es gibt allerdings ein sehr unvollständiges Bild wieder, weil die letzte Aktualisierung am 07.05.2009 erfolgte. Bei den zuständigen Behörden sollten im weiteren

Planungsprozess daher gezielt Hinweise auf weitere Kompensationsmaßnahmen im Bereich der RSV abgefragt werden, um diese bei der Detailplanung angemessen berücksichtigen zu können.

Bewertung möglicher Konfliktrisiken mit Belangen des Natur- und Umweltschutzes

Die im Projektkorridor und dessen Wirkraum manifestierten Belange des Natur- und Umweltschutzes bergen grundsätzlich Konfliktrisiken mit den Zielen des Gebiets- und Artenschutzes, die zum Ausschluss der in Erwägung gezogenen alternativen Trassenabschnitte führen können. Trassenabschnitte die Natura 2000-Gebiete queren oder tangieren, sind grundsätzlich geeignet, erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet zu verursachen. Zur Klärung der Frage, ob entsprechende erheblich negative Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebiets von vorn herein ausgeschlossen werden können oder aber offensichtlich nicht vermeidbar sind, so dass die Machbarkeit der Trasse infrage steht, wurde bereits auf der Ebene der Machbarkeitsstudie eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung durchgeführt. Insgesamt ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Radschnellverbindung Königsweg zu prüfen, ob unzulässige Konflikte mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzes im Natura 2000-Gebiet ausgeschlossen werden können, die einer Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen.

Der Projektkorridor weist keine Natur- und Umweltbelange auf, die der Machbarkeit einer RSV unüberwindbar entgegenstehen. Grundsätzlich sind bei einer Realisierung der Königswegroute zumindest in einzelnen Abschnitten Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zu erwarten. Von besonderer Relevanz sind im Bereich des Grunewalds artenschutzrechtliche Belange. Auch diese können zum Ausschluss einzelner Abschnitte führen. Voraussichtlich können die potenziellen Wirkungen durch Vermeidungsmaßnahmen, bspw. verkehrstechnische Anpassung der Trassenführung, ausgeschlossen werden, so dass es nicht zu erheblichen Umweltauswirkungen kommt. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen, wie z.B. die Beseitigung von Gehölzen sind mit großer Wahrscheinlichkeit durch geeignete Maßnahmen ausgleichbar.

Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes ist die Radschnellverbindung Königsweg daher, unter Vorbehalt in den betroffenen Abschnitten, machbar.

5 Ingenieurbauwerke

5.1 Grundlagen

5.1.1 Einleitung

Das Ingenieurbüro grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG wurde mit der Bewertung und Beurteilung von Bestandsbrückenbauwerken auf den Trassen von möglichen Radschnellwegen im Berliner Stadtgebiet beauftragt. Die Betrachtung der Ingenieurbauwerke ist Bestandteil einer Potenzial- und Machbarkeitsanalyse von besonderen Radverkehrsanlagen mit „Radschnellverbindungscharakter“ im Berliner Stadtgebiet.

In der nachfolgenden Abb. 10 wird die Lage der betrachteten Bauwerke und der Verlauf des Trassenkorridors dargestellt.

5.1.2 Unterlagen

Vom 24.10.2018 bis zum 25.10.2018 wurden die betreffenden Bauwerke in Augenschein genommen. Auf der Grundlage dieser Ortsbesichtigungen und den nachfolgenden Unterlagen wurden die Bauwerke begutachtet:

- Bauwerk 10.1: Trabener Steg
 - o Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk 10.2: Rosemeyer Steg
 - o Bauwerksbuch, Stand 11.03.2019
- Bauwerk 10.3: Borussenbrücke
 - o Bauwerksbuch, Stand 11.03.2019

Insbesondere für die nachfolgenden Planungsschritte werden weitere Bestandsunterlagen wie beispielsweise Bestandspläne, Ausführungsstatiken, Baugrundgutachten, Vermessungsdaten, Leitungspläne und Informationen zu vorhandenen Kampfmitteln erforderlich.

5.1.3 Lage der Bauwerke

Die Strecke führt vom Großen Wannsee in Richtung Charlottenburg-Wilmersdorf. Die besichtigten Bauwerke sind mit den Nummern 10.1 bis 10.3 bezeichnet.

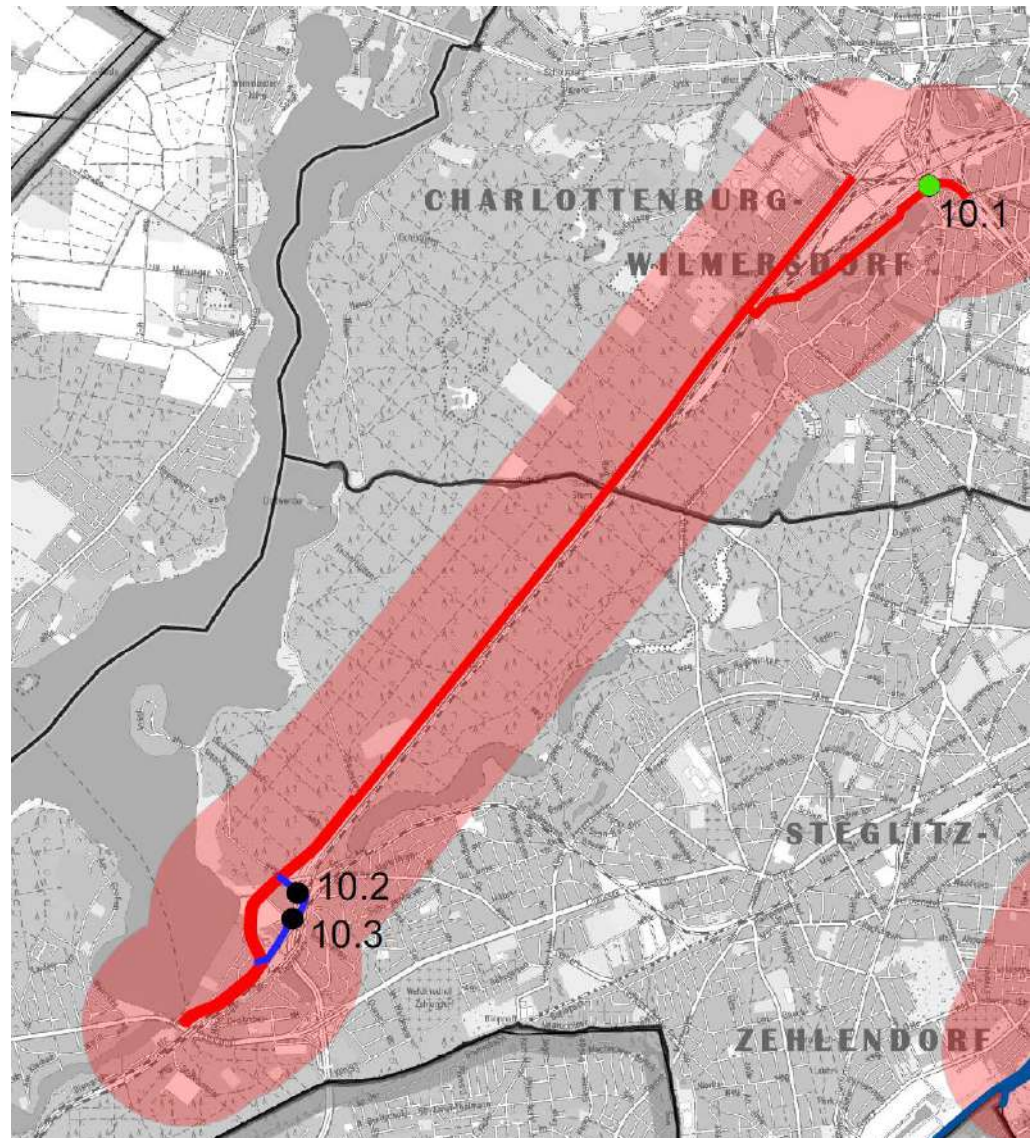


Abb. 10 Lageplan der Bauwerke auf dem Königsweg – Kronprinzessinnenweg

5.2 Bestandsbauwerke

5.2.1 Bauwerk – Trabener Steg

Bei dem Brückenbauwerk handelt es sich um eine dreifeldrige, geschweißte Stahltragbrücke aus dem Jahre 1960. Das Bauwerk überführt einen Gehweg über die Autobahn A 100 und die Halenseestraße. Das Brückenbauwerk weist eine Gesamtstützweite von 96,5 m und eine nutzbare Breite von 3,9 m auf. Es wurde als Geh- und Radwegbrücke nach DIN 1072 bemessen.

Der Radschnellweg soll auf dem Bauwerk über die bestehenden, untenliegenden Straßen geführt werden. Die Breite des Trogquerschnitts kann ohne aufwendige Maßnahmen nicht aufgeweitet werden, sodass das Bauwerk eine Engstelle für den Radschnellweg darstellen wird.

Tab. 9 Kenndaten Trabener Steg

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Autobahn A100 und Halenseestraße
Baulastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1960
Bauwerksart:	Trogbrücke
Konstruktionsart:	geschweißte Stahlkonstruktion
Statisches System:	Dreifeldträger
Pfeiler:	geschweißte Stahlkonstruktion
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	stellenweise gerissen
Oberflächenbeschaffenheit:	Überbau und Pfeiler weisen lokale Korrosionsspuren auf
Absturzsicherung:	Trogwand, Höhe ca. 108 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Anpassen der Rampen für Auf- und Abfahrt des Radverkehrs Ausbesserung des Korrosionsschutzes Erhöhung der Absturzsicherung (Höhe $\geq 1,30$ m gemäß ZTV-ING)
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,3 (2012)



Abb. 11 Seitenansicht (links), Fahrbahn und Absturzsicherung (rechts)



Abb. 12 Rampen mit Stufen (links), Brückenunterseite (rechts)



Abb. 13 Korrosionsschäden (links), Rissiger Fahrbahnbelag (rechts)

Damit das Bauwerk für den Radschnellverkehr genutzt werden kann, muss die Absturzsicherung auf 1,30 m gemäß ZTV-ING erhöht werden. Hierzu können Handläufe auf den Obergurt der Trogwände geschweißt werden.

Des Weiteren sind die Rampen des Bauwerks und dessen Belag anzupassen. Derzeit sind diese gepflastert und mit Stufen versehen. Der Belag ist durch einen Asphaltbelag zu ersetzen und die Rampen ohne Stufen auszuführen.

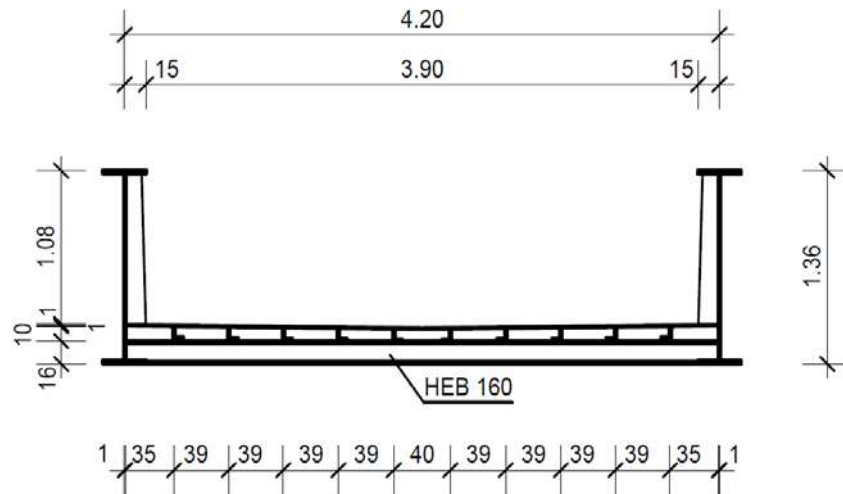


Abb. 14 Brückenquerschnitt des Trabener Stegs

Im Rahmen der turnusmäßigen Bauwerksunterhaltung sind der Korrosionsschutz und der Fahrbahnbelag des Bauwerks mittelfristig instand zu setzen.

Insgesamt sind für die Instandsetzungsarbeiten an dem Brückenbauwerk, den Anpassungsarbeiten an den Rampen und der Erhöhung der Absturzsicherung Baukosten in Höhe von 150.000 EUR zu erwarten.

Die Einwirkungen aus dem Radschnellweg können von dem Brückenbauwerk sicher in den Baugrund abgetragen werden.

5.2.2 Bauwerk – Rosemeyer Steg

Das Brückenbauwerk überführt den Rosemeyerweg über die Autobahn A 115. Bei dem Rosemeyerweg handelt es sich um einen Geh- und Radweg. Das Bauwerk wurde 1961 errichtet und als Geh- und Radwegbrücke nach DIN 1072 bemessen.

Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine dreifeldrige Spannbetonbrücke mit einer Gesamtstützweite von ca. 68,0 m und einer nutzbaren Breite von 6,8 m. Die Pfeiler sind monolithisch an den Überbau angeschlossen.

Tab. 10 Kenndaten Rosemeyer Steg

Verkehr oben:	Rosemeyerweg
Verkehr unten:	Autobahn A115
Baulastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1961
Bauwerksart:	2-stegiger Plattenbalken
Konstruktionsart:	Spannbetonbrücke
Statisches System:	Dreifeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton mit Mauerwerkverblendung
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	Fahrbahnbelag weist Blasen und vereinzelt Risse auf, Dichtmasse zwischen Belag und Gesims schadhaft
Oberflächenbeschaffenheit:	Oberflächenschutzsystem des Gesimses und an der Kragarmunterseite schadhaft Betonabplatzungen und Risse am Gesims insbesondere im Bereich der Geländerfüße
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 108 cm Geländerfüße verrostet sowie weitere vereinzelte Korrosionsspuren
Erforderliche Maßnahmen:	Erneuerung des Oberflächenschutzsystems des Gesimses Erneuerung des Belags Beheben der Korrosionsschäden am Geländer und Erhöhung (Höhe $\geq 1,30$ m gemäß ZTV-ING)
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,4 (2016)



Abb. 15 Seitenansicht (links), Fahrbahn und Absturzsicherung (rechts)



Abb. 16 Belag mit Blasen (links), Betonabplatzungen am Gesims (rechts)



Abb. 17 Korrosionsschäden am Geländerfuß (links), Schadhafte Oberflächenschutzsystem (rechts)

Der Radschnellweg soll auf dem Bauwerk über die Autobahn A115 geführt werden. Der Radschnellweg kann mit seiner planmäßigen Breite von 6,5 m auf dem Bauwerk geführt werden. Das Bauwerk stellt keine Engstelle dar.

Die Absturzsicherung des Bauwerks ist auf 1,30 m gemäß ZTV-ING zu erhöhen. Hierfür ist die vorhandene Absturzsicherung zurückzubauen und durch eine neue zu ersetzen. In diesem Zuge ist auch das Oberflächenschutzsystem des Gesimses und die Abdichtung zwischen Gesims und Asphaltbelag zu erneuern. Der Asphaltbelag weist Blasen auf und ist teilweise rissig und sollte mittelfristig instandgesetzt werden. Insgesamt sind Baukosten in Höhe von 120.000 EUR für die Instandsetzungs- und Anpassungsarbeiten sowie für die Erhöhung der Geländer zu erwarten.

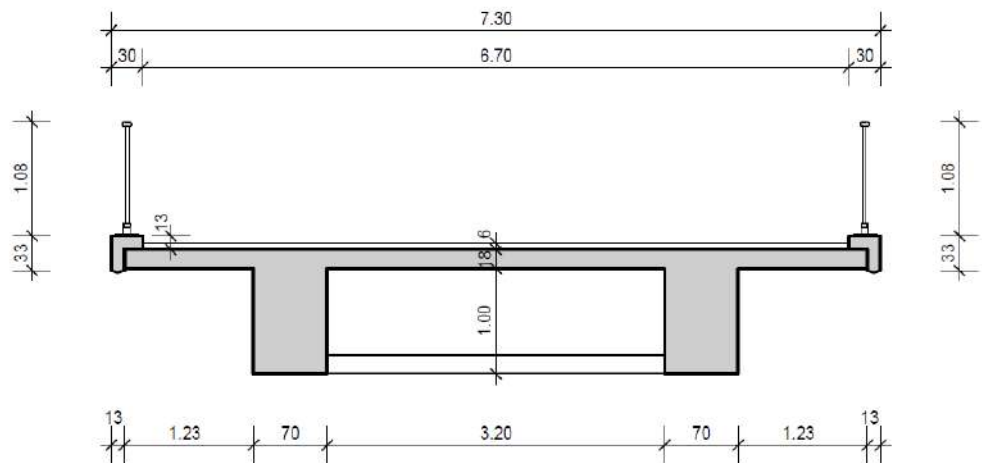


Abb. 18 Brückenquerschnitt des Rosemeyer Stegs

Die Einwirkungen aus dem Radschnellweg können von dem Brückenbauwerk sicher in den Baugrund abgetragen werden.

5.2.3 Bauwerk – Borussenbrücke

Die Borussenbrücke wurde 1941 als zweifeldriges Trägerrostsystem in Stahlbetonbauweise errichtet. Die Gesamtstützweite misst 37,8 m bei einer nutzbaren Bauwerksbreite von 14,0 m. Das Bauwerk wurde für die Brückenklasse 30 nach DIN 1072 bemessen.

Das Bauwerk überführt die Borussenstraße über die Autobahn A 115. Die Borussenstraße weist eine Breite von ca. 6,0 m auf dem Bauwerk auf. Beidseits sind Gehwege mit Breiten von jeweils ca. 3,75 m angeordnet. Der Radschnellweg soll auf dem Bauwerk geführt werden.

Tab. 11 Kenndaten Borussenbrücke

Verkehr oben:	Borussenstraße
Verkehr unten:	Autobahn A115
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1941
Bauwerksart:	5-stegiger Plattenbalken, Trägerrost
Konstruktionsart:	Stahlbetonbrücke
Statisches System:	Zweifeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton mit Mauerwerksverblendung
Widerlager:	Stahlbeton mit Mauerwerksverblendung
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	Fahrbahnbelag weist Blasen und Risse auf
Oberflächenbeschaffenheit:	Oberflächenschutzsystem des Gesimses schadhaft Großflächige Betonabplatzungen und Risse am Gesims mit tlw. freiliegender Bewehrung
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 115 cm Geländerfüße verrostet sowie weitere vereinzelte Korrosionsspuren
Erforderliche Maßnahmen:	Erneuerung des Oberflächenschutzsystems im Bereich des Gesimses Erneuerung des Belags
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,7 (2016)



Abb. 19 Seitenansicht (links), Brückenunterseite (rechts)



Abb. 20 Fahrbahn und Absturzsicherung (links), rissiger Belag (rechts)



Abb. 21 Abplatzungen am Geländer (links), schadhaftes Oberflächenschutzsystem am Gesims (rechts)

Es wird angenommen, dass der Radschnellweg im Bereich der Straßenfahrbahn geführt wird. Die derzeitige Straßenfahrbahn würden sich dann Radfahrer und Autos teilen. Die Gehwege des Bauwerks würden weiterhin als Gehwege

genutzt werden. Dadurch, dass die Radfahrer im Bereich der Straße verkehren und aufgrund der vorhandenen Schrammborde kann angenommen werden, dass die Absturzsicherungen nicht erhöht werden müssen.

Die Korrosionsschäden an der Absturzsicherung und die Schäden am Gesims (Betonabplatzungen, schadhafte Oberflächenschutzsystem) sind im Rahmen der Bauwerksunterhaltung mittelfristig instand zu setzen. Insgesamt sind Instandsetzungskosten von ca. 90.000 EUR zu erwarten.

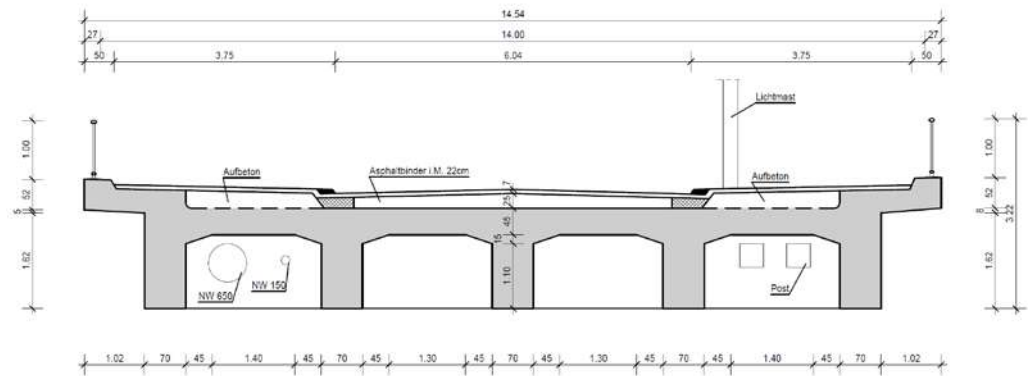


Abb. 22 Brückenquerschnitt der Borussenbrücke

Die Einwirkungen aus dem Radschnellweg können von dem Brückenbauwerk sicher in den Baugrund abgetragen werden.

6 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich beschreibt die Anwendung des in Kapitel 3.1.4 erläuterten Abwägungsprozesses auf die entwickelten Trassenvarianten. In einem ersten Schritt werden hierbei aufgrund des Vorhandenseins von Ausschlusskriterien verworfene Varianten betrachtet. Danach wird die Vorzugsvariante der Haupttrasse definiert. Diese wird dann den zusätzlichen Varianten abseits der ursprünglichen Trasse gegenübergestellt. Alle Varianten sind nachfolgend in Kurzform inklusive Vor- und Nachteilen beschrieben.

Eine detaillierte Zusammenstellung der Bewertungstabellen inkl. Kurzerklärung der gewählten Benotung ist Unterlage 9.4 zu entnehmen. Die ausgewählte Vorzugstrasse wird in Kapitel 7 im Detail erläutert.

6.1 Varianten innerhalb des Projektkorridors

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden für die Königsweg-Route in drei Abschnitten alternative Varianten betrachtet.

6.1.1 Verworfene Varianten

In der Vorprüfung werden die Varianten hinsichtlich der baulichen und verkehrlichen Machbarkeit untersucht. Einige illustrierte Streckenvarianten weisen Ausschlussgründe auf, welche die weitere Betrachtung im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung ausschließen. Diese werden mit dem Präfix „X“ gekennzeichnet und sind in Gelb dargestellt. Aus allen übrigen Strecken wird im Rahmen der folgenden Variantenbewertung (vgl. Kapitel 3.1.4) die Vorzugstrasse ermittelt.

Gründe für den Ausschluss einzelner Streckenabschnitte sind z.B. die Kombination aus im Bestand vorhandenen Verkehrsstärken und den örtlichen baulichen Gegebenheiten (K-X-01, K-X-02, K-X-03, K-X-04), Konflikte mit Umweltschutzbelangen (K-X-05) und topografische Gegebenheiten (K-X-06).

Insgesamt werden sechs Abschnitte im Zuge der Vorprüfung der Machbarkeit verworfen. Die Ausschlussgründe sind in der separaten Tabelle in Unterlage 9.5 nachzuvollziehen.

6.1.2 Variantenvergleich K-01-a / K-01-b

Im nördlichen Bereich der Route wurde sowohl die Anbindung an den S-Bahnhof Halensee als auch die die Anbindung an den S-Bahnhof Messe Süd geprüft. Beide Varianten verlaufen größtenteils durch Wohngebiete. Der Radverkehr wird dort im Bestand auf der Fahrbahn geführt. Auch zukünftig ist die Führung auf der Fahrbahn, allerdings auf bevorrechtigten Fahrradstraßen vorgesehen.

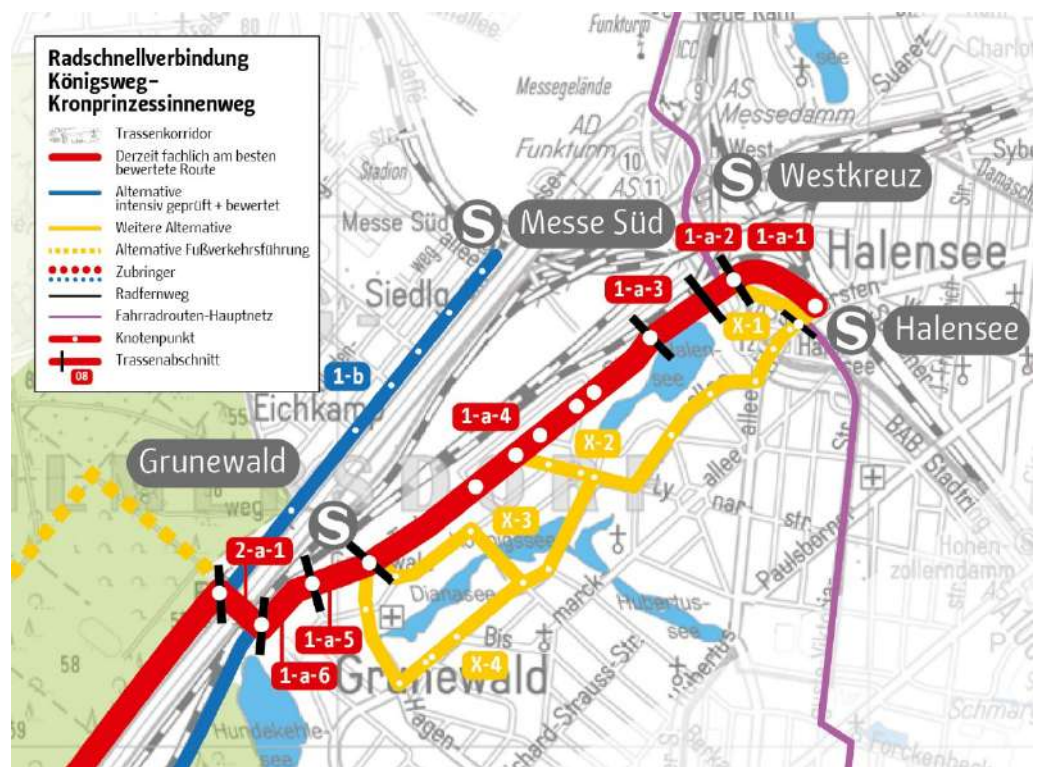


Abb. 23 Varianten – Nord (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)

Variante a verläuft durch die Bornstedter Straße (K-01-a-1) / Trabener Straße (K-01-a-4 / Auerbachstraße (K-01-a-5 / K-01-a-6). Diese Führung würde eine teilweise Neuordnung der Stellplätze in allen drei Straßen mit sich tragen, um eine Fahrradstraße einzurichten. An den betroffenen Stellen in der Bornstedter Straße, im nördlichen Bereich der Trabener Straße und im südlichen Bereich der Auerbachstraße müssen für die Umsetzung der Fahrradstraße auf einer Fahrbahnseite die Stellplätze entfallen. Kritisch bei dieser Variante sind somit die Konflikte mit parkenden Kraftfahrzeugen bzw. den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner. Durch die Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungsbereichen (Anwohnerparken) könnte sichergestellt werden, dass die vorhandenen Stellplätze von Anliegern aus dem Quartier genutzt werden können und z.B. nicht von Besucherinnen und Besuchern des Kurfürstendamms. Das Brückenbauwerk zwischen der Bornstedter Straße und der Trabener Straße (Trabener Steg, K-01-a-2) ist zu sanieren (vgl. Kap. 5). Die Zufahrtrampen zum Brückenbauwerk benötigen eine neue für Radfahrende geeignete Oberfläche und insbesondere in der südlichen Zufahrt sind die Sichtbeziehungen zu den sich hier kreuzenden Geh- und Radwegen zu verbessern. Im Friedenthalpark (K-01-a-3) müssen ggf. einige Bäume dem Ausbau des vorhandenen Radweges weichen. Hierbei handelt es sich aber nicht um eine speziell geschützte Parkanlage. Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr sind in der Auerbachstraße im südlichen Abschnitt zu erwarten. Diese wird derzeit als Alternativroute zur Autobahn im Staufall genutzt. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, d.h. eine entsprechende Beschilderung oder bauliche Maßnahmen, sind dringend notwendig. Insgesamt leidet die Attraktivität der Strecke stellenweise (insbesondere in der Trabener Straße) unter der großen Anzahl an Knotenpunkte. Diese sind, dort wo es möglich ist, so umzugestalten, dass die Radschnellverbindung bzw. die Fahrradstraße bevorrechtigt wird. Einen besonde-

ren Konfliktpunkt stellen die beiden Knotenpunkte unmittelbar vor dem S-Bahnhof Grunewald dar. Zum einen kreuzen hier Linienbusse die zukünftige Fahrradstraße und zum anderen werden die beiden sehr weitläufigen Knotenpunkte auch zum Abstellen von Pkw genutzt. Die Sichtbeziehungen sind dadurch sehr eingeschränkt. Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße ist aufgrund des vorhandenen ÖPNV voraussichtlich nicht möglich, trotzdem ist eine Umgestaltung und ggf. sogar eine Signalisierung des Knotenpunktes nötig, um die Sichtverhältnisse und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern.

Die Variante b verläuft durch die Eichkampstraße (K-01-b-1) und sieht eine Führung auf der Fahrbahn und die Schaffung einer Fahrradstraße vor. Auch hier sind derzeit starke Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr aufgrund des übermäßigen Schleichverkehrs zu erwarten und entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig. Ähnlich wie in den Abschnitten der Variante a gibt es auch in der Eichkampstraße eine große Anzahl von Knotenpunkten, die die Attraktivität einer möglichen Fahrradstraße negativ beeinflussen. Auch bei Variante b sind die Knotenpunkte so umzugestalten, dass die Radschnellverbindung bzw. Fahrradstraße bevorrechtigt wird. Der parallel dazu auf der Eichkampstraße verkehrende Linienbus (Linie 349) würde durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Basierend auf dem durchgeführten Variantenvergleich wurde Variante a als Vorzugsvariante ausgewählt (vgl. Tab. 12).

Tab. 12 Variantenvergleich K-01-a / K-02-b

Variantenvergleich			
K-01	Königsweg-Route		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
K-01-a			
K-01-a-1	0,37	2,0	2,0
K-01-a-2	0,16	2,1	
K-01-a-3	0,28	2,1	
K-01-a-4	1,34	1,9	
K-01-a-5	0,24	1,9	
K-01-a-6	0,27	2,3	
K-01-b			
K-01-b-1	1,69	2,2	2,2
Vorzugsvariante			K-01-a

6.1.3 Variantenvergleich K-02-a / K-02-b

Im mittleren Bereich der Route wurde sowohl die Führung westlich als auch östlich der Bundesautobahn 115 (AVUS) und der (S-)Bahntrasse geprüft. Beide Varianten verlaufen durch Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete. Eine detaillierte Untersuchung der Auswirkungen den Umwelt- und Naturschutz ist Kap. 4 zu entnehmen. Die östliche Variante verläuft zudem parallel zu einer Kleingartensiedlung. Der Radverkehr wird dort im Bestand auf der Fahrbahn (unbefestigter Sandweg) geführt. Östlich der Bundesautobahn 115 sowie der (S-)Bahntrasse wird der Radverkehr schon heute auf einem breiten gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der für den allgemeinen Kfz-Verkehr nicht freigegeben ist.



Abb. 24 Varianten – Mitte (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)

Variante a verläuft durch die Auerbachstraße (Unterführung, K-02-a-1) und den Königsweg (K-02-a-2). Die Auerbachstraße zeichnet sich, wie in Kap. 6.1.2 bereits beschrieben, derzeit durch hohe Verkehrsbelastungen (Schleichverkehr) aus. Es kann zu Konflikten zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr kommen, weshalb verkehrsberuhigende Maßnahmen dringend notwendig sind. Eine für Sommer 2019 geplante Verkehrserhebung soll zeigen, ob eine gemeinsame Führung von Kfz-Verkehr und Radverkehr verträglich ist. Der Königsweg ist schon heute als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Eine Verbreiterung des vorhandenen Weges auf die benötigten 6.50 m wäre wünschenswert, lässt sich aber aufgrund der Bestimmungen zum Natur- und Umweltschutz im Grunewald ggf. nur eingeschränkt umsetzen. Ähnliches gilt für eine (dauerhafte) Beleuchtung der Strecke. Weitere Informationen zum Thema Natur- und Landschaftsschutz und der Kartierung der im Grundwald lebenden Arten sind Kap. 4 zu entnehmen. Ein weiterer Konfliktpunkt bei Variante a ist das Thema soziale Sicherheit. Die Strecke ist nahezu anbaufrei, weshalb Notfallsituationen nicht sofort von Außenstehenden bemerkt werden bzw. nicht so schnell Hilfe geholt werden kann. Mit dem einher gehen die geringen Potenziale und die geringe Erreichbarkeit des Streckenabschnittes. Dieser ist nahezu ohne Bebauung und ohne andere Ziele wie z.B. ÖPNV-Haltestellen in der unmittelbaren Umgebung.

Alternativ zu Führung auf dem Königsweg wurde für Variante b eine Führung durch die Kleingartenkolonie östlich der Autobahn und der S-Bahngleise (K-02-b-1) untersucht. Der vorhandene Weg mit wassergebundener Decke (z.T. nur einfacher Sandweg/Waldweg) müsste dafür allerdings auf der ganzen Länge ausgebaut werden. Zusätzlich wären ggf. stellenweise Stellplatzflächen für die Nutzer der Kleingärten notwendig. Es ist zu befürchten, dass durch den Ausbau der Straße ein neuer Schleichweg parallel zur Autobahn geschaffen wird. Auch die anschließende Führung auf dem Hüttenweg (Unterführung, K-02-b-2) un-

mittelbar an der Zufahrt zur Autobahn ist sehr kritisch. Neue sichere Überquerungsstellen sind dringend zu schaffen. Bezüglich der Untersuchungspunkte Natur- und Landschaftsschutz, soziale Sicherheit sowie Potenziale und Erreichbarkeit ist Variante b mit Variante a nahezu vergleichbar. Das angrenzende Waldgebiet gehört ebenfalls zum Grunewald, weshalb auch hier ein Ausbau und eine Beleuchtung der Wege ggf. nur eingeschränkt möglich ist. Auch die soziale Sicherheit ist vergleichbar mit dem Abschnitt auf dem Königsweg, da die Kleingartenanlage nur zeitlich beschränkt (Tageszeit, Jahreszeit) leicht frequentiert nicht. Mit dem einher gehen auch bei Variante b die eingeschränkten Potenziale und die geringe Erreichbarkeit des Streckenabschnittes. Dieser ist ohne dauerhaft genutzte Bebauung und ebenfalls ohne andere Ziele wie z.B. ÖPNV-Haltestellen in der unmittelbaren Umgebung.

Basierend auf dem durchgeführten Variantenvergleich wurde Variante a als Vorzugsvariante ausgewählt (vgl. Tab. 13).

Tab. 13 Variantenvergleich K-02-a / K-02-b

Variantenvergleich			
K-02	Königsweg-Route		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
K-02-a			2,0
K-02-a-1	0,13	1,8	
K-02-a-2	2,32	2,1	
K-02-b			2,1
K-02-b-1	2,26	2,1	
K-02-b-2	0,18	1,9	
Vorzugsvariante			K-02-a

6.1.4 Variantenvergleich K-05-a / K-05-b

Im südlichen Bereich der Route wurde sowohl die Führung auf dem Kronprinzessinnenweg als auch die die Anbindung an den S-Bahnhof Nikolassee geprüft. Die Variante auf dem Kronprinzessinnenweg verläuft entlang einer Hauptverkehrsstraße, die Variante entlang des S-Bahnhofes Nikolassee verläuft eher durch ruhigere (Wohn-)Gebiete. Der Radverkehr wird dort im Bestand auf der Fahrbahn geführt. Entlang des Kronprinzessinnenweges gibt es derzeit beidseitig verlaufende Radwege. Zukünftig ist dort die Führung auf Radfahrstreifen vorgesehen. Die Überlegungen für die Nikolassee-Variante sieht größtenteils die Führung des Radverkehrs auf Fahrradstraßen vor.



Abb. 25 Varianten – Süd (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)

Variante a wird auf dem Kronprinzessinnenweg (K-05-a-1) geführt. Derzeit wird der Radverkehr beidseitig auf schmalen Radwegen im Seitenraum geführt. Viele Radfahrer fahren allerdings auch auf der Fahrbahn. Der sehr breite Straßenquerschnitt lässt es zu, dass zukünftig für beide Richtungen ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet werden kann. Schon heute wird nur eine der zwei Fahrstreifen je Richtung durch den Kfz-Verkehr genutzt. Die äußeren Fahrstreifen werden stellenweise für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt. An diesen Stellen ist eine Neuordnung des Parkens notwendig. Da der Kronprinzessinnenweg selbst aber nahezu anbaufrei ist, ist der Parkdruck als nicht besonders hoch einzuschätzen. Die Zufahrten zu der angrenzenden Bebauung befinden sich mit wenigen Ausnahmen immer in den abzweigenden Wohnstraßen. Im Kronprinzessinnenweg könnten durch den Wegfall bzw. das Verlegen der Radwege im Seitenraum die Flächen für den Fußverkehr verbreitet werden. Insgesamt erhält Variante a eine sehr positive Bewertung. Lediglich der Punkt Haltestellen des ÖPNV kann nur mit der schlechtesten Note bewertet werden, da es keine unmittelbare Anbindung an eine SPNV-Haltestelle gibt.

Alternativ zur Führung auf dem Kronprinzessinnenweg wurde für Variante b eine Führung der Radschnellverbindung durch u.a. die Borussenstraße (K-05-b-3 / K-05-b-4 / K-05-b-5) geprüft. Diese würden zudem auch den S-Bahnhof Nikolassee anbinden. Die Führung würde größtenteils auf der Fahrbahn (Fahrradstraßen) erfolgen. Dafür ist im mittleren Teil der Borussenstraße eine Neuordnung der Stellplätze notwendig. Trotz der teilweise sehr großen Grundstücke in dieser Straße stellen viele Anlieger und Besucher ihre Fahrzeuge nicht auf privaten Flächen, sondern auf öffentlichen Flächen im Straßenraum ab. Bei einem Wegfall der Stellplätze kann es somit zu Konflikten mit den Anliegern kommen. Der Rosemeyerweg (K-05-b-1), der Rosemeyersteg (K-05-b-2) und der südlichste Teil der Borussenstraße (K-05-b-5) sind schon heute unabhängig vom Kfz-Verkehr geführte Wegverbindungen und müssten nur entsprechend der RSV-Standards ausgebaut werden.

Basierend auf dem durchgeführten Variantenvergleich wurde Variante a als Vorzugsvariante ausgewählt (vgl. Tab. 14).

Tab. 14 Variantenvergleich K-05-a / K-05-b

Variantenvergleich			
K-05		Königsw eg-Route	
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
K-05-a			1,9
K-05-a-1	1,00	1,9	
K-05-b			2,2
K-05-b-1	0,22	2,2	
K-05-b-2	0,10	2,0	
K-05-b-3	0,28	2,2	
K-05-b-4	0,32	2,1	
K-05-b-5	0,25	2,5	
Vorzugsvariante			K-05-a

7 Vorzugstrasse

Die Vorzugsführung der bevorzugten Trassenvarianten ist in den Lageplänen (Unterlage 9.7) dargestellt. Für bereits im Bestand signalisierte Knotenpunkte sind zudem detailliertere Knotenpunktskizzen im Anlagenband vorhanden (Unterlage 9.8). Im Folgenden wird die gewählte Führung textlich ausgeführt.

7.1 Kurzanalyse der Vorzugstrasse

Die Vorzugstrasse ist überwiegend auf separaten Wegen abseits des Kfz-Verkehrs geführt (54,6 %, siehe Tab. 15). Sie führt durch den Friedenthalpark (0,38 km) sowie auf dem Königsweg bzw. Kronprinzessinnenweg durch den Grunewald (6,30 km).

Ein weiteres wichtiges Element der Radverkehrsführung ist insbesondere in den Anliegerstraßen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf die bevorrechtigte Führung auf Fahrradstraßen (2,40 km).

Entlang von Hauptverkehrsstraßen verläuft die Vorzugstrasse im Bezirk Steglitz-Zehlendorf (25,8 %). Hier sollen größtenteils beidseitige Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs eingesetzt werden.

Tab. 15 Anteile verschiedener Führungsformen

RSV-Führung Strecke	Länge	Anteil
Sonderweg: Eigenständiger Weg mit parallelem Gehweg	0,38 km	3,1 %
Sonderweg: Gemeinsame Führung von Gehweg und RSV	6,30 km	51,5 %
Bevorrechtigte Fahrradstraße	2,40 km	19,6 %
Hauptverkehrsstraßen: Einrichtungsrادweg und Radfahrstreifen	1,12 km	9,2 %
Hauptverkehrsstraßen: Radfahrstreifen	2,03 km	16,6 %
SUMME	12,23 km	100 %

Die numerische Auswertung der Vorzugsführung an den Knotenpunkten ist in Tab. 16 dargestellt. Von den 17 durch Vorfahrt geregelten Knotenpunkten entfallen 11 auf die Bevorrechtigung im Zuge von Fahrradstraßen. Die restlichen vorfahrtgeregelten Knotenpunkte befinden sich u.a. an untergeordneten Knotenpunkten im Zuge von Hauptverkehrsstraßen. Alle übrigen Hauptverkehrsstraßen werden im Zuge der vorhandenen Signalisierung überquert. Neue Signalisierungen sind voraussichtlich nicht notwendig. Eine für Sommer 2019 angesetzte Verkehrszählung an den Knotenpunkten Königsweg / Auerbachstraße / Eichkampstraße und Kronprinzessinnenweg / Havelchaussee soll Auskunft über ggf. notwendige Maßnahmen geben. Das vorhandene Ingenieurbauwerk über die A100 bzw. die Halenseestraße am nördlichen Ende der Radschnellverbindung stellt die einzige genutzte Brücke dar.

Tab. 16 Anteile verschiedener Führungsformen an Knotenpunkten

RSV-Führungspunkte	Knoten-	Länge	Anzahl
plangleich		vorfahrtsgeregelt	17
		signalisiert	6
planfrei		Brücken	1
SUMME			24

7.2 Vorzugsführung innerhalb der Vorzugstrasse

Im Folgenden werden ausgewählte Querschnitte, Lagepläne und Knotenpunkt-skizzen der Vorzugführung innerhalb der Vorzugstrasse im Detail beschrieben. Eine Übersicht über die Querschnitte aller Abschnitte der Vorzugstrasse befindet sich in Unterlage 9.6. Sämtliche Lagepläne sind in Unterlage 9.7 zusammengestellt. Die erstellten Knotenpunktskizzen können in Unterlage 9.8 eingesehen werden.

7.2.1 Fahrradstraßen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (K-01-a-1, K-01-a-4 bis K-01-a-6, K-02-a-1)

Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wird die Radschnellverbindung Königsweg größtenteils auf bevorrechtigten Fahrradstraßen geführt. Die betroffenen Straßen sind dafür mit den Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) zu versehen. An allen Knotenpunkten, die passiert werden, ist durch Beschilderung oder bauliche Maßnahmen die Vorfahrt des Radverkehrs sicherzustellen, um Zeitverluste so gering wie möglich zu halten.

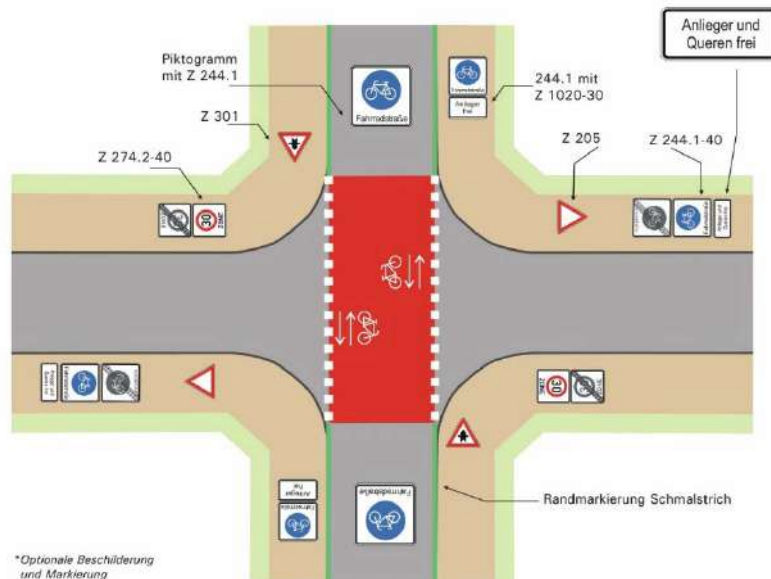


Abb. 26 Mögliche Beschilderung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße

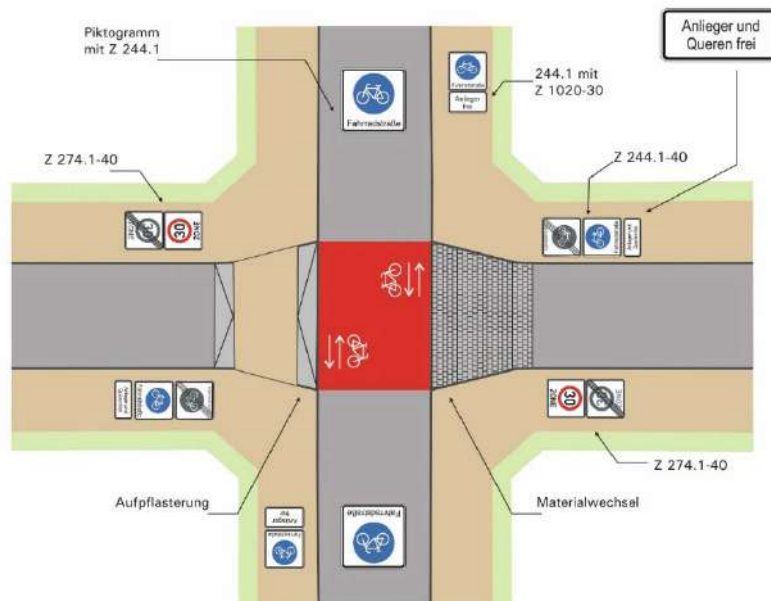


Abb. 27 Mögliche bauliche Bevorrechtigung einer Fahrradstraße

Fast alle Knotenpunkte, die sich in den zukünftigen Fahrradstraßen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf befinden, können nach den Beispielen in Abb. 26 und Abb. 27 umgestaltet werden. Für die Knotenpunkte am S-Bahnhof Grunewald (KP-009, KP-010) sowie den Knotenpunkt an der Zufahrt zum Königsweg (KP-013) müssen hingegen individuelle Lösungen gefunden werden, um Konflikte mit dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Derzeit sind die beiden sehr nah beieinanderliegenden Knotenpunkte am S-Bahnhof Grunewald unübersichtlich gestaltet. Die Sichtbeziehungen sind durch die teilweise unübersichtliche Führung des ÖPNV sowie eine große Anzahl an parkenden Pkw unmittelbar in den beiden Knotenpunkten eingeschränkt. Der Knotenpunkt soll so umgestaltet werden, dass eine gradlinigere Führung für die Fahrradstraße von der Trabener Straße in der Auerbachstraße entsteht (vgl. Abb. 28). Auch an diesen Knotenpunkten soll die Fahrradstraße zur Beschleunigung des Radverkehrs bevorzugt gegenüber den abzweigenden Straßen geführt werden. Die Platzsituation zwischen den beiden Knotenpunkten ist im Zuge der Umgestaltung der Fahrbahn ebenfalls umzugestalten. Zudem müssen die vorhandenen Pkw-Stellplätze entfallen. Insgesamt würde sich durch die geplanten Maßnahmen nicht nur die Situation für den Radverkehr im betrachteten Bereich deutlich verbessern, sondern auch die des Fußverkehrs. Es entstehen großzügigere Flächen im Seitenraum und durch den Wegfall der Pkw-Stellplätze wird das Queren der Fahrbahn in Richtung des S-Bahnhofes erleichtert.



Abb. 28 Detailskizze Knotenpunkt „S Grunewald“

Beim Knotenpunkt an der Zufahrt zum Königsweg handelt es sicher derzeit um eine abknickende Vorfahrtsstraße für den Kfz-Verkehr (Auerbachstraße – Eichkampstraße). Um dem Radverkehr eine sichere Führung von der Auerbachstraße in den Königsweg zu bieten und Konflikte dem Kfz-Gegenverkehr zu minimieren, ist der Knotenpunkt umzugestalten und in eine abknickende Vorfahrt für den Radverkehr umzuwandeln (Abb. 29). Ziel ist es, den Radverkehr an diesem Knotenpunkt zu bevorzugen. Der Kfz-Verkehr aus der Auerbachstraße in die Eichkampstraße kann als Rechtsabbieger weitgehend frei abfließen. Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes und der damit verbundenen Be-

einträchtigung des Kfz-Verkehrs zumindest in eine Fahrtrichtung sinkt die Attraktivität der Strecke, die oft zur Umfahrung von Stausituationen auf der Autobahn genutzt wird. Geringere Kfz-Verkehrsstärken würden erheblich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr in diesem Knotenpunkt beitragen.



Abb. 29 Detailskizze Knotenpunkt Königsweg mit neuer LSA und Bevorrechtigung des Radverkehrs

Um sicherzustellen, dass die geplante Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Fahrradstraße) in der Auerbachstraße mit den vorhandenen Verkehrsstärken verträglich ist, ist für Sommer 2019 eine Verkehrszählung (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) für den Knotenpunkt Königstraße vorgesehen. Sollten diese ergeben, dass die vorhandenen Verkehrsstärken, die zum Teil aus Schleichverkehr zur Umfahrung der Autobahn resultieren, zu hoch für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zwingend notwendig. Alternativstrecken zur Führung der Radschnellverbindung in der Auerbachstraße liegen derzeit nicht vor. Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung wurden zwei mögliche Konzepte zur Verkehrsberuhigung entwickelt. Die tatsächliche Vorgehensweise ist nach Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrszählung mit den zuständigen Stellen anzustimmen.

Das erste Konzept sieht eine Einbahnstraßenführung für den Kfz-Verkehr im Auerbachtunnel in Richtung Osten sowie in der östlichen Auerbachstraße in Richtung Westen vor (Abb. 30). Der Schleichverkehr zur Umfahrung der Autobahn in Richtung Norden kann somit unterbunden werden. Für den Knotenpunkt Königsweg (KP-013) ist die oben beschriebene Umgestaltung (vgl. auch Abb. 29) vorgesehen. Auch für den Verkehr in Richtung Osten kommt es durch

die Vorfahrtsregelung für den Radverkehr am Knotenpunkt Königsweg zu Verzögerungen. Der Bereich unmittelbar vor der östlichen Tunnelzufahrt ist so umzugestalten, dass sowohl für Pkw als auch z.B. für Müllfahrzeuge eine Wendemöglichkeit entsteht. Die Einbahnstraße in der östlichen Auerbachstraße führt zudem zu einer Entlastung des umzugestaltenden Knotenpunktes am S-Bahnhof Grunewald (KP-090 und KP-010, Abb. 28). Beide Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

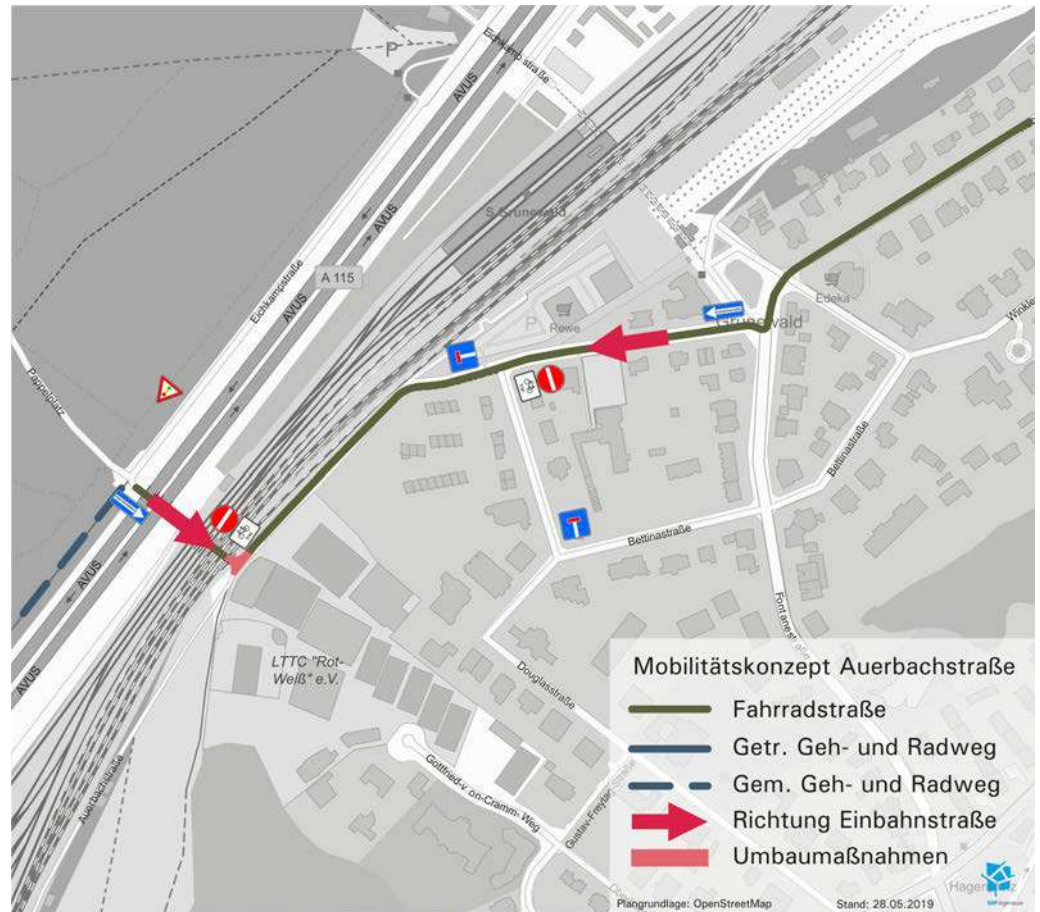


Abb. 30 Mobilitätskonzept Auerbachstraße – Einbahnstraße

Das zweite Konzept sieht eine vollständige Sperrung des Auerbachtunnels für den Kfz-Verkehr vor (Abb. 31). Ausnahmen gelten immer für Rettungsfahrzeuge und für Dienstfahrten zu den Einrichtungen der S-Bahn, die sich zwischen der Autobahn und den durchgehenden Bahngleisen befinden. Die Bereiche unmittelbar vor den beiden Tunnelzufahrten sind dafür so umzugestalten, dass sowohl für Pkw als auch z.B. Müllfahrzeuge (in der Auerbachstraße) Wendemöglichkeiten entstehen. Auch dieses Konzept sieht eine Beruhigung des umzugestaltenden Knotenpunktes am S-Bahnhof Grunewald (KP-010) durch die Einrichtung einer Einbahnstraße, die vom Radverkehr in Gegenrichtung befahren werden darf, vor. Mit diesen Maßnahmen bleiben die Quartiere nördlich und südlich des S-Bahnhofes für den Kfz- und den Wirtschaftsverkehr weiterhin erreichbar, aber es tritt eine starke Verkehrsberuhigung für beide Quartiere ein.

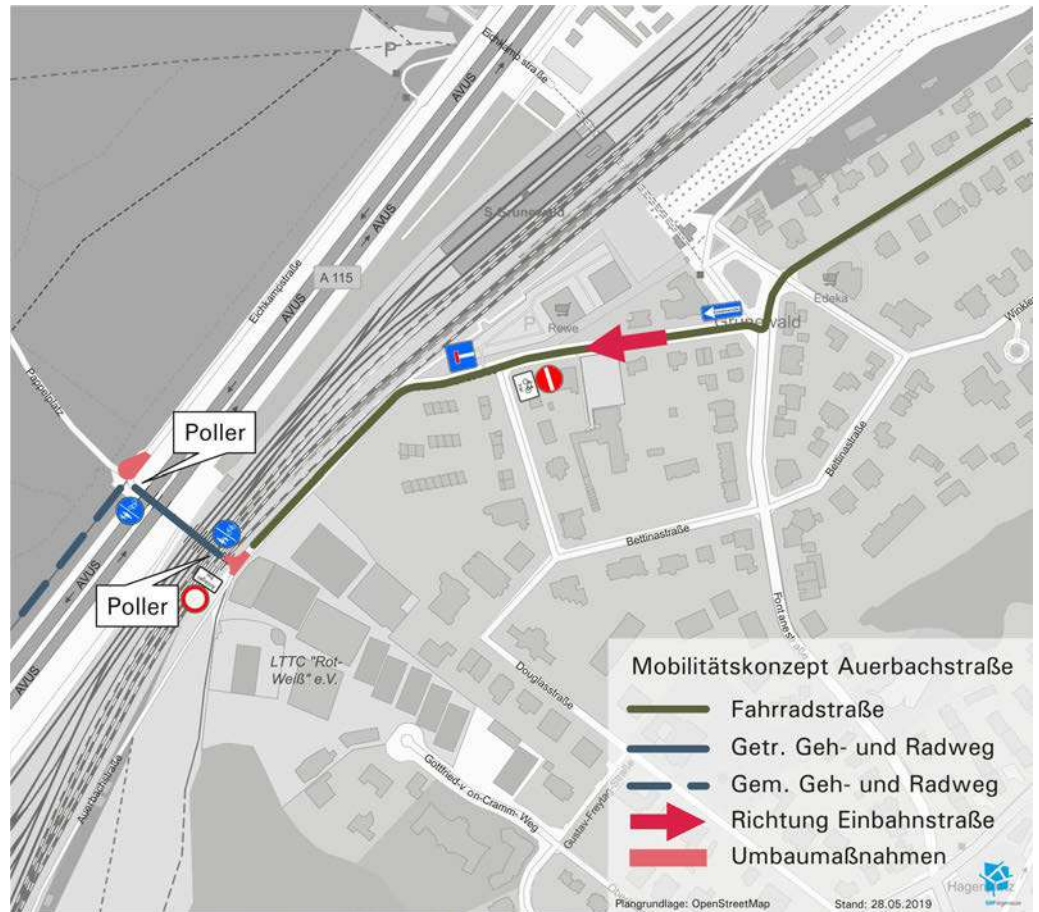


Abb. 31 Mobilitätskonzept Auerbachstraße – Sperrung Auerbachtunnel

Details zu den umsetzbaren Fahrbahnbreiten und den notwendigen Verkehrszeichen in den Fahrradstraßen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf können den Lageplänen in Unterlage 9.7 entnommen werden.

7.2.2 Trabener Steg (K-01-a-2)

Das Ingenieurbüro grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG wurde mit der Bewertung und Beurteilung von Bestandsbrückenbauwerken auf der Königsweg-Route beauftragt. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die Ausführung notwendiger Maßnahmen sind Kap. 5 zu entnehmen.

7.2.3 Friedenthalpark (K-01-a-3)

Beim Friedenthalpark handelt es sich um einen kleinen Park mit u.a. einem Spielplatz und einer Badestelle direkt am Halensee im Ortsteil Grunewald. Durch diesen Park führen schon heute parallel verlaufend ein Gehweg und ein Radweg. Diese beiden Wege sollen auch im Zuge der Radschnellverbindung Königsweg genutzt werden. Der Gehweg kann dafür größtenteils im Bestand erhalten bleiben. Der vorhandene Radweg muss ausgebaut werden, so dass dieser die erforderliche Breite von 4,00 m ausweist. Stellenweise müssen für den Ausbau des Radweges im Park Bäume weichen.

Details zur Führung der Radschnellverbindung im Friedenthalpark und den notwendigen Verkehrszeichen können den Lageplänen in Unterlage 9.7 entnommen werden.

7.2.4 Grunewald (K-02-a-2, K-03 bis K-04)

Die beiden Abschnitte K-02-a-2 und K-03 führen schon heute auf unabhängig vom Kfz-Verkehr geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen durch den Grunewald. Beide Abschnitte stellen zukünftig eine Besonderheit im Berliner Radschnellverbindungsnetz dar, da hier auf sehr langen Abschnitten auch nach Eröffnung der Radschnellverbindung eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen ist. Grund hierfür sind die vielen verschiedenen Nutzergruppen mit ihren unterschiedlichen Ansprüchen. Die Wege werden von (Renn-)Radfahrenden, Skatenden, Läufer/Läuferinnen sowie zu Fuß Gehenden genutzt. Der Anteil der zu Fuß Gehenden ist zeitweise sehr gering. Auch Läufer/Läuferinnen kommen nur zu bestimmten Zeiten, z.B. in der Vorbereitungszeit für den Berlin Marathon, verstärkt vor. Die Einrichtung eines separaten Gehweges, der die meiste Zeit aber nur eine sehr geringe Nutzung aufweisen würde, wurde als nicht zielführend eingestuft. Lediglich die insbesondere im Sommer stark vertretende Gruppe der Skater/Skaterinnen würde einen separaten Gehweg nutzen müssen. Allerdings wäre ein 2,50 m breiter Gehweg für die ausladenden Bewegungen von Skatenden viel zu schmal. Es wäre davon auszugehen, dass Skatenden deswegen sowieso die Flächen des Radverkehrs mitnutzen würden. Aus diesem Grund wurde die bestehende gemeinsame Führung von Geh- und Radwegen im Grunewald als Vorzugslösung festgelegt. Diese Vorgehensweise wurde auch von den Teilnehmenden der Bürgerbeteiligung zur Königsweg-Route befürwortet. Hinweis-Markierungen auf der Oberfläche der Radverkehrsanlage („Fußabdrücke“) sollen zu Fuß Gehende darauf hinweisen, sich möglichst am jeweils rechten Fahrbahnrand zu halten und somit Konflikte mit Radfahrenden und Skatenden zu minimieren.

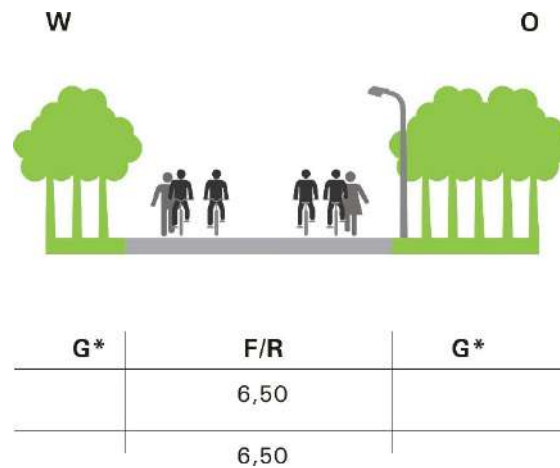


Abb. 32 Beispielquerschnitt für die Führung der Radschnellverbindung im Grunewald (*Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet)

Um die notwendige Mindestbreite von Radschnellverbindungen (inklusive Gehweg) von 6,50 m für die Abschnitte im Grunewald realisieren zu können (vgl. Abb. 32), ist der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg im Königsweg auszubauen. Die derzeitigen Überlegungen sehen eine Verbreiterung mit wassergebundener Deckschicht vor, um so wenig wie möglich in Natur und Landschaft eingreifen zu müssen. Die genaue Vorgehensweise muss nach Beendigung der Kartierung im Grunewald festgelegt werden.

Der südlichste Abschnitt durch den Grunewald (K-04) unterscheidet sich von den beiden oben beschriebenen Abschnitten. Auf diesem Abschnitt ist Kfz-Verkehr zugelassen. Beidseitig der Fahrbahn sind Gehwege angelegt, die auch für den Radverkehr freigegeben sind. Viele Radfahrende fahren hier allerdings auch auf der Fahrbahn. Ziel für diesen Abschnitt ist der Bau von unabhängig vom Fußverkehr geführten Radverkehrsanlagen mit RSV-Standard. Um dieses zu realisieren, sind mindestens einseitig, stellenweise sogar beidseitig, die vorhandenen Bäume zu entfernen. Ob dieses mit den für den Grunewald geltenden Naturschutzbestimmungen vereinbar ist, ist im Zuge der weiteren Planungen zu prüfen.

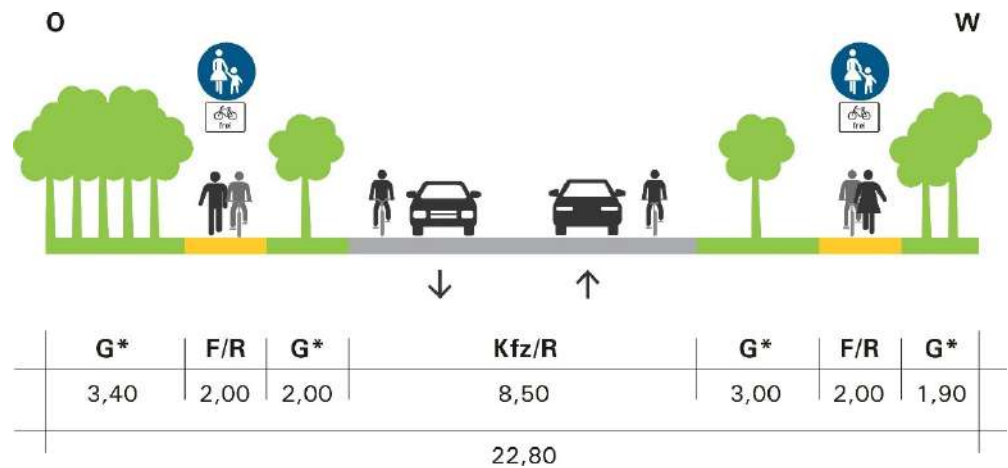


Abb. 33 Bestandssituation Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Nord) (*Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet)

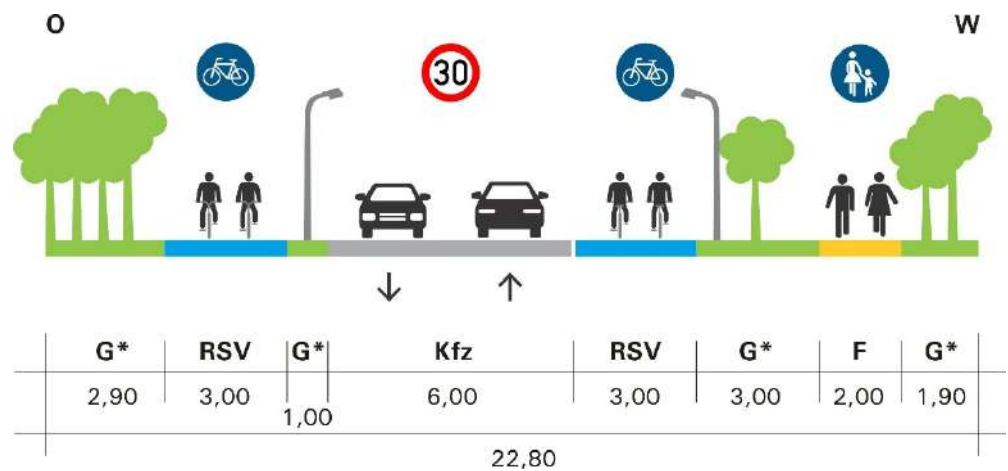


Abb. 34 Vorzugsvariante Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Nord) (*Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet)

Insbesondere im mittleren Teil des Abschnittes K-04 (Kronprinzessinnenweg) etwa auch Höhe der Raststätte Grunewald ist davon auszugehen, dass für eine Umsetzung des RSV-Standards beidseitig der Fahrbahn Bäume weichen müssen.

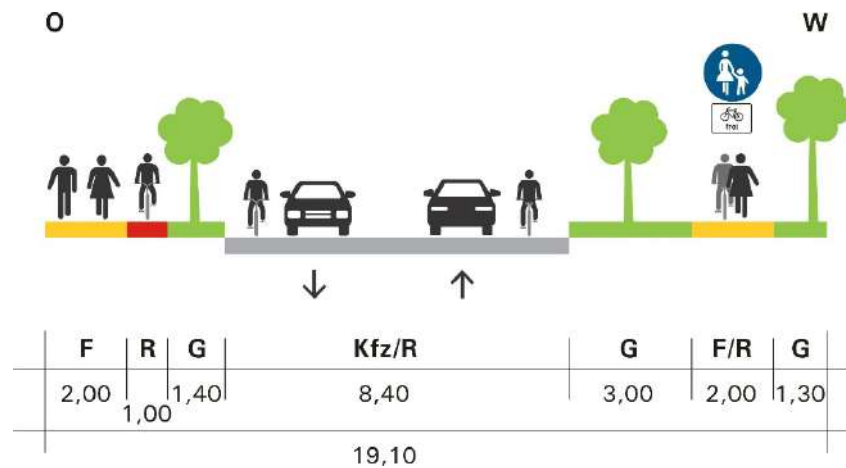


Abb. 35 Bestandssituation Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Mitte)

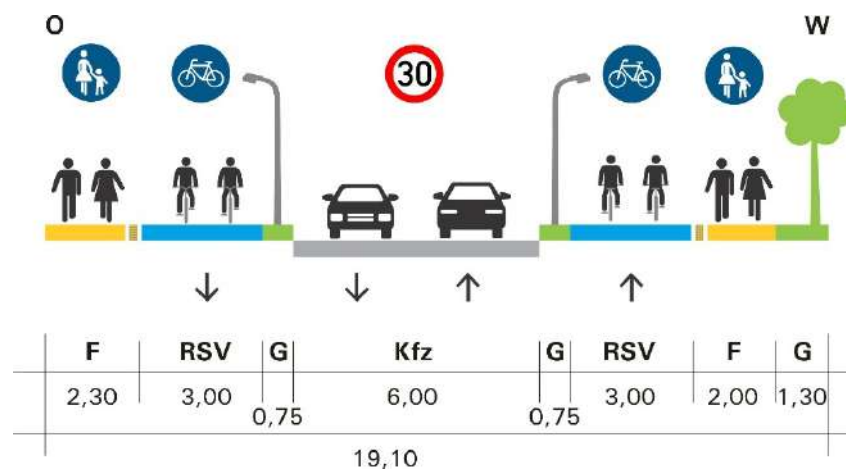


Abb. 36 Vorzugsvariante Kronprinzessinnenweg (K-04, Abschnitt Mitte)

Für den Übergang vom unabhängig vom Kfz-Verkehr geführten Weg hin zur gemeinsamen Führung mit dem Kfz-Verkehr ist der Knotenpunkt Kronprinzessinnenweg / Havelchaussee (KP-022) umzugestalten. Der Radverkehr soll an dieser Stelle bevorrechtigt geführt werden. Der Kronprinzessinnenweg wird dafür zu einer Vorfahrtsstraße umgestaltet (vgl. Abb. 37). Dazu ist die Anbindung der Havelchaussee an den Kronprinzessinnenweg anzupassen, um zu verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr aus und in die Havelchaussee wartepflichtig ist. Schon heute ist die Einfahrt in die Havelchaussee für den Kfz-Verkehr offiziell nur tagsüber erlaubt (Nachtfahrverbot). Die Umgestaltung des Knotenpunktes, die Bevorrechtigung für die RSV und die damit verbundenen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr könnten dazu führen, dass die Verkehrsmengen auf dem Abschnitt Kronprinzessinnenweg – Havelchaussee geringer werden. Dieses könnte zur Folge haben, dass der oben beschriebene Ausbau des Kronprinzessinnenweges (K-04) und die damit verbundenen Eingriffe in die Natur nicht notwendig sind, da die zukünftigen ggf. reduzierten Verkehrsstärken doch verträglich mit der Einrichtung einer Fahrradstraße sind.



Abb. 37 Detailskizze Knotenpunkt „Havelchaussee“ mit LSA-Vorrang für die RSV

Details zu den umsetzbaren Breiten der Radverkehrsanlagen und den notwendigen Verkehrszeichen können den Lageplänen in Unterlage 9.7 entnommen werden.

7.2.5 Kronprinzessinnenweg (K-05-a-1, K-06)

Der Kronprinzessinnenweg ist in diesem Abschnitt geprägt durch eine breite Fahrbahn. Die Fahrbahn weist in der Regel eine Breite von zwölf Metern und mehr auf. Dem Kfz-Verkehr stehen in beide Fahrrichtungen zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Diese werden sowohl bei den vorhandenen und auch bei den zukünftig zu erwartenden Verkehrsstärken (ca. 10.000 Kfz/24h) nicht benötigt. Schon heute wird der äußere Fahrstreifen stellenweise zum Abstellen von Pkw genutzt. Der Kronprinzessinnenweg ist allerdings nahezu anbaufrei, so dass der Parkdruck eher gering ist. Abseits des Kronprinzessinnenwegs befinden sich viele Wohnwege auf denen das Parken auf der Fahrbahn oder auf Parkflächen im Seitenraum zulässig ist. Die Parkflächen im Kronprinzessinnenweg werden von den Anliegern somit nicht benötigt. Die Planungen für den Kronprinzessinnenweg (K-05-a-1, K-06) sehen vor, den äußeren Fahrstreifen umzunutzen und dort einen 3,00 m breiten Radfahrstreifen (RSV-Standard) auf beiden Seiten der Fahrbahn einzurichten. Die teilweise sehr schmalen Radwege im Seitenraum könnten dadurch entfallen und es entstehen breitere Flächen für den Fußverkehr.

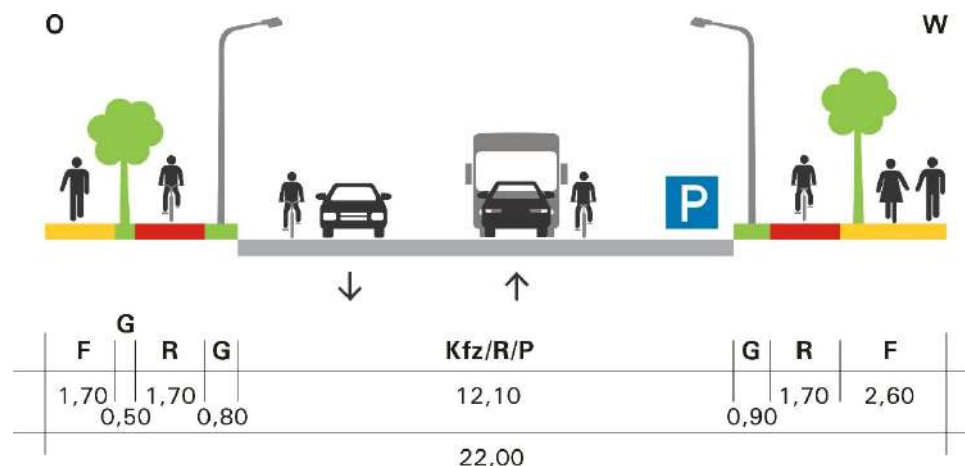


Abb. 38 Bestandssituation Kronprinzessinnenweg (K-06)

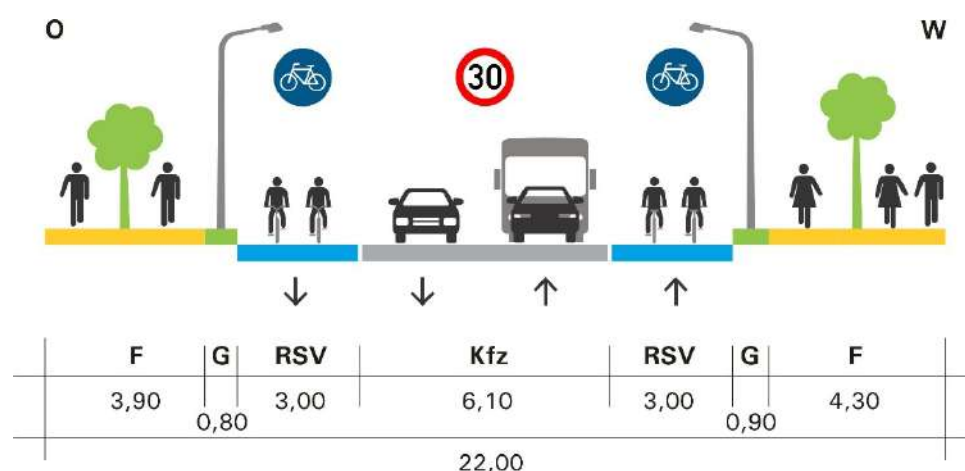


Abb. 39 Vorzugsvariante Kronprinzessinnenweg (K-06)

Details zu den umsetzbaren Breiten der Radverkehrsanlagen und den notwendigen Verkehrszeichen können den Lageplänen in Unterlage 9.7 entnommen werden.

7.2.6 Engstelle Kronprinzessinnenweg (K-07)

Auf einem etwa 200 m langen Abschnitt im Kronprinzessinnenweg (K-07) gestaltet sich die Umsetzung des RSV-Standards sehr schwierig. An der schmalsten Stelle ist der Straßenraum (Fahrbahn inkl. Seitenraum) gerade einmal 12,80 m breit. Radverkehrsanlagen nach RSV-Standard sowie eine ausreichend breite Fahrbahn (min. 6,00 m) und einseitig geführte komfortable Fußverkehrsanlagen sind nur umsetzbar, wenn zum einen ein kompletter Umbau des Straßenabschnittes erfolgt und zum anderen wenn Grunderwerb erfolgt (vgl. dazu Kap. 7.11).

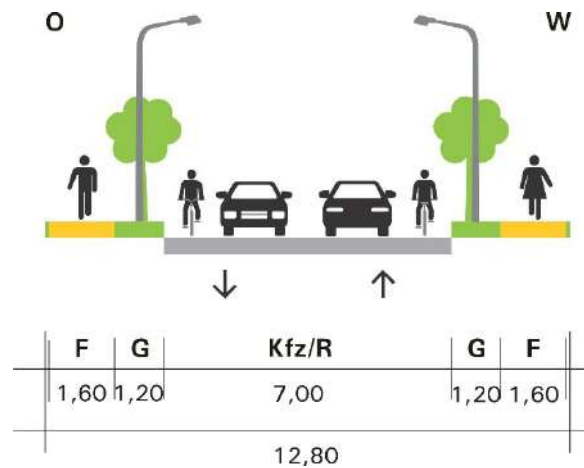


Abb. 40 Bestandssituation Engstelle Kronprinzessinnenweg (K-07)

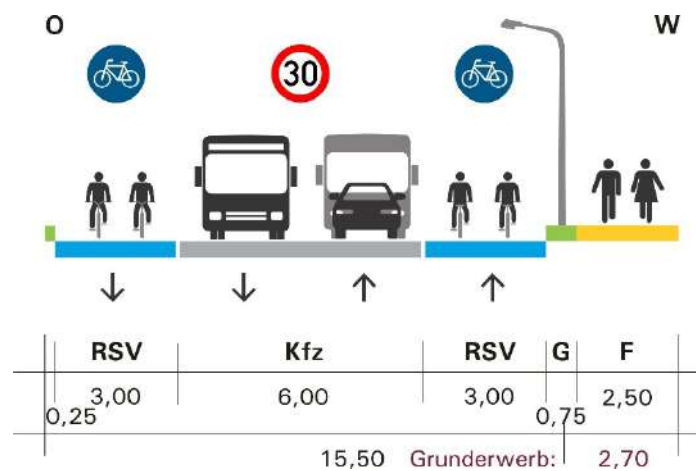


Abb. 41 Vorzugsvariante Engstelle Kronprinzessinnenweg (K-07)

Betroffen von einem Grunderwerb wären die Eigentümer von einem Grundstück (über ca. 35 m Straßenlänge). Allerdings werden in dem Abschnitt auf einer Länge von ca. 50 m die Vorflächen der Grundstücke, die zum Straßenraum und damit dem Land Berlin (Landesgrundvermögen Berlin) gehören, von den Anliegern mitgenutzt (Parkplatz, Gartenfläche inkl. Gartenmauer, Zufahrt zu einer Tiefgarage, Bepflanzungen etc.).

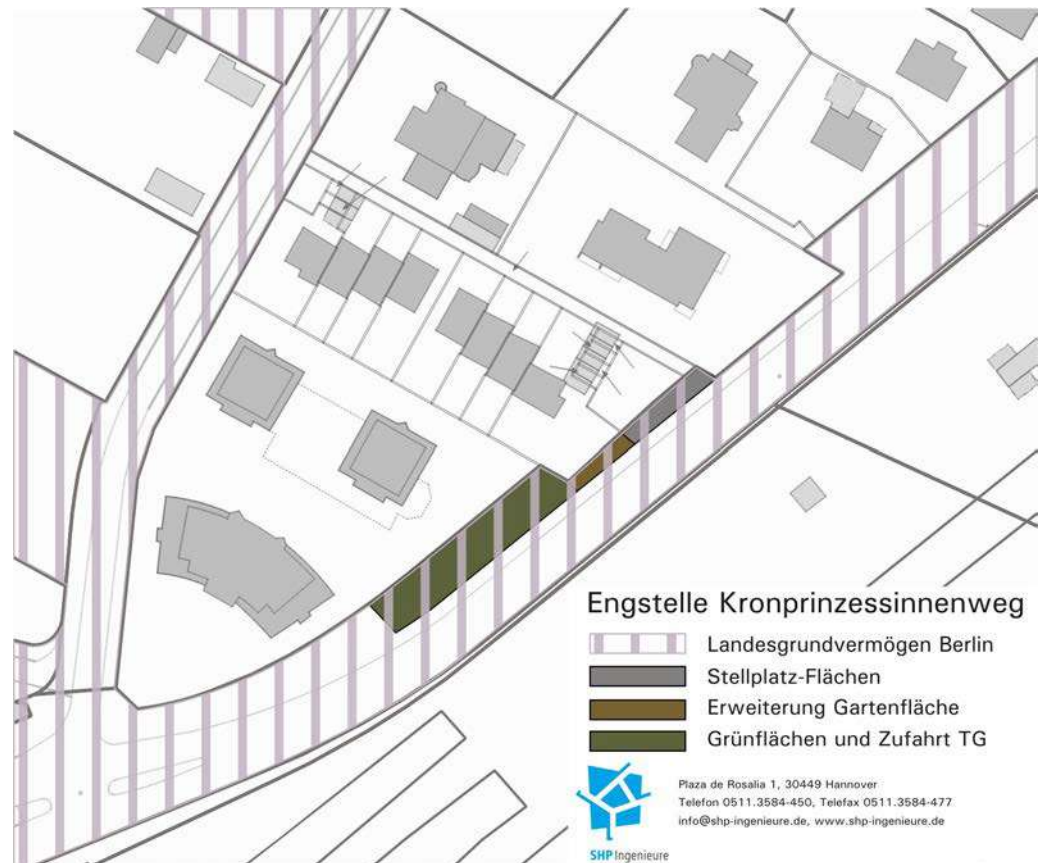


Abb. 42 Flächennutzung Engstelle Kronprinzessinnenweg

Vor einer Umsetzung sind somit im weiteren Planungsprozess umfangreiche Abstimmungen mit den zuständigen Stellen und den Eigentümern notwendig.

Details zu den umsetzbaren Breiten der Radverkehrsanlagen und den notwendigen Verkehrszeichen können den Lageplänen in Unterlage 9.7 entnommen werden.

7.2.7 Bahnhof Wannsee (K-08)

Der südlichste Abschnitt des Kronprinzessinnenweges (K-08) wird dominiert von den Bushaltestellen am S- und Regionalbahnhof Wannsee. Auch hier stehen dem Kfz-Verkehr zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. Hinzu kommen die Bushaltestellen auf beiden Seiten der Fahrbahn unmittelbar auf Höhe des Bahnhofsgebäudes. Im Bestand existiert somit je Fahrtrichtung eine ca. 9,00 m breite Fläche für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV. Für den Fußverkehr und insbesondere für den Radverkehr stehen dagegen nur sehr schmale Flächen im Seitenraum zur Verfügung. In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr sogar ohne gesonderte Radverkehrsanlage im Bereich der Haltestellen auf der Fahrbahn geführt.

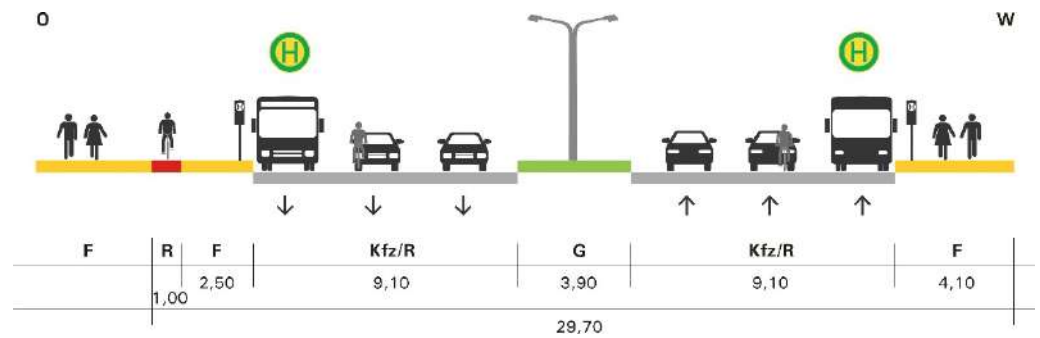


Abb. 43 Bestandssituation Bahnhof Wannsee (K-08)

Vergleichbar mit den weiter nördlich liegenden Abschnitten des Kronprinzessinnenwegs (K-05-a-1 und K-06) sehen die Planungen auch hier die Umnutzung eines Kfz-Fahrstreifen zu einem 3,00 m breiten Radfahrstreifen vor. Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen und dem Radverkehr auf der östlichen Fahrbahnseite können so vermieden werden.

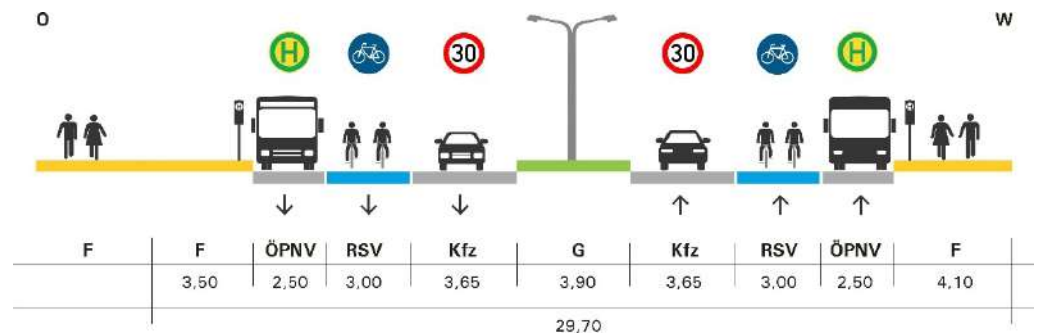


Abb. 44 Vorzugsvariante Bahnhof Wannsee (K-08)

Die Bushaltestelle am Bahnhof Wannsee ist für alle dort verkehrenden Linien eine End- bzw. Wendehaltestelle. Durchfahrende Linien gibt es nicht. Beide Wendestellen können auch nach Umsetzung der Radfahrstreifen im Zuge der RSV weiterhin fast wie im Bestand genutzt werden. Um den Bussen, die an der südlichen Wendestelle wenden müssen, das Wenden zu erleichtern, sollten diese auf der nördlichen Fahrbahn auch an der südlichsten Halteposition halten. Von dort kann direkt aus der Halteposition in die Wendestelle eingefahren werden. Sollte sich in der Praxis zeigen, dass es an der Wendestelle zu Konflikten kommt, besteht die Möglichkeit, diese mit einem Signal zu versehen, um den geradeausfahrenden Verkehr (Kfz und Rad) zu stoppen.

Details zu den umsetzbaren Breiten der Radverkehrsanlagen und den notwendigen Verkehrszeichen können den Lageplänen in Unterlage 9.7 entnommen werden.

7.3 Parken/Stellplatzbilanz

Die Stellplatzbilanz der Vorzugstrasse ist in Tab. 17 vermerkt. Von den 374 geschätzten Stellplätzen, die mit Umsetzung der Vorzugsführung entfallen, befinden sich 149 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, 225 im Bezirk Steglitz-Zehlendorf.

Tab. 17 Stellplatzbilanz Vorzugstrasse

Straße	Stellplatzbilanz
Bornstedter Straße (K-01-a-1)	-51
Trabener Straße (K-01-a-4)	-60
Knotenpunkte S Grunewald (KP-009, KP-010)	-17
Auerbachstraße (K-01-a-6)	-21
Kronprinzessinnenweg (K-05-a-1)*	-195
Kronprinzessinnenweg (K-06)*	-25
Kronprinzessinnenweg (K-08)	-5
SUMME	-374

* Diese Angaben entsprechen einem rechnerischen Ansatz. Saisonal kann eine abweichende Nachfrage auftreten. Durch das Abstellen von Bootsanhänger werden die vorhandenen Stellplätze oft zweckentfremdet.

7.4 Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz inkl. Baumstandorten

Wie in der Bestandsanalyse zu (vgl. Kapitel 4) bereits ausgeführt, lassen sich Auswirkungen auf die Belange des Natur- und Umweltschutzes im Verlauf der Vorzugsvariante nicht vollständig vermeiden. Besonders durch die Führung entlang des Grunewalds kann es zu Konflikten mit dem Gebiets- und Artenschutz kommen. Die tatsächliche Betroffenheit hängt dabei von der konkreten Ausgestaltung der RSV ab, die erst im Verlauf der weiteren Planungen konkretisiert wird. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie lassen sich aus Sicht des Naturschutzes unüberwindbare Zulassungshemmnisse zwar nicht völlig ausschließen, die im Folgenden dargestellten Konfliktrisiken können jedoch mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren angemessen adressiert und gelöst werden.

Die Ziele des Landschaftsprogramms im Bereich der Vorzugsvariante sind grundlegend mit der Planung der Radschnellverbindung vereinbar. Im Bereich des Landschaftsplans ‚Grunewaldseenkette‘ wirkt sich die Planung der RSV durch die Errichtung bzw. Änderung der baulichen Anlagen nicht auf die Festsetzungen aus.

7.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Vorzugstrasse der Radschnellverbindung Königsweg quert an keinem signalisierten bzw. zu signalisierenden Knotenpunkten das Vorrangnetz des Buslinienverkehrs.

Am Knotenpunkt Trabener Straße / Winkler Straße / Fontanestraße / Auerbachstraße quert die Vorzugstrasse einen unsignalisierten Knotenpunkt. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes, insbesondere durch eine Neuordnung des Parkens ist dringend notwendig, um Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu minimieren und gute Sichtbeziehungen herzustellen. Ob eine Signalisierung des Knotenpunktes ggf. zu einem späteren Zeitpunkt notwendig ist, ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

Abseits des Vorrangnetzes des Buslinienverkehrs wird die Vorzugstrasse an zwei Knotenpunkten parallel zum Busverkehr über signalisierte Knotenpunkte geführt. An beiden Knotenpunkten (Kronprinzessinnenweg / Am Sandwerder und Kronprinzessinnenweg / Spanische Allee) verkehrt eine Buslinie (Linie 218) je nach Jahres- und Uhrzeit im 30-, 60- oder 120-Minuten-Takt. Von Konflikten zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr ist nicht auszugehen.

7.6 Wasserstraßen

Die Umsetzung der Vorzugstrasse hat keine Auswirkungen auf die Belange von Wasserstraßen.

7.7 Fußverkehr

Die Belange des Fußverkehrs werden über die gesamte Strecke der Vorzugstrasse berücksichtigt und es kommt an keiner Stelle zu einer Einschränkung gegenüber der Bestandssituation. In den Fahrradstraßen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf bleiben die vorhandenen Gehwege erhalten. Durch den Wegfall von Pkw-Stellplätzen in einigen Straßen werden zusätzlich Konflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr reduziert. Auf den Abschnitten im Grunewald (Königswege und Kronprinzessinnenweg) soll die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr erhalten bleiben. Im Königsweg ist zudem eine Verbreiterung des vorhandenen Weges vorgesehen. Durch die Einrichtung einer Beleuchtung steigt auch für den Fußverkehr die Attraktivität dieser Abschnitte. Im Bezirk Steglitz-Zehlendorf sehen die derzeitigen Planungen größtenteils eine Führung der Radschnellverbindung auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vor. Die vorhandenen Radwege im Seitenraum können entfallen und die freiwerdenden Flächen für den Fußverkehr genutzt werden. Dadurch würden im Kronprinzessinnenweg südlich der Spanischen Allee sehr großzügig gestaltete Gehwege entstehen.

7.8 Kfz-Verkehr

Der fließende Kfz-Verkehr wird im Zuge der geplanten Einrichtung bevorrechtigter Fahrradstraßen in geringer Weise beeinträchtigt. In diesen ist der Radverkehr bevorrechtigt, Anlieger sind jedoch flächendeckend frei gegeben. Aufgrund der reinen Erschließungsfunktion der Anliegerstraßen bleibt die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhalten.

Hauptverkehrsstraßen werden zum Teil plangleich gequert (Spanische Allee). Die plangleiche Querung von Hauptverkehrsstraßen anhand von Lichtsignalanlagen schränkt den Verkehrsfluss für den Kfz-Verkehr ggf. ein.

In der Auerbachstraße (K-01-a-6, K-02-a-1) sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden. Dazu ist zunächst noch zu prüfen, ob dieses mit den vorhandenen Verkehrsstärken vereinbar ist. Eine Verkehrszählung ist für den Sommer 2019 vorgesehen. Sollten die vorhandene Verkehrsbelastung nicht mit der Einrichtung einer Fahrradstraße verträglich sein, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zwingend notwendig, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, der diesen Abschnitt als Alternative zur Autobahn im Staufall nutzt. Verkehrsberuhigende Maßnahmen würden den Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt negativ beeinträchtigen bzw. ganz unterbinden. Eine neue Signalisierung ist voraussichtlich am Übergang zwischen der Fahrradstraße (Auerbachstraße) und dem Sonderweg (Königsweg) notwendig, um Konflikte zwischen dem durchfahrenden Kfz-Verkehr und dem abbiegenden Radverkehr zu vermeiden. Eine für Sommer 2019 angesetzte Verkehrszählung an dem Knotenpunkt soll Auskunft über die notwendigen Maßnahmen geben.

Eine ähnliche Situation wie am Knotenpunkt Königsweg / Auerbachstraße ergibt sich am südlichen Übergang zwischen dem Sonderweg (Kronprinzessinnenweg) und dem auch vom Kfz-Verkehr genutzten Teil des Kronprinzessinnenweges. An diesem Knotenpunkt ist voraussichtlich eine Signalisierung notwendig, um Konflikte zwischen dem abbiegenden Kfz-Verkehr und dem durchfahrenden Radverkehr zu vermeiden. Dadurch kann es zu einer negativen Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs kommen.

Im Kronprinzessinnenweg (K-05-a-1, K-06, K-08) wird die überbreite Fahrbahn von zwei Fahrstreifen je Richtung auf einen Fahrstreifen je Richtung verschmälert. Schon heute wird dort allerdings i.d.R. nur ein Fahrstreifen genutzt, da der zweite Fahrstreifen stellenweise zum Parken genutzt wird. Die einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs je Richtung im Zuge des Kronprinzessinnenweges ist mit der vorhandenen Verkehrsstärke (10.000 Kfz/24h) uneingeschränkt vereinbar.

Die Umgestaltung der Engstelle im Kronprinzessinnenweg (K-07) kommt auch dem Kfz-Verkehr zu Gute, auch wenn durch die Einrichtung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geringe Zeitverluste entstehen können. Die Einrichtung von separaten Radverkehrsanlagen reduzieren die an der Stelle auftretenden Konflikte zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr deutlich.

7.9 Wirtschaftsverkehr

Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr sind im Zuge der Anlieger- bzw. Fahrradstraßen zu erwarten. Liefer- und Paketdienste schränken beim Halten am Fahrbahnrand oder in zweiter Reihe die verfügbaren Fahrbahnbreiten ein. Hier werden leichte Nutzungskonflikte erwartet, die allerdings auch heute bereits bestehen.

7.10 Städtebau/Denkmalschutz

Die Umsetzung der Vorzugstrasse hat keine Auswirkungen auf den Städtebau und den Denkmalschutz. Eine Umgestaltung des Platzraumes südlich des S-Bahnhofes Grunewald wird die städtebauliche Situation dort deutlich verbessern und gleichzeitig funktionale Defizite beseitigen.

7.11 Grunderwerb

Grunderwerb ist an der Engstelle im Kronprinzessinnenweg (K-7) notwendig. Tab. 18 listet die zu erwerbenden Flächen nach Grundstücksnummer, Lage, benötigter Flächen und der Bodenrichtwerte (Stand 01.01.2019) auf. Aus diesen Angaben können die Kosten zum Grunderwerb abgeschätzt werden, welche sich in Summe auf ca. 97.000 EUR belaufen. Ob im Bereich des Grunewalds Grunderwerb zu tätigen ist, ist im weiteren Verlauf der Planung in Erfahrung zu bringen (Eigentumsverhältnisse).

Tab. 18 Benötigte Flächen inkl. Bodenrichtwerte

Grundstück-Nr.	Lage	Benötigte Fläche [m ²]	Bodenrichtwert [EUR/m ²]	Kosten [EUR]
435	Engstelle Kronprinzessinnenweg	102,6	950	97.000
SUMME		102,6	-	97.000

7.12 Ingenieurbauwerke

Die Umsetzung der Vorzugtrasse führt nicht zum Bau von neuen Ingenieurbauwerken. Das Brückenbauwerk Trabener Steg (Bestand) im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf befindet sich laut letzter Brückenhauptprüfung in einem guten Zustand. Kleinere Maßnahmen, wie das Anpassen der Rampen für das Auf- und Abfahren des Radverkehrs, die Ausbesserung des Korrosionsschutzes und die Erhöhung der Absturzsicherung auf eine Höhe von mindestens 1,30 m, sind allerdings nötig.

7.13 Rampen

Die Rampen des Brückenbauwerks Trabener Steg weisen derzeit kleine Stufen aus, die sich vom Radverkehr nur schlecht befahren lassen können. Diese müssen im Rahmen der Umsetzung der Radschnellverbindung beseitigt werden. Der vorhandene Pflasterbelag ist im Zuge dessen durch eine Asphalt-Oberfläche zu ersetzen.

7.14 Zubringerstrecken

Sowohl am nördlichen als auch am südlichen Ende der Radschnellverbindung Königsweg wird empfohlen, diese über hochwertige Anbindungsstrecken an das bestehende übergeordnete Radverkehrsnetz anzubinden. Zusätzlich ist die RSV über zahlreiche untergeordnete Knotenpunkte in das bestehende nachgeordnete Radverkehrsnetz eingebunden (z. B. Eichkampstraße, Hüttenweg, Fischerhüttenweg, Havelchaussee).

Das nördliche Ende der Radschnellverbindung befindet sich am westlichen Ende des Kurfürstendamms in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofes Halensee. Der Kurfürstendamm verfügt auf beiden Seiten der Fahrbahn über schmale

Radverkehrsanlagen. Von besonderer Bedeutung wäre die Umgestaltung des Knotenpunktes Bornstedter Straße / Kurfürstendamm, so dass Radfahrende, die Richtung Zentrum fahren wollen, unmittelbar am Ende der Radschnellverbindung den Kurfürstendamm queren und auf der richtigen Seite weiterfahren können. Die Umsetzbarkeit einer solchen LSA für Radfahrende ist im weiteren Verlauf der Planungen zu prüfen. Da sich aber sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung nach etwa 60 m bzw. 120 m bereits signalisierte Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr am Kurfürstendamm befinden, ist davon auszugehen, dass sich eine Realisierung der LSA am Knotenpunkt Bornstedter Straße / Kurfürstendamm schwierig gestalten wird. Die Neuplanungen im Zuge des Autobahndreiecks Funkturm sehen u.a. eine neue Anbindung der Halenseestraße an den Kronprinzendamm vor. Hier besteht die Möglichkeit, die Anforderungen der Führung der RSV frühzeitig mit zu berücksichtigen.

Das südliche Ende der Radschnellverbindung befindet sich am Knotenpunkt Kronprinzessinnenweg / Königsweg (B1) / Potsdamer Chaussee (B1) in unmittelbarer Nähe zu den Fähranlegestellen am Wannsee. Die Königsstraße stellt die direkteste Verbindung vom Wannsee zur Brandenburger Landeshauptstadt Potsdam dar. Bis zur Landesgrenze beträgt die Entfernung etwa 6,0 km. Die Verbindung verfügt größtenteils über breite Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen). Stellenweise wären noch Anpassungen sinnvoll. Dieses betrifft insbesondere den Abschnitt mit angrenzender Bebauung und Stellplätzen im Ortsteil Wannsee in dem u.a. Sicherheitstrennstreifen fehlen. Abschnittsweise weist die Strecke starke Steigungen auf. Perspektivisch wäre eine Weiterführung der Radschnellverbindung Königsweg bis nach Potsdam wünschenswert, um dort weitere Potenziale zu erschließen.

7.15 Fahrradparken

Durch den Auftraggeber werden aktuell flächendeckend Voruntersuchungen an allen ÖPNV-Stationen (S- und U-Bahnhöfe) durchgeführt. Die Standort- und Potenzialanalysen ermitteln dabei den aktuellen Bestand und den Bedarf an Fahrradabstellplätzen bis zum Jahr 2030. Zusätzlich werden Potenzialflächen ermittelt, die sich für den Bau von Fahrradabstellanlagen anbieten. Die Trassen der Radschnellverbindungen werden dabei berücksichtigt, da die künftigen Radschnellverbindungen auf Teilabschnitten voraussichtlich auch von Bike+Ride-Nutzenden befahren werden. Wegen der unterschiedlichen Entfernungen und Fahrtweiten bei Radschnellverbindungen (Entfernungsbereich von etwa fünf bis über 20 km) und Bike+Ride-Anlagen (Entfernungsbereich zwischen einem und sechs, mit einem Schwerpunkt bei einem bis drei Kilometern¹⁴) und einem möglichen Fahrradparken auch an anderen S- oder U-Stationen im Umfeld der Radschnellverbindungen, wird für die ÖPNV-Stationen an Radschnellverbindungen jedoch kein systematischer/genereller Zuschlag für die Bedarfsprognose angesetzt. Grundsätzlich ist in der Bedarfsprognose bereits der Zuwachs des Zubringeranteils vom Fahrrad auf den ÖPNV von 3 % auf 5 % enthalten¹⁵.

7.16 Umsetzungsprioritäten

Die Radschnellverbindung Königsweg lässt sich – verglichen mit den anderen geplanten Radschnellverbindungen in Berlin – mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand umsetzen. Trotzdem gibt es entlang der Strecke relativ gleichmäßig verteilt diverse Konfliktstellen, die vor eine Umsetzung zu beseitigen sind:

- Umgestaltung der Knotenpunkte am S-Bahnhof Grunewald (KP-009, KP-010)
- Überprüfung der Verkehrsstärken in der Auerbachstraße (K-01-a-6, K-02-a-1) und ggf. Umgestaltung des Bereiches durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Umgestaltung der Zufahrt in den Königsweg (KP-013)
- Umgestaltung des Kronprinzessinnenweges zwischen Havelchaussee und Spanischer Allee (K-04)
- Beseitigung der Engstelle im Kronprinzessinnenweg (K-06)

Eine Priorisierung bestimmter Maßnahmen ist derzeit wenig zielführend, da eine abschnittsweise Eröffnung der Radschnellverbindung aufgrund der fehlenden Ziele im mittleren Teil der Route nicht sinnvoll erscheint.

¹⁴ Fahrradverkehr: Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland. Reihe direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des BMVI, Nr. 59. Berlin/Bremerhaven 2004.

¹⁵ gem. Radverkehrsstrategie Land Berlin https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/ziele_leitlinien.shtml

7.17 Ausbaustufen

Auf weiten Teilen der RSV ist ein zweistufiger Ausbau des Weges unwirtschaftlich und nicht zu empfehlen. Nur in den Abschnitten K-04 und K-06 sind Umsetzungsstufen denkbar. In Abschnitt K-04 beinhaltet Umsetzungsstufe 1 keine baulichen Änderungen, sondern nur die Markierung von Radfahrstreifen und die Umnutzung von Gehwegen zu Radwegen (mind. ERA-Standard). Ob ein Ausbau nach RSV-Standard (Umsetzungsstufe 2) möglich ist, wird anhand von Untersuchungen zum Naturschutz und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen ermittelt. Sollte sich der Grunderwerb in Abschnitt K-06 verzögern, beinhaltet auch dort die Umsetzungsstufe 1 keine baulichen Maßnahmen, sondern nur die Markierung von Schutzstreifen. Diese sollten mindestens ERA-Standard aufweisen. Sobald die notwendigen Abstimmungen zum Grunderwerb abgeschlossen sind, kann der vollständige Umbau des Streckenabschnittes erfolgen (Umsetzungsstufe 2).

7.18 Kosten

Für die Kostenschätzung wurden folgende abgestimmte Kostenansätze zugrunde gelegt. Die Kosten für die Ausbaumaßnahmen auf der Strecke werden in EUR pro laufenden Meter angegeben. Die Standardausstattung, welche eine Randmarkierung, Piktogramme und die Beschilderung beinhaltet, wurde für jeden Streckenabschnitt pauschal berücksichtigt.

Ausbaumaßnahmen an Knotenpunkten umfassen kleine Umbauten wie das Aufstellen von Schildern (z.B. Fahrradstraße) oder Radfahrtsignalen bis zum Umbau des ganzen Knotenpunktes mit Anpassung der Signalisierung.

Tab. 19 Kostenansätze für Streckenabschnitte und Knotenpunkte

Ausbaumaßnahmen auf der Strecke	Kosten [EUR]
Standard-Ausstattung (Randmarkierung, Piktogramme, Wegweisung)	40
Markierung + Demarkierung (beidseitig) im Fahrbahnbereich	40
Beleuchtung	130
Neue Fahrbahndecke (neue Deckschicht, Materialwechsel)	130
Gehweg (2,20 m)	260
RSV-Stand. (Breite 4,00 m)	400
RSV+GW (Breite 6,50 m)	600
Bordversatz, geringe Böschungsanpassung, Entwässerung	130
Fahrbahn verbreitern [m ²]	260
Umbau Haltestelle	32.500
Umbau Seitenraum	40
Ausbaumaßnahmen an Knotenpunkten	Kosten [EUR]
Kleinmaßnahmen (Schilder, Poller, Markierung)	2.000
Fl. Roteinfärbung bez. auf Ausdehnung von KP m ²	120
Mittelinsel ohne Bordversatz	10.000
Mittelinsel mit Bordversatz	25.000
Aufpflasterung bez. auf Ausdehnung von KP 50-100 m ²	125

Minikreisel (Ummarkierung)	20.000
Minikreisel (Umbau)	50.000
Signalisierungsanpassung	15.000
Abbau freier Rechtsabbieger	20.000
Teilumbau KP (Umbau von Teilbereichen eines KP, neue Radverkehrsführung, Anlegen neue LSA-Furt)	125.000
Teilumbau KP + Signalisierung anpassen (erheblich)	125.000
Umbau KP (weitgehender Umbau mit Leistungsfähigkeitsüberprüfung)	250.000
Kompletter Umbau KP	500.000
Verlegung Radverkehrsfurt + Radfahrsignal	20.000
Einrichten Bedarfs-LSA	50.000
Radfahrsignal	10.000

Die Baukosten der Vorzugsvariante (ohne Zubringerstrecken) belaufen sich auf insgesamt ca. 4,82 Mio. EUR (netto), wovon 0,77 Mio. EUR im Bereich der Knotenpunkte und 4,05 Mio. EUR auf der Strecke anfallen. Zuzüglich der ermittelten Grunderwerbskosten (siehe 7.11) und der pauschal mit 10 % der Baukosten angesetzten Planungskosten ergibt sich eine Gesamtsumme von 5.403.070 EUR. Dies entspricht einem Preis von 388.000 EUR/km.

Tab. 20 Kostenschätzung

Kostenfaktor	Kosten [EUR]
Grunderwerb	97.000
Bau und Eingriff in Natur und Landschaft	4.823.700
Planungskosten (psch. 10 % der Baukosten)	482.370
SUMME	5.403.070

7.19 Wirtschaftlichkeit

7.19.1 Nutzen-Kosten-Analyse

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindungen in Berlin ist die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) ein wesentliches Kriterium für die Machbarkeit. Da das Ergebnis der NKA die Wirtschaftlichkeit eines Projektes darstellt, müssen die Kosten für den Bau einer Radschnellverbindung demzufolge durch den Nachweis der Wirtschaftlichkeit gerechtfertigt werden. Dazu wird ein Bewertungsverfahren genutzt, welches im Wesentlichen auf dem Leitfaden Nutzen-Kosten-Analyse des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen¹⁶ basiert. Die Berechnung erfolgt mit einem ebenfalls vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zur Verfügung gestellten Excel-Tool. Um dies auch für andere Bundesländer nutzen zu können, müssen die Eingangswerte für die Produktivität angepasst werden. Da sich für Berlin eine nahezu identischer Werte für die Produktivität ergibt, kann das Excel-Tool in diesem Fall allerdings ohne Anpassungen genutzt werden.

¹⁶ Radschnellverbindungen in Hessen: Leitfaden Kosten-Nutzen-Analyse; Wiesbaden, März 2019

Hinsichtlich der den Nutzen gegenüberzustellenden Kostenkomponenten werden – abgeleitet von den jeweiligen Nutzungsdauern – Annuitäten gebildet. Als temporäre Nutzungsdauer der Radschnellverbindung werden im Mittel 25 Jahre angenommen (Fahrweg und Knotenpunkte). Die Kosten werden unterteilt in

- Grunderwerb (Nutzungsdauer unendlich)
- Fahrweg + Knotenpunkte (Nutzungsdauer 25 Jahre)
- Ingenieurbauwerke (Nutzungsdauer 50 Jahre)
- Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur (2,5% der Investitionskosten)

Als Verzinsungsfaktor wird ein Zinssatz von 1,7% angenommen. Daraus ergibt sich eine Annuität der RSV Königsweg von rund 0,396 Mio. EUR (siehe Tab. 21). Diesen Werten werden die monetarisierten Nutzenkomponenten gegenübergestellt.

Tab. 21 Kostenschätzung über die Annuitäten

Komponente	Kosten €	Nutzungsdauer Jahre	Annuitätsfaktor	Annuität €
Grunderwerb	97.000	∞	0,017	1.649
Fahrweg + Knotenpunkte inkl. Planungskosten	5.141.000	25	0,049	254.148
Ingenieurbauwerke inkl. Planungskosten	165.000	50	0,030	4.925
Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur				135.078
Summe Netto inkl. Grunderwerb	5.403.000			395.800

Die Nutzenberechnung erfolgt nach den Nutzenkomponenten aufbauend auf dem hessischen Leitfaden zur NKA für Radschnellverbindungen. Die Nutzenkomponenten sowie die Messgröße und der jeweilige Kostensatz sind in Tab. 22 dargestellt. Der Berechnungsansatz der jeweiligen Nutzenkomponenten ist ebenfalls aufgeführt, als wesentliche Eingangsgröße sind hier die eingesparten Pkw-Kilometer hervorzuheben, die sich durch den Neubau der Radschnellverbindung bzw. durch die Verlagerung der Pkw-Verkehre zum Radverkehr ergeben.

Tab. 22 Berechnung der Nutzenkomponenten

Nutzenkomponenten	Messgröße	Kostensatz	Berechnung
Saldo der CO2-Emissionen	Pkw-km /Jahr	0,160 kg/Pkw-km und 149 EUR/t	eingesparte Pkw-Kilometer/Jahr * 0,160 kg/Pkw-km * 149 EUR/t

Saldo der Schadstoffemissionen	Pkw-km /Jahr	0,004 EUR /Pkw-km	eingesparte Pkw-Kilometer/Jahr * 0,004 EUR /Pkw-km
Saldo der Unfallschäden	Pkw-km /Jahr	8,5 Cent/ Pkw-km	eingesparte Pkw-Kilometer/Jahr * Unfallkostenrate
Saldo der Betriebskosten	Pkw-km/ Jahr und zus. Rad-km/ Jahr	0,31 EUR / Pkw-km und 0,11 EUR/Rad-km	(eingesparte Pkw-Kilometer * 0,31 EUR/Pkw-km) – (0,11 EUR/Rad-km * zus. Rad-km)
Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr	eingesparte Pkw-Parkplätze	157 EUR/ Pkw-Parkplatz/Jahr ¹⁷ ¹⁸	(157 EUR/Pkw-Parkplatz/ Jahr * eingesparte Pkw-Parkplätze
Veränderung der allgemeinen Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes	Umstieg Personen (Pkw – Rad)	1,5 Tage/ Jahr und 316 EUR/ ET/Tag	Umstieg Personen * 1,5 Tage/Jahr * 363 EUR / ET/Tag
Eingesparte Reisezeit	Summe der gefahrenen Rad-km (Bestand)	7,10 EUR/ Pers.-h	((Rad-km/Tag / 14 km/h * 7,10 EUR/Pers.-h) – (Rad-km/Tag / 20 km/h * 7,10 EUR/Pers.-h)) * 220

Grundlage für die Berechnung der einzelnen Nutzenkomponenten ist das Verkehrsmodell von Berlin mit dem Prognosejahr 2025, in dem die Quell- und Zielbeziehungen aller Personen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel verkehrszellenbezogen hinterlegt sind. Für die Strecke der Königsweg-Route wurden die Verkehrsbezirke im relevanten Einzugsbereich (Radius von 1000 m um die Trasse sowie eine erweiterter Einzugsbereich im Süden der Trasse im Ortsteil Wannsee/Stadt Potsdam) für die weitere Berechnung ausgeschnitten und die daraus resultierenden Wege zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken ausgegeben. In Abhängigkeit der Wegelängen wurden aus vorliegenden Untersuchungen (SrV 2013) Wegeanteile bestimmt (vgl. Abb. 45). Daraus ergibt sich für die Königsweg-Route für die einzelnen Entfernungsklassen ein Wegeaufkommen von rund 8.000 Radfahrten am Tag im gesamten Einzugsbereich bei einem Radverkehrsanteil von im Mittel 13%.

¹⁷ Öffentlicher Raum zum privaten Parken, Eine Analyse der Bereitstellung öffentlicher städtischer Straßenräume für ruhenden KFZ-Verkehr vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Anforderungen und institutioneller Rahmenbedingungen (Masterarbeit, Jos Nino Notz, Berlin 2015)

¹⁸ Konservativer Ansatz ohne Berücksichtigung von Herstellungs- und Grunderwerbskosten

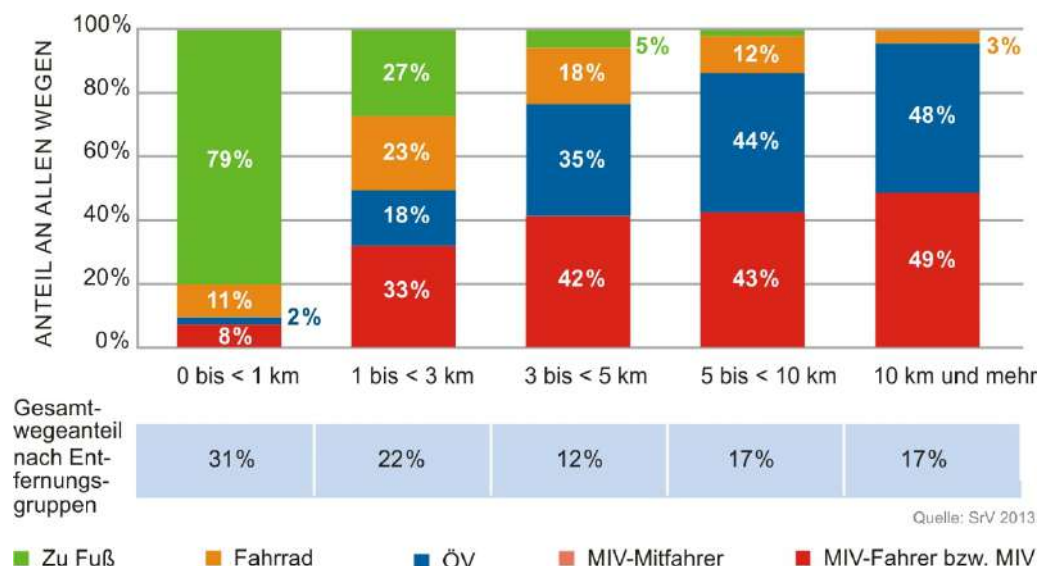


Abb. 45 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Tab. 10.1, SrV 2013)

Im Jahr 2008 wurden die Radverkehrsanteile bezirksfein untersucht, so wurde für die einzelnen Trassenkorridore ein bezirksbezogener Radverkehrsanteil ermittelt¹⁹. Diese wurden für die einzelnen Trassenkorridore herangezogen. Die Werte wurden gemittelt, sofern die Trasse durch mehrere Bezirke verläuft. Anhand der SrV-Daten wurden die Radverkehrsanteile je Wegelänge bestimmt.

In Abhängigkeit der Wegelänge wurde ein Anteil bestimmt, wie viele der Wege im Radverkehr für die Radschnellverbindung relevant sind (in Abstimmung mit SenUVK, Potenzialanalyse Berlin, 2017). Kurze Wege mit einer Länge von 0-1 km werden nicht auf den RSV verlagert werden können, da der Umweg zu groß sein wird, um lediglich über eine kurze Distanz die RSV zu nutzen. Je länger der Weg, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass Radfahrende die Radschnellverbindung nutzen. Der Wert der für die RSV relevanten Wege mit dem Rad im Korridor stellt die Grundlage für die Eingangsgröße „Summe der täglichen Rad-km (Bestand)“ in der Nutzen-Kosten-Analyse dar. Diese beträgt für die Königsweg-Route rund 8.250 Kilometer pro Tag.


Das Verlagerungspotenzial wurde mithilfe des Reisezeitgewinns ermittelt. Zur Ermittlung der Reisezeitgewinne, die sich für Radfahrende auf der Radschnellverbindung gegenüber dem MIV und dem ÖPNV ergeben, wird für jede Trasse ein Start- und ein Zielpunkt definiert. Mit Hilfe von Routenplanern wird die Reisezeit zwischen diesen Punkten ermittelt – mit dem Pkw, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auf derzeit vorhandenen Radverbindungen. Die Reisezeit für den Pkw wird zu Schwach- und Hauptlastzeiten ermittelt. Maßgebend für den Reisezeitvergleich ist die Hauptverkehrszeit, da in diesem Zeitraum auch das größte Potenzial besteht, Berufspendler in Stauzeiten auf das Rad zu verlagern. Zu der Reisezeit mit dem Pkw werden fünf Minuten für die Parkplatzsuche aufgeschlagen. Bei der Reisezeitermittlung mit dem ÖPNV sind Fußwege zur Haltestelle enthalten. Das Verkehrsmittel mit der kürzesten Reisezeit wird gewählt. Umsteigezeiten sind ebenfalls berücksichtigt.

¹⁹ Mobilitätsdaten für Berlin und seine Bezirke - "Mobilität in Städten - SrV 2008": https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet/index.shtml

Für die Ermittlung der Reisezeit als Radfahrender wird auf der vorhandenen Verbindung eine Reisegeschwindigkeit von 15 Kilometer pro Stunde angenommen. Die Geschwindigkeit auf der Radschnellverbindung wird deutlich höher angesetzt: 22 Kilometer pro Stunde. Aus den ermittelten Reisezeiten ergeben sich Reisezeitquotienten.

In Abhängigkeit des Reisezeitquotienten wurden folgende Zunahme der RV-bestimmt (in Abstimmung mit SenUVK, Potenzialanalyse Berlin, 2017):

Tab. 23 Zunahme der Radverkehrsanteile

	Reisezeitquotient	Mittelwert		Mittelwert	Zunahme RV-Anteil
a	RSV / MIV	$\frac{(a + b + c)}{3}$		0,6	50 %
b	RSV / ÖPNV			0,8	40 %
c	RSV / Rad			1,0	30 %
		1,2		20 %	

Je größer der Reisezeitgewinn ist, desto höher ist das Verlagerungspotenzial. Es wird von einer Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 13 % auf 18 %²⁰ ausgegangen.

Durch die Zunahme des Radverkehrsanteils sowie der ermittelten für die RSV relevanten Wege ergeben sich die Wege auf der RSV bei Umsetzung der RSV. Aus der Differenz der Wege mit dem Rad ohne und mit RSV ergeben sich die eingesparten Wege vom Pkw. Diese werden mit 80 % angenommen. Durch Halbierung dieses Wertes ergibt sich die für die Nutzen-Kosten-Analyse benötigte Eingangsgröße „Umstieg Personen (Pkw → Rad)“. Hierfür wird angenommen, dass jede Person zwei Wege pro Tag mit dem Rad zurücklegt. Auch die Eingangsgrößen „Eingesparte Pkw-km“ und „Zusätzliche Rad-km“ lassen sich mithilfe der eingesparten Wege im Pkw-Verkehr ermitteln.

Zur Berechnung der eingesparten Pkw-km im Jahr wurden für die einzelnen Wegezwecke verschiedene Nutzungshäufigkeiten pro Jahr hinterlegt, aus denen sich eine mittlere Anzahl von 250 Tagen im Jahr ergibt, an denen das Fahrrad für diese Zwecke genutzt wird. Auswertungen der MiD zeigen, dass der Radverkehrsanteil bei schlechtem Wetter signifikant zurückgeht, sodass sich der Anteil noch einmal reduziert und angenommen wird, dass von den 250 Tagen nur an 70 % der Tage mit dem Rad gefahren wird. Zudem wurden die Personenkilometer mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 in Fahrzeugkilometer umgerechnet.

In der Tab. 24 sind die sich daraus ergebenden jeweiligen Nutzen in Mio. EUR im Jahr für die einzelnen Nutzenkomponenten dargestellt. Der Nutzen liegt bei rund 0,642 Mio. EUR im Jahr. Die größten Beiträge auf der Nutzenseite liefern die Veränderung der Krankheitskosten und die eingesparte Reisezeit.

Tab. 24 Ergebnisse der Nutzenkomponenten

Nutzenkomponenten	Messgröße	Kostensatz	EUR / a

²⁰ Radverkehrsstrategie für Berlin 2013

Saldo der CO ₂ -Emissionen	Pkw-km /Jahr	365.761	0,160 kg/Pkw-km und 149 EUR/t	8.692
Saldo der Schadstoffemissionen	Pkw-km /Jahr	365.761	0,004 EUR /Pkw-km	1.463
Saldo der Unfallschäden	Pkw-km /Jahr	365.761	8,5 Cent/ Pkw-km	31.090
Saldo der Betriebskosten	Pkw-km/ Jahr und zus. Rad-km/ Jahr	365.761 und 548.641	0,31 EUR / Pkw-km und 0,11 EUR/Rad-km	53.035
Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr	eingesparte Pkw-Parkplätze	374	157 EUR/ Pkw-Parkplatz/Jahr	58.718
Veränderung der allgemeinen Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes	Umstieg Personen (Pkw – Rad)	392	1,5 Tage/ Jahr und 363 EUR/ ET/Tag	213.023
Eingesparte Reisezeit	Summe der gefahrenen Rad-km (Bestand)	8.250	7,10 EUR/ Pers.-h	276.147
Summe der Nutzen				642.168

Bei dem betrachteten Szenario ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von ≥ 1 (1,62). Demzufolge ist unter den gesetzten Rahmenbedingungen ein volkswirtschaftlich positiver Nutzen für den Bau der Radschnellverbindung Königsweg gegeben.

Tab. 25 Ergebnis Nutzen-Kosten-Analyse

Summe Nutzen	642.168 EUR/Jahr
Summe Kosten	395.800 EUR/Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,62

7.19.2 Sensitivitätsbetrachtung

Zur Verifizierung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Rechnung werden Sensitivitätsbetrachtungen durchgeführt, bei denen mittels einer Variation von Eingangsgrößen geprüft wird, wie sensibel das Gesamtergebnis variiert.

Nachfolgend werden Abweichungen von +/- 10 % von folgenden Eingabegrößen und ihre jeweilige Wirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis dargestellt:

- eingesparte Pkw-Kilometer
- Kostensatz Reisezeit
- Kostensatz CO₂-Emission

- Investitionskosten

Tab. 26 Sensitivitätsbetrachtung

Spezifikation	Aktueller Wert	Höherer Wert (+10%)	Niedriger Wert (-10%)
Eingesparte Pkw-Kilometer	1,62	1,66	1,58
Kostensatz Reisezeit	1,62	1,69	1,55
Kostensatz CO ₂ -Emission	1,62	1,62	1,62
Investitionskosten	1,62	1,47	1,80

Die Ergebnisse der Sensitivitätsbetrachtungen zeigen, dass bei allen durchgeführten Variationen das Nutzen-Kosten-Verhältnis immer >1,0 bleibt und somit das Ergebnis relativ robust auf einzelne Parameter reagiert. Nur bei der Betrachtung der Investitionskosten zeigen sich größere Abweichungen und damit der größte Einfluss auf die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse.

7.20 Abweichungen von den Standards

Die Regelmaße von Radschnellverbindungen werden im Zuge von einem Streckenabschnitt nicht erreicht (vgl. Tab. 27):

- Trabener Steg K-01-a-2 (3,90 m gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Brücke, 4,30 m gemeinsamer Geh- und Radwege auf den Rampen, ca. 118 m Länge, Mindestradien können nicht eingehalten werden)
- Kronprinzessinnenweg K-04 (2,00 m bis 2,08 m Radfahrstreifen bzw. Radweg, ca. 183 m Länge)
- Kronprinzessinnenweg K-06 (1,88 m bis 2,00 m Radfahrstreifen/Schutzstreifen an Querungshilfe (Mittelinsel), ca. 58 m Länge)
- Kronprinzessinnenweg K-08 (1,70 m bis 2,50 m Radfahrstreifen, ca. 200 m Länge)

Tab. 27 Abweichungen der Vorzugstrasse von den Mindeststandards

Abweichung	Länge / Anteil	Anzahl
Radwegbreiten < RSV-Standard	0,56 km (4,6 %)	
Radien < 20 m (freie Strecke)	0,02 km (0,2 %)	2
Keine Priorisierung des Radverkehrs		2
SUMME	0,58 km (4,8 %)	6

Bezogen auf die Gesamtstrecke werden insgesamt 4,8 % der Trasse nicht im RSV-Standard realisiert, was einer Strecke von 0,58 km entspricht. Maximal dürfen nach Berliner Vorgaben auf bis zu 20 % der Strecke die RSV-Standards unterschritten werden.

7.21 **Einschätzung zur Art des Genehmigungsverfahrens und zur voraussichtlichen Verfahrenslänge**

Gem. §22 Abs. 1 BerlStrG ist für Radschnellverbindungen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ein Planfeststellungsverfahren besitzt mit Ausnahme der Fristen für die Beteiligungsverfahren keine zeitlichen Vorgaben. Wie lange das Verfahren dauert, ist von der Komplexität und Konfliktlastigkeit des Vorhabens abhängig – also vom Gegenstand der Planung und von der Qualität der Antragsunterlagen.

Bzgl. des Zeitbedarfs sollte unterschieden werden zwischen der Erstellung der Antragsunterlagen und dem förmlichen Planfeststellungsverfahren, welches mit Abgabe des Antrags eröffnet wird.

Für den Antrag auf Planfeststellung müssen alle erforderlichen Fachgutachten, so auch die FFH-Verträglichkeitsprüfung etc., bereits vorliegen. Wenn eine UVP erforderlich wird, ist in diesem Fall damit voraussichtlich keine Verfahrensverzögerung/-verlängerung verbunden, da diese in das Planfeststellungsverfahren integriert wird (UVP ist kein eigenständiges Verfahren). Die häufig mit Zeitaufwand verbundenen Beteiligungsschritte (Öffentlichkeit und Behörden) sind im Planfeststellungsverfahren (§ 6 VwVfG BE i. V. m. §§ 72 und 73 VwVfG) ohnehin bereits zwingend durchzuführen. Dafür sind Informations-, Auslegungs- und Beteiligungsfristen (in der Regel zwei Monate) einzuhalten. Zeitliche Vorgaben für die Entscheidungsvorbereitung und die Entscheidung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde gibt es nicht. Die dafür erforderliche Zeit ist wesentlich davon abhängig, wie viele Stellungnahmen mit welchem Gewicht eingehen und berücksichtigt werden müssen. Besonders zeitkritisch kann es werden, wenn sich aus den Stellungnahmen neue Anforderungen der Planfeststellungsbehörde ergeben, insbesondere, wenn diese die Sachverhaltsermittlung betreffen und evtl. zusätzliche Gutachten erforderlich werden. Ist dies der Fall, müssen die Planungen und die damit verbundenen Antragsunterlagen entsprechend geändert bzw. erweitert werden.

Daraus ergibt sich, dass für den Antrag qualitativ gute Unterlagen erstellt werden. Ganz wichtig sind hier ein qualifiziertes Scoping und eine intensive Abstimmung der Planungen bereits im Vorfeld des förmlichen Verfahrens. So kann dazu beigetragen werden, dass die wesentlichen Anregungen und Hinweise der Öffentlichkeit und Fachbehörden bereits in die Antragsunterlagen eingeflossen sind, bevor diese förmlich eingereicht werden. Dies trägt i. d. R. dazu bei, dass das Planfeststellungsverfahren mit weniger/geringeren Hürden und Überarbeitungsbedarfe und somit schneller durchlaufen werden kann.

Im Regelfall kann von einer Planungs- und Verfahrenszeit von etwa 2-3 Jahren ausgegangen werden. Davon fallen 1-2 Jahre auf die Erarbeitung und Abstimmung der Antragsunterlage und 1-2 Jahre auf das förmliche Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung.

Bezogen auf die Königsweg-Route werden die Reduzierung des Kfz-Stellplatzangebotes und der Eingriff in den Baumbestand im Grunewald vermutlich großen Diskussionsbedarf hervorrufen. Eine genaue Einschätzung des Zeitbedarfs für das Genehmigungsverfahren der Königsweg-Route ist im Moment nicht möglich.

7.22 Klärungsbedarf in der Vorplanung

Im weiteren Verlauf der Vor- und Entwurfsplanung sind die Baumstandorte im Kronprinzessinnenweg zwischen Spanischer Allee und Havelchaussee zu kartieren, sodass die Lage der Trasse näher bestimmt und die Anzahl der zu fällenden Bäumen abgeschätzt werden kann. Zudem sind Informationen über bestehende Leitungstrassen im Verlauf der Vorzugstrasse einzuholen.

Des Weiteren sind im weiteren Verlauf der Vor- und Entwurfsplanung die Ergebnisse der für Sommer 2019 angesetzten Verkehrszählung am Knotenpunkt Auerbachstraße / Königsweg / Eichkampstraße zur berücksichtigen. Die Ergebnisse sollen Auskunft über notwendigen (verkehrsberuhigenden) Maßnahmen liefern.

An der Engstelle im Kronprinzessinnenweg ist Grunderwerb notwendig. Im Zuge der weiteren Planungen ist die Vorgehensweise mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

8 Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: „Bürger-Hinweise“ aus der Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Königsweg	93
Anlage 2: Vorrangnetz Bus und Bushaltestellen, S-Bahn-Netz und S-Bahnhöfe, Regionalbahnen und -bahnhöfe	100
Anlage 3: Lage des Fußgängernetzes und der Hauptwanderwege im Projektkorridor	103
Anlage 4: Lage von Straßen und Knotenpunkten im Projektkorridor	104
Anlage 5: Verkehrsstärken Kfz im Projektkorridor 2014	105
Anlage 6: Einwohnerdichte im Projektkorridor	106
Anlage 7: Bodenrichtwerte im Projektkorridor	107
Anlage 8: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Projektkorridor	108
Anlage 9: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Bereich der Vorzugsvariante	109
Anlage 10: Liste der festgesetzten und in Aufstellung befindlicher Landschaftspläne im Projektkorridor die von Trassenabschnitte durchquert werden (Umweltatlas Berlin / Landschaftsplanverfahren (Übersicht))	110
Anlage 11: Liste gesetzlich geschützter Biotoptypen im Projektkorridor (Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope)	111
Anlage 12: Liste geschützter Flora im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin)	113
Anlage 13: Liste geschützter Fauna im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Fauna der Stiftung Naturschutz Berlin)	116
Anlage 14: Klartext Variantenvergleich	118

Anlage 1: „Bürger-Hinweise“ aus der Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Königsweg

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung									
1	Hoch	Trabener Steg: Anpassung der Rampen hinsichtlich der Steigung (Nord/Süd) und der Einsehbarkeit (Süd)	1	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Die Rampen des Trabener Stegs weisen kleine Stufen auf, so dass ein Befahren mit dem Fahrrad nur schwer möglich ist. Auf der südlichen Seite sind die Sichtverhältnisse nicht ausreichend gut. Eine Umgestaltung der Rampen ist notwendig und wird in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt.	grün
2	Mittel	Trabener Steg: Neubau einer breiteren Brücke für den Fuß- und Radverkehr	1			x	voraussichtlich nicht im Zuge der RSV	Die Planungen für eine neue Fuß- und Radverkehrsbrücke müssten in Abstimmungen mit den Planungen zum Autobahndreieck Funkturm erfolgen. Da diese Planungen noch nicht im Zeitraum der Machbarkeitsstudie abgeschlossen sein werden, ist eine Berücksichtigung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung nicht möglich und kann	rot

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung									
								ggf. in der späteren Planung aufgegriffen werden.	
3	Hoch	Konflikte zwischen Radverkehr und fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr am Knotenpunkt vor dem S-Bahnhof Grunewald (Trabener Straße / Winkler Straße / Fontanestraße / Auerbachstraße)	1	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Parkende Kfz, Linienbusse und die winkelige Führung führen zu gefährlichen und schlecht einsehbaren Situationen am Knotenpunkt. Die Problematik am Knotenpunkt ist bekannt und wird in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt mit einer Empfehlung sowie in die Vorplanung des Fachplanungsteams aufgenommen.	
4	Hoch	Auerbachstraße/Eichkamp: Die hohe Kfz-Verkehrsbelastung führt aufgrund fehlender RVA im Seitenraum immer wieder zu Konflikten, der Durchgangsverkehr kann nur durch bauliche	1	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Eine Überprüfung der vorhandenen Verkehrsstärken in dem Abschnitt durch eine Verkehrszählung ist dringend notwendig, um die Zulässigkeit möglicher Führungsformen des Radverkehrs zu prüfen. Die Problematik in dem Abschnitt ist bekannt. Sie wird mit einer Empfeh-	

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
		Maßnahmen (Einbahnstraßen, Sperrung) verhindert werden						lung in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt sowie in die Vorplanung des Fachplanungsteams aufgenommen. Eine Verkehrszählung wird im Sommer 2019 durchgeführt.	
5	Hoch	Auerbachstraße/Eichkamp: Umfahrung der Konfliktstellen in diesen Straßen durch die Nutzung eines vorhandenen Tunnels zur Querung der Bahntrasse (REWE) und den Bau einer Querung der Autobahn (Tunnel/ Brücke)	1			x	Sommer 2019	Der vorhandene Tunnel war dem Fachplanungsteam nicht bekannt. Abstimmungen mit dem Bezirk dazu folgen.	
6	Hoch	Kronprinzessinnenweg (Abschnitt K-03): Abschnitt sollte so belassen werden, ohne zusätzliche Trennung von Fuß-	2	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Die aktuellen Planungen sehen eine solche Führung vor, es ist allerdings zu prüfen, inwiefern diese den Radschnellverbindungsstandards entspricht und zulässig ist.	

* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
		und Radverkehr							
7	Hoch	Königsweg: Die zusätzliche Fläche für den Fußverkehr soll durch die Anlage eines Gehweges mit wassergebundener Decke geschaffen werden.	2	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Die aktuellen Planungen sehen eine solche Anlage vor. Es ist allerdings zu prüfen, inwiefern dies den Radschnellverbindungsstandards entspricht und zulässig ist.	
8	Mittel	Parkplatz Kronprinzessinnenweg/Hüttenweg: Konflikte zwischen Kfz und Radverkehr sind zu berücksichtigen, Vorschlag: Brücke oder Verlegung des Parkplatzes	2			x	Prüfung erfolgt, verworfen?	Eine bessere Kennzeichnung der Führung des Radverkehrs im Zulauf zum Parkplatzbereich ist dringend notwendig, um Konflikte zu reduzieren. Eine Empfehlung für eine verbesserte Führung wird in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Eine Brücke bzw. die Verlegung des Parkplatzes erscheinen nicht machbar.	
9	Hoch	Südlich Havelchaussee: Umgestaltung der RVA ist dringend	2	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Eine Umgestaltung wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt. Details werden in	

* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
		notwendig, Baumbestände sollten soweit wie möglich erhalten bleiben						der Vorplanung aufgenommen.	grün
10	Gering	Radialverbindungen zwischen Zehlendorf und Spandau: Schaffung einer zusätzlichen Radialverbindungen vom Zentrum Zehlendorfs beispielsweise über Onkel-Tom-Straße, Hüttenweg und Alte Spandauer Poststraße in Richtung Spandau.	2			x	nicht im Zuge dieser RSV	Die Planung dieser Route ist nicht Bestandteil der Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung. Sie wird aber im neuen Radverkehrsnetz berücksichtigt werden. Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes durch die Senatsverwaltung ist Anfang 2019 angelaufen. Dabei werden die Radschnellverbindungstrassen sowie deren Zubringer-Routen besonders berücksichtigt.	rot
11	Hoch	Engstelle Kronprinzessinnenweg: Langfristig ist eine durchgehende Lösung mit Grunderwerb vorzusehen, eine Zwischenlösung mit	3	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Die aktuellen Planungen sehen langfristig eine durchgängige Lösung mit Grunderwerb an der Engstelle vor. Die Eigentumsverhältnisse werden von infraVelo geklärt. Eine „Zwischenlösung“ mit der Engstelle	grün

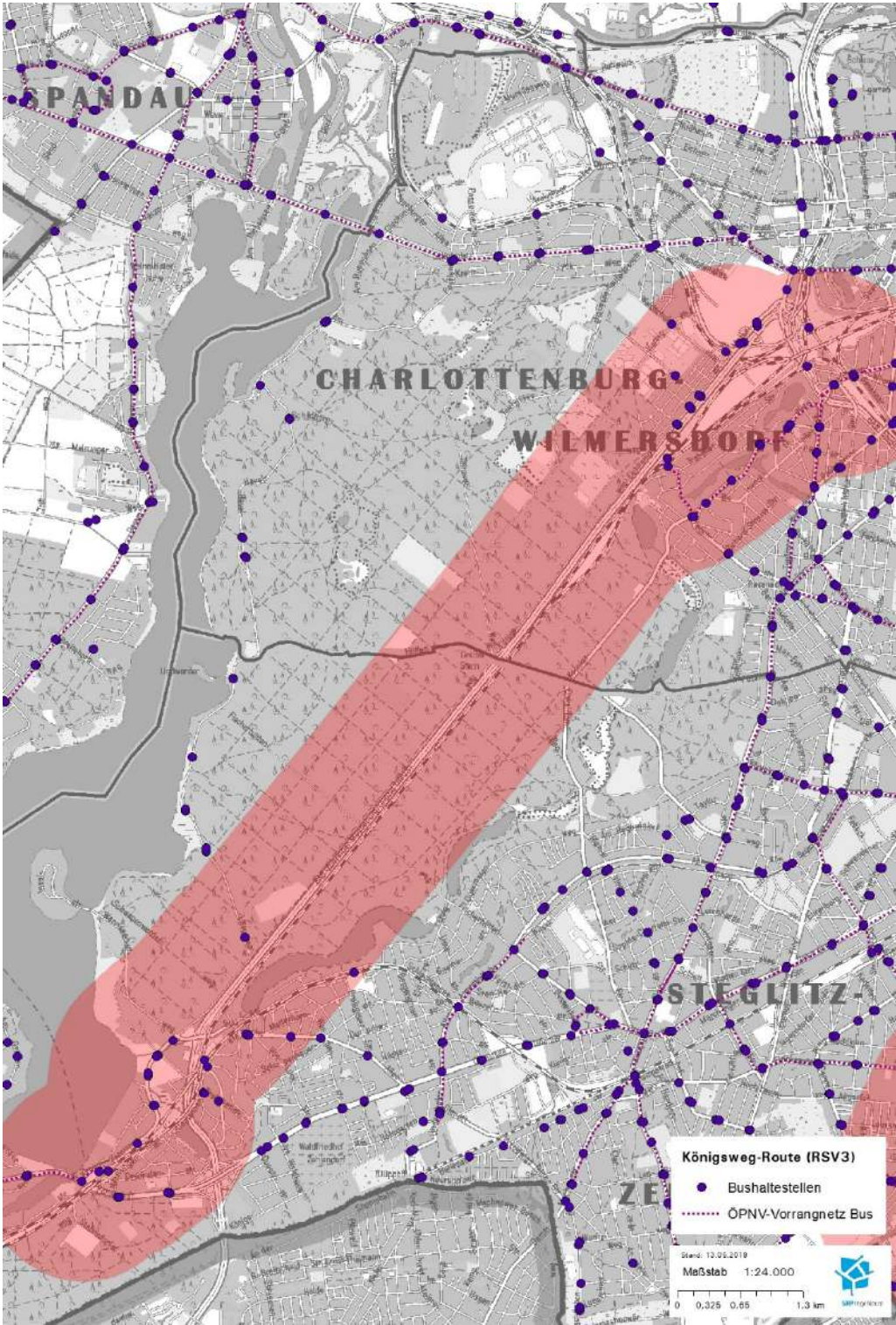
* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung

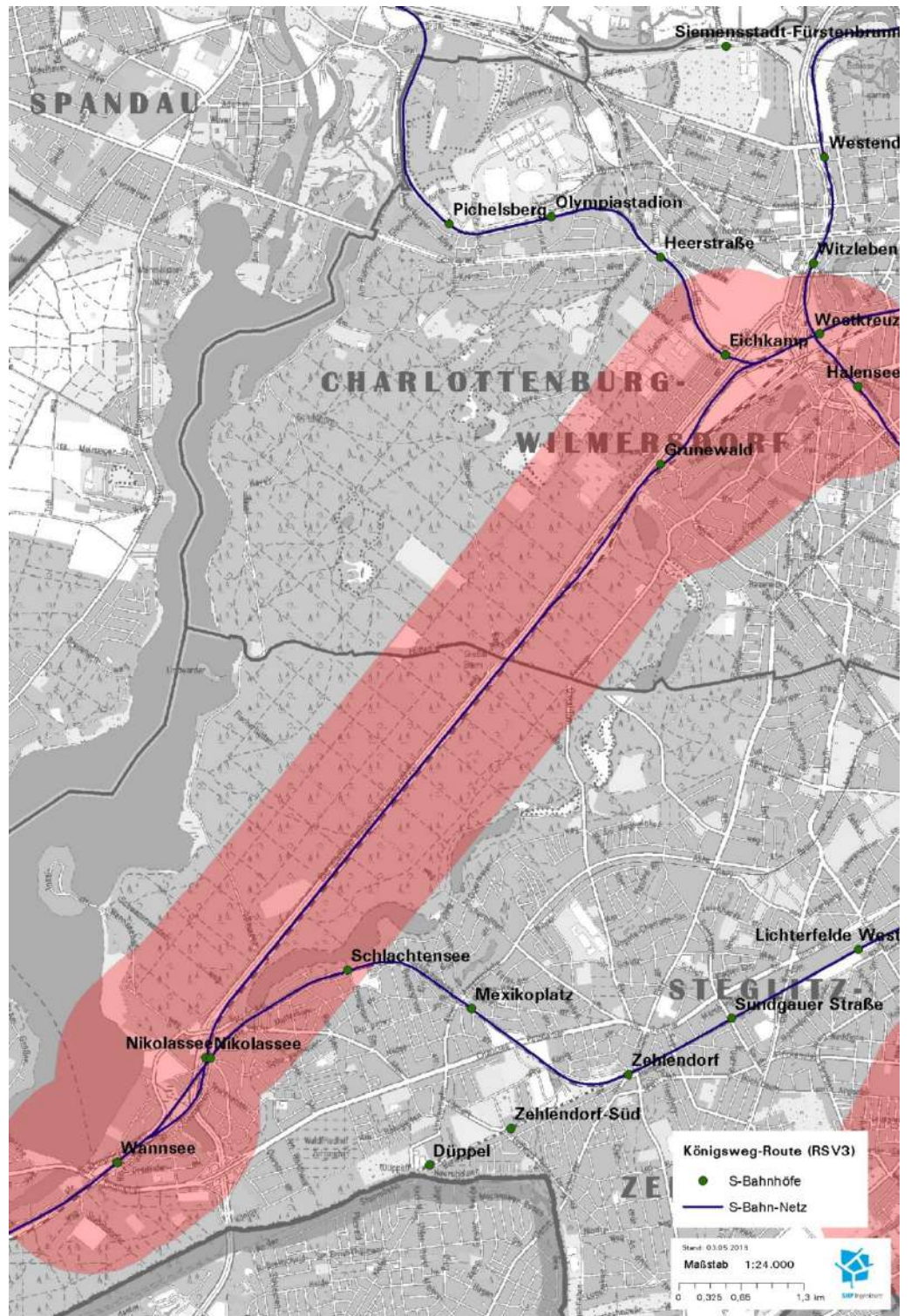
Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
		Engstelle ist aber auch vorstellbar						wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt.	grün
12	Gering	Anbindungen Potsdam: Der geplante Anschlusspunkt am Wannsee ist ein wichtiger Gelenkpunkt, an dem die Radverkehrsverbindungen künftig in mehrere Richtungen weitergeführt werden müssen (Richtung Kleinmachnow, Stahnsdorf und Zehlendorf)	3		x		voraussichtlich nicht im Zuge der RSV	Die Anbindung Potsdams über die B1 (Königsstraße) ist die derzeit fachlich beste bewertete Trassenführung. Weitere Anbindungen, z. B. nach Babelsberg und in die anderen genannten Richtungen sind zukünftig möglich.	rot
13	Hoch	Kronprinzessinnenweg: Neuordnung des ruhenden Verkehrs, um Konflikte mit parkenden Fahrzeugen und (Boots-) Anhängern	3	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Die Parkmöglichkeiten auf der Straße in Wannsee müssen wegfallen, um die Radschnellverbindung umzusetzen. Die Problematik im Kronprinzessinnenweg ist bekannt, wird in der Mach-	grün

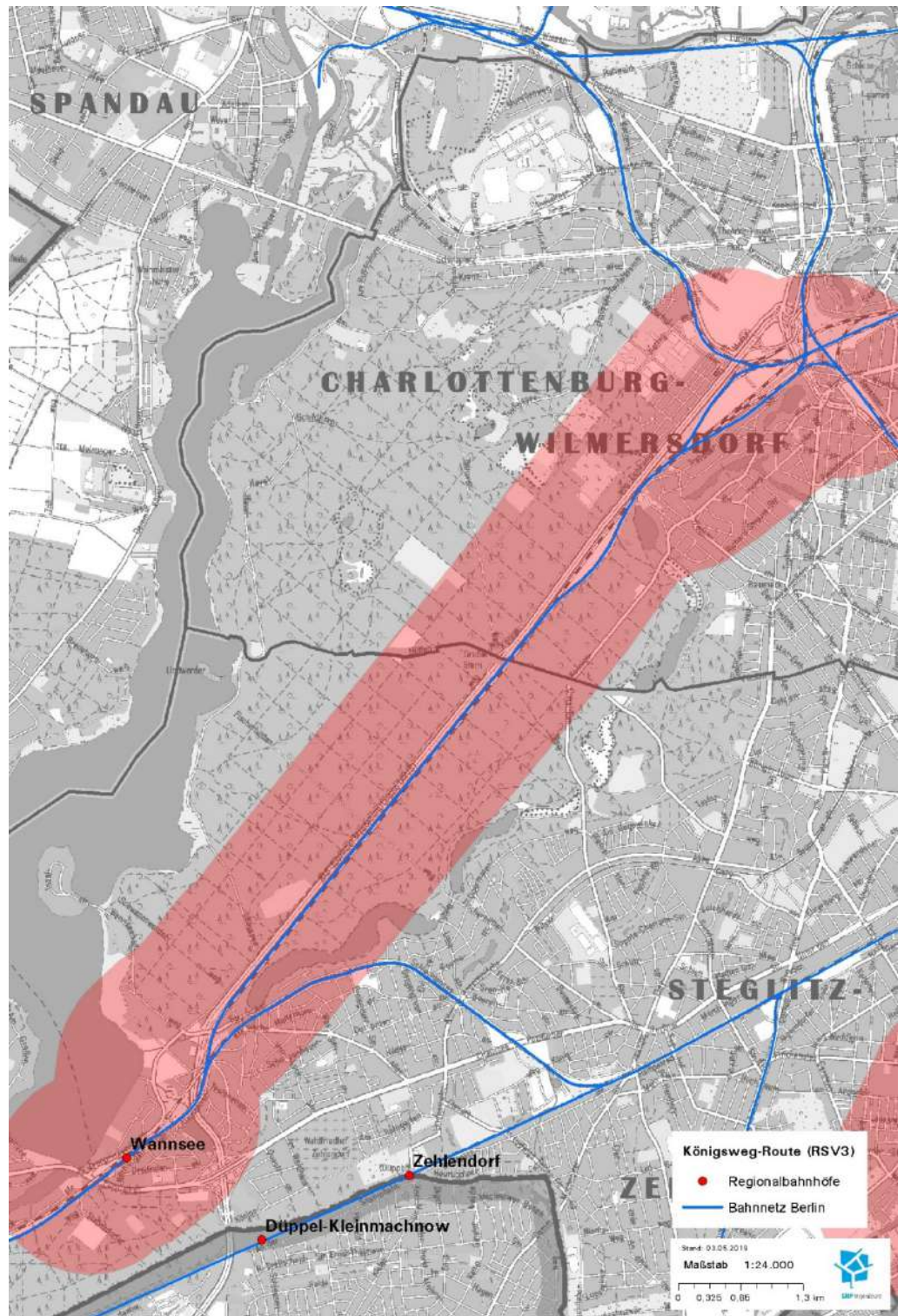
* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung									
		zu vermeiden (wetter- und saisonabhängig).						barkeitsuntersuchung berücksichtigt und in die Vorplanung aufgenommen.	

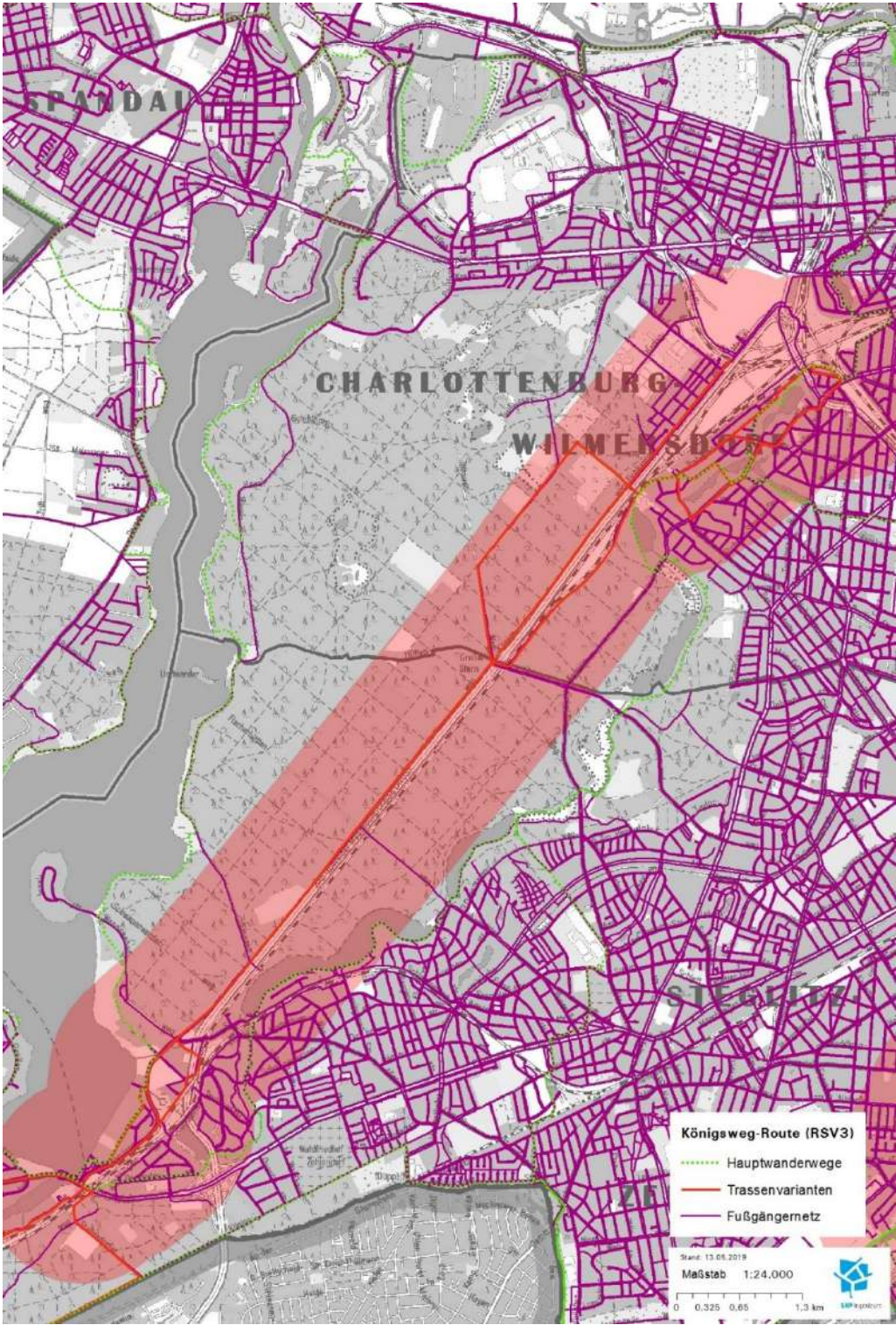
Anlage 2: Vorrangnetz Bus und Bushaltestellen, S-Bahn-Netz und S-Bahnhöfe, Regionalbahnen und -bahnhöfe



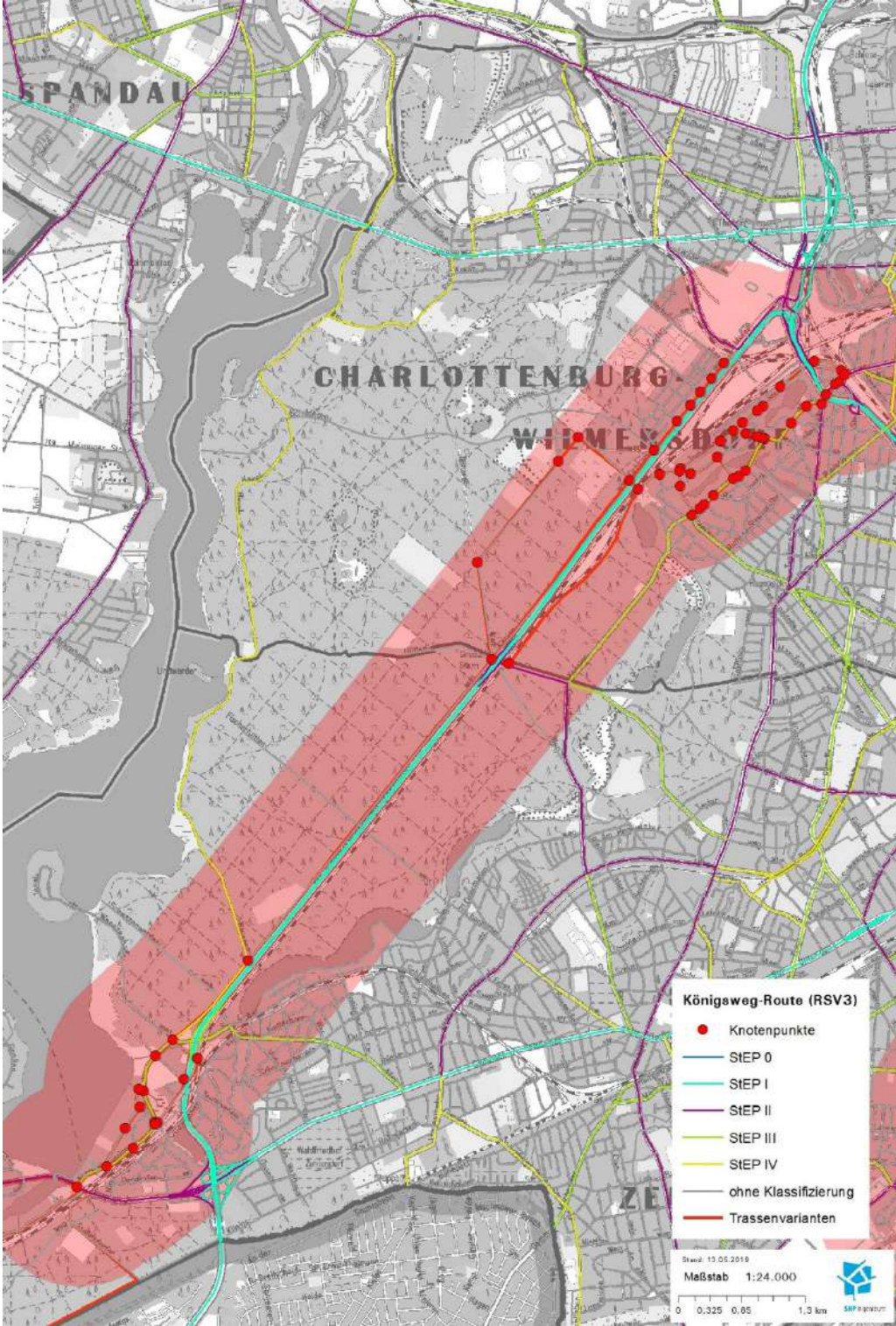




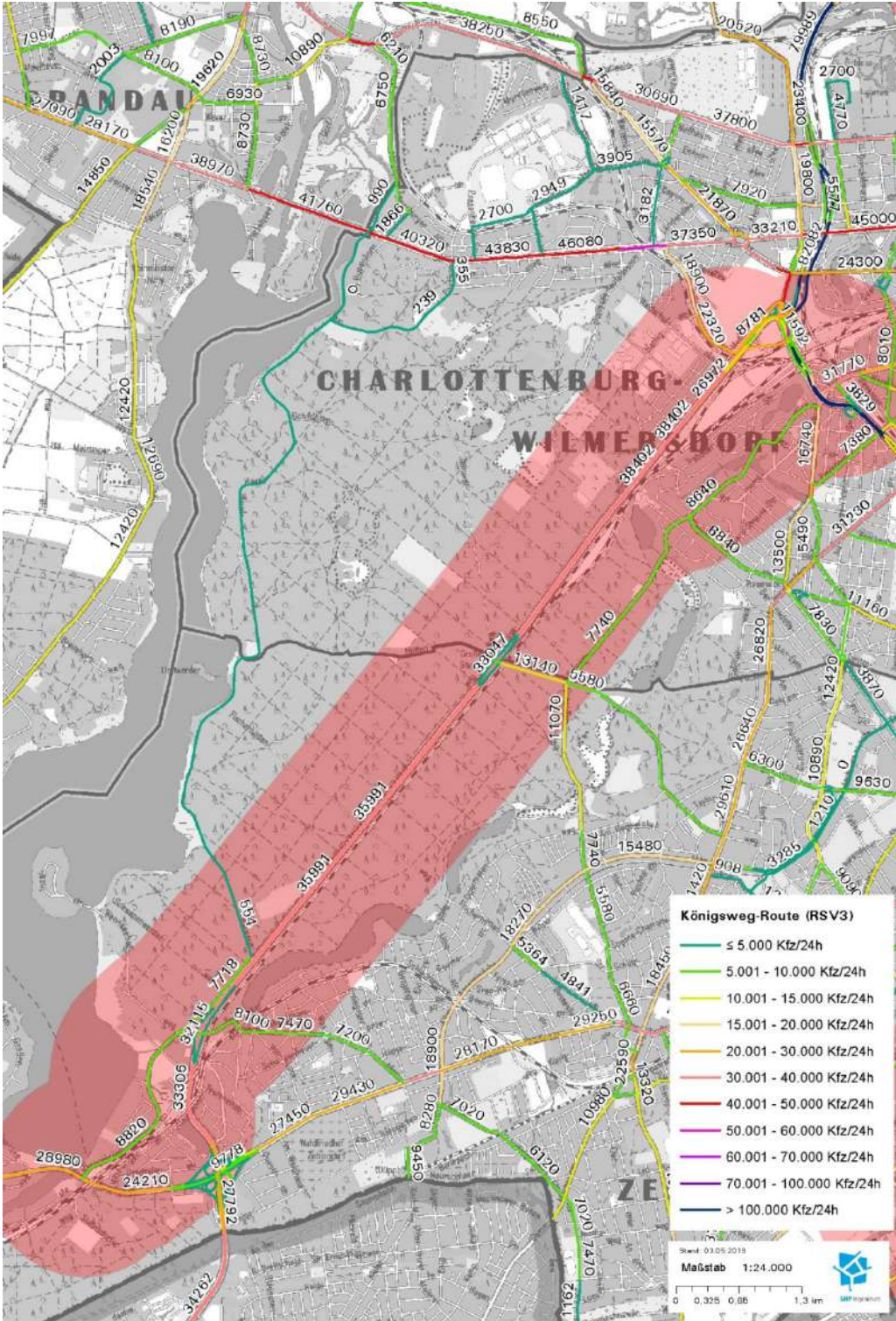
Anlage 3: Lage des Fußgängernetzes und der Hauptwanderwege im Projektkorridor



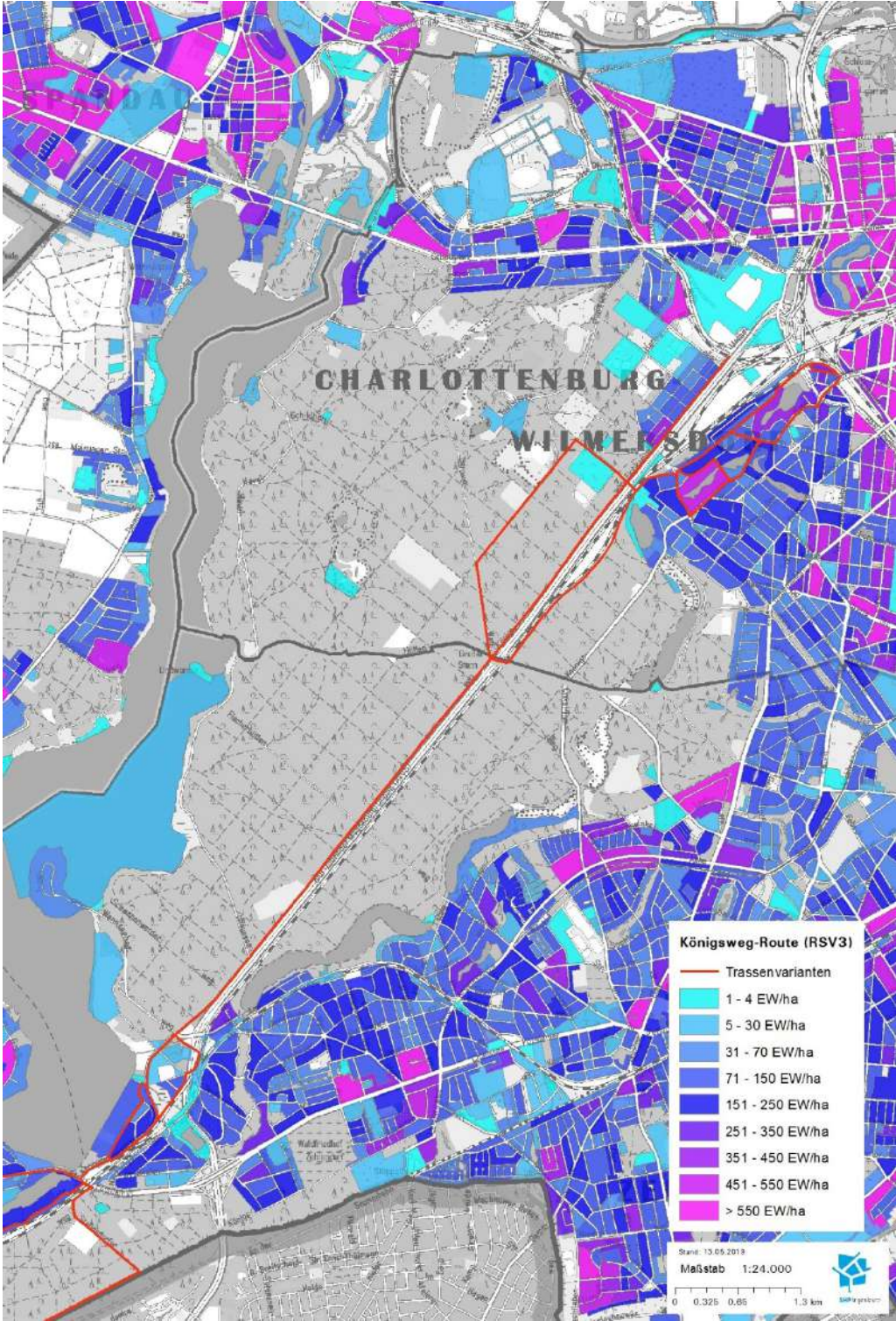
Anlage 4: Lage von Straßen und Knotenpunkten im Projektkorridor



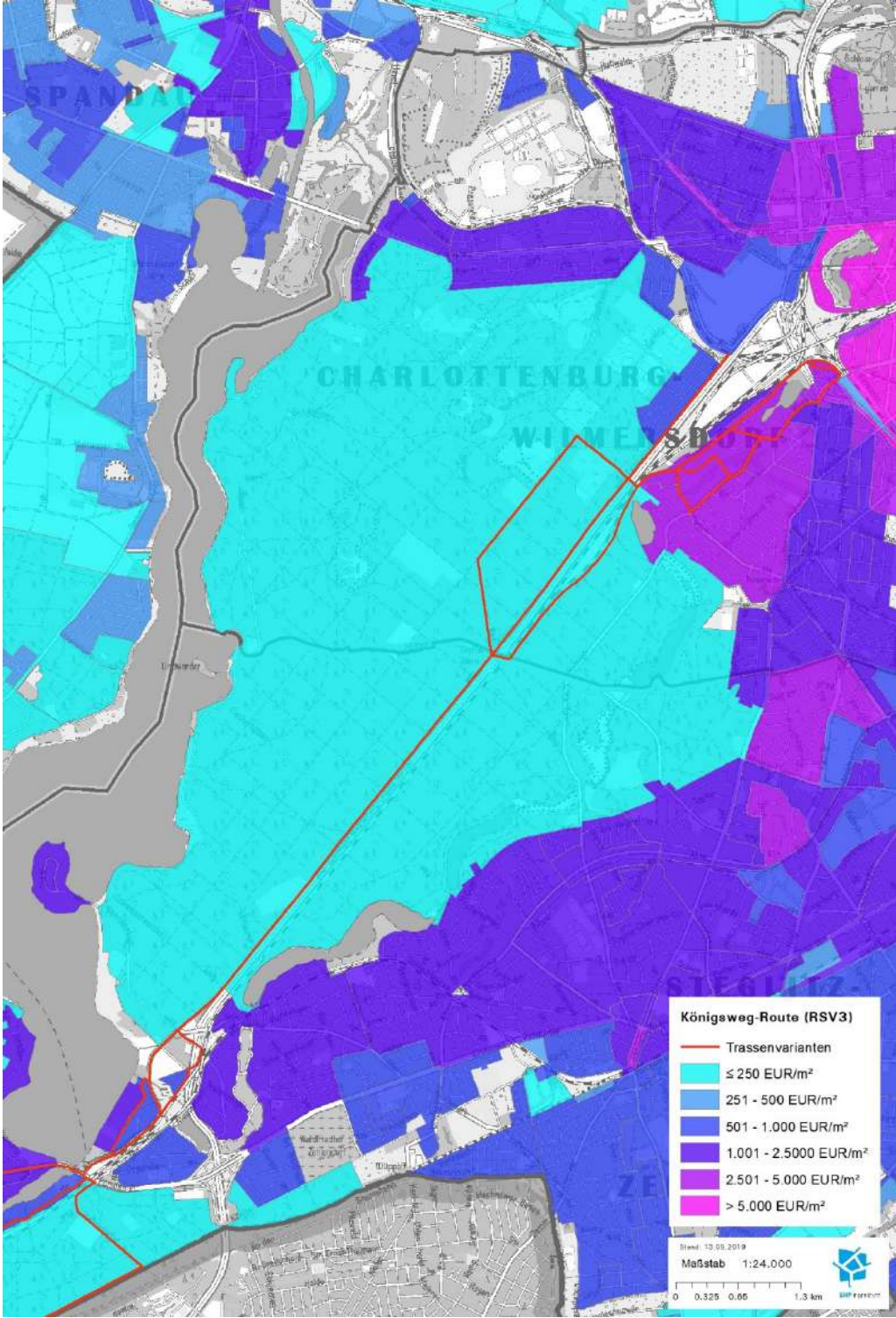
Anlage 5: Verkehrsstärken Kfz im Projektkorridor 2014



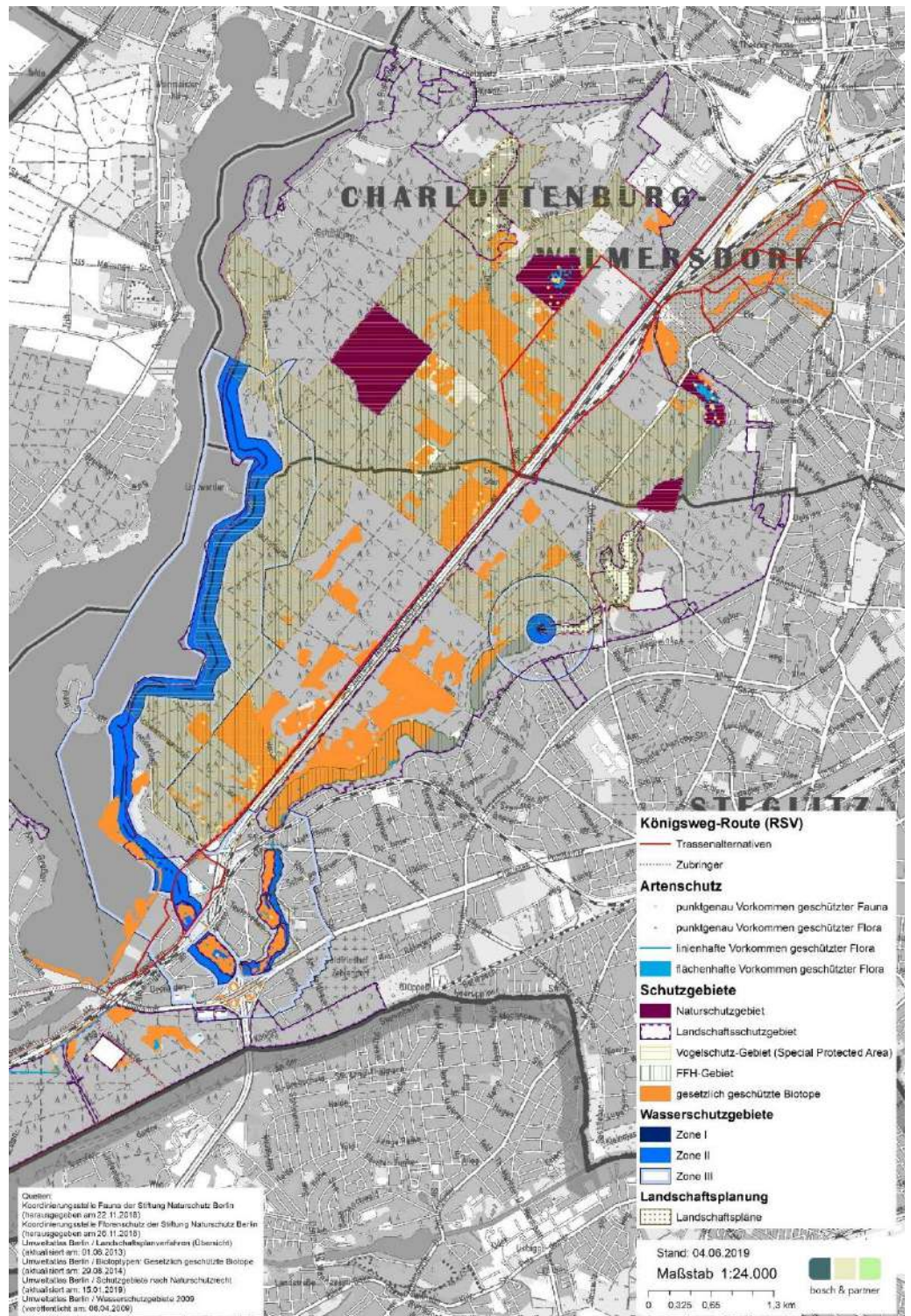
Anlage 6: Einwohnerdichte im Projektkorridor



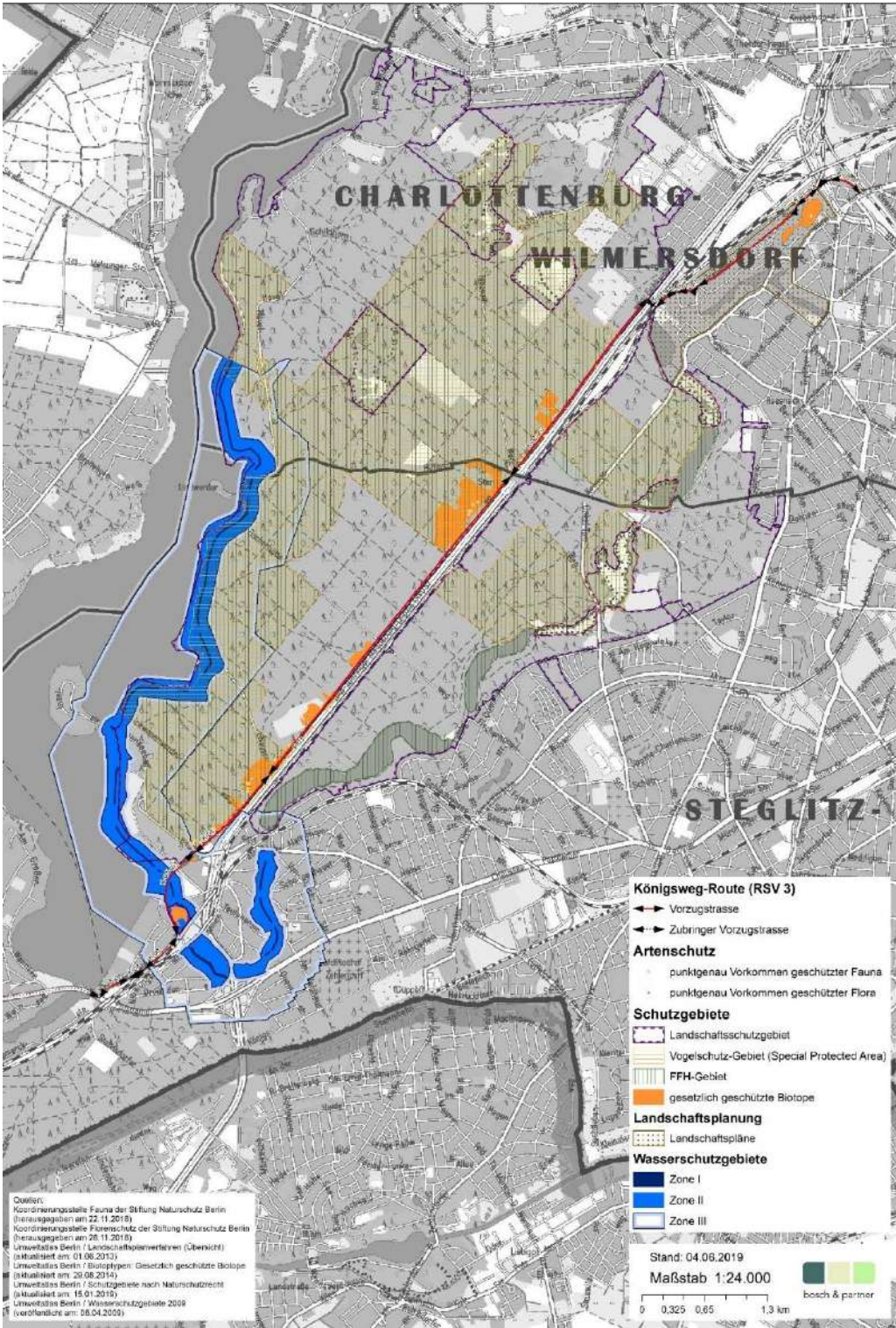
Anlage 7: Bodenrichtwerte im Projektkorridor



Anlage 8: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Projektkorridor



Anlage 9: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Bereich der Vorzugsvariante



Anlage 10: Liste der festgesetzten und in Aufstellung befindlicher Landschaftspläne im Projektkorridor die von Trassenabschnitte durchquert werden (Umweltatlas Berlin / Landschaftsplanverfahren (Übersicht))

L-Plan Nr.	Titel	Bezirk	Aktueller Verfahrensstand	Stand
IX-L-1/1A	Grunewald-seenkette	Charlottenburg-Wilmersdorf	Festsetzung	16.03.91
X-L-5	Rehwiese	Steglitz-Zehlendorf	Abschluss-schreiben zur TÖB	13.09.02

Anlage 11: Liste gesetzlich geschützter Biotoptypen im Projektkorridor (Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope)

Biotoptyp Code	Biotoptyp Bezeichnung
01211	Großröhrichte
02100	Seen
02103 (021031; 021032)	eutrophe bis polytrophe (nährstoffreiche) Seen, meist nur mit Schwimmblattvegetation, im Sommer mäßige bis geringe Sichttiefe (natürlich oder naturnah, nicht ausgebaut; beeinträchtigt, teilweise befestigt)
02130 (02131)	temporäre Kleingewässer (naturnah, unbeschattet)
02150	Teiche und kleine Staugewässer
02162	Gewässer in Sand- und Kiesgruben
02201 (022011)	Tausendblatt-Teichrosengesellschaft in Standgewässern (Teichrosen-Bestände)
022111	Schilf-Röhricht an Standgewässern
022112	Rohrkolben-Röhricht an Standgewässern
02250	Zwergbinsen-Gesellschaften an Standgewässern
03110	vegetationsfreie und -arme Sandflächen
04316	gehölzarmes Degenerationsstadium der Sauer-Arm-moore
043251	Faulbaum- und Faulbaum-Weiden- sowie sonstige Moorgebüsche der Sauer-Zwischenmoore (Gehölzdeckung 10-30 %)
04530	Seggenriede mit überwiegend rasig wachsenden Großseggen (eutropher bis polytropher) Moore und Sümpfe
04562	Weidengebüsch nährstoffreicher Moore und Sümpfe
05101	Großseggenwiesen (Streuwiesen)
05103	Feuchtwiesen nährstoffreicher Standorte
05112 (051121; 051122)	Frischwiesen (typische Ausprägung; verarmte Ausprägung)
05121 (05121001; 05121002)	Sandtrockenrasen (einschl. offene Sandstandorte und Borstgrasrasen trockener Ausprägung) (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung <10 %); mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %))
0512110 (05121101; 05121102)	Silbergrasreiche Pionierfluren (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung <10 %); mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %))
051212 (05121201)	Grasnelken-Fluren und Blauschillergras-Rasen (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung <10 %))
05121211	Grasnelken-Rauhblattschwengel-Rasen, weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %)
0512122	Heidenelken-Grasnelkenflur

Biotoptyp Code	Biotoptyp Bezeichnung
0512150	kennartenarme Rotstraußgrasfluren auf Trockenstandorten
05140 (05142)	Staudenfluren und -säume (frischer, nährstoffreicher Standorte)
05141	Hochstaudenfluren feuchter bis nasser Standorte
07100 (07102; 07103; 071032)	flächige Laubgebüsche (frischer Standorte; trockener und trockenwarmer Standorte; überwiegend nicht heimische Arten)
07110	Feldgehölze
07190 (071921; 07193)	standorttypischer Gehölzsaum an Gewässern (Bäume, heimische Arten; mehrschichtige Säume)
08102 (081024)	Birken-Moorwälder (Pfeifengras-Moorbirkenwald)
08103 (081036; 081037)	Erlen-Bruchwälder (Rasenschmielen-Schwarzerlenwald; Moorbirken-Schwarzerlenwälder)
08281 (082811; 082816)	Vorwälder trockener Standorte (Eichen-Vorwald; Birken-Vorwald)
08282 (082821; 082826)	Vorwälder frischer Standorte (Eichen-Vorwald; Birken-Vorwald)
081924 (0819241; 0819242)	Blaubeer-Kiefern-Traubeneichenwald (naturnahe Bestände; kieferreiche Altbestände)
08180 (08181; 08182; 081823)	Eichen-Hainbuchenwälder (feuchter bis frischer Standorte; mittlerer bis trockener Standorte; Hainrispen-Winterlinden-Hainbuchenwald)
08190 (08192)	Eichenmischwälder bodensaurer Standorte (frisch bis mäßig trocken)
082837	Erlen-Vorwälder feuchter Standorte
08730	Waldmantel trockener Standorte

Anlage 12: Liste geschützter Flora im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin)

Wissenschaftlicher Artname	Deutscher Artname	Schutzstatus (Rote Liste Berlin 2018/BB/DE; gesetzlicher Schutz)	Daten- grund- lage
<i>Alchemilla monticola</i>	Bergwiesen-Frauenmantel	1/2/-; -	P, R
<i>Alchemilla plicata</i>	Gefalteter Frauenmantel	0/1/2; -	P, R
<i>Andromeda polifolia</i>	Rosmarinheide	1/2/3; -	P, R
<i>Anemone ranunculoides</i>	Gelbes Windröschen	2/V/-; -	L, R
<i>Armeria maritima</i> subsp. <i>elongata</i>	Gemeine Grasnelke	V/V/3; §	F, R
<i>Asplenium trichomanes</i>	Braunstielliger Streifenfarn	2/2/-; -	R
<i>Bistorta officinalis</i>	Wiesen-Knöterich	2/2/-; -	R
<i>Calla palustris</i>	Sumpf-Calla, Schweinsohr	2/3/3; §	R
<i>Carex diandra</i>	Draht-Segge	1/2/3; -	P, R
<i>Carex echinata</i>	Stern-Segge, Igel-Segge	1/3/-; -	R
<i>Carex ligerica</i>	Französische Segge	V/-/3; -	F, R
<i>Carex limosa</i>	Schlamm-Segge	1/2/2; -	P
<i>Carex viridula</i> subsp. <i>viridula</i>	Gewöhnliche Späte Gelb-Segge	1/V/-; -	P, R
<i>Centaurium erythraea</i>	Echtes Tausendgüldenkraut	2/3/-; §	F, P, R
<i>Centaurium pulchellum</i>	Zierliches Tausendgüldenkraut	1/2/-; §	L
<i>Cicuta virosa</i>	Wasserschierling	2/V/3; -	P, R
<i>Corydalis intermedia</i>	Mittlerer Lerchensporn	1/3/-; -	P, R
<i>Dactylis polygama</i>	Wald-Knäuelgras	G/D/-; -	P, R
<i>Drosera rotundifolia</i>	Rundblättriger Sonnentau	1/V/3; §	R
<i>Equisetum variegatum</i>	Bunter Schachtelhelm	0/2/2; -	F, R
<i>Eriophorum vaginatum</i>	Scheidiges Wollgras	2/3/-; -	R
<i>Hottonia palustris</i>	Wasserfeder, Wasserprimel	2/3/3; §	R
<i>Hydrocharis morsus-ranae</i>	Froschbiß	2/3/3; -	L, R
<i>Hypericum maculatum</i> s. str.	Kanten-Hatheu	1/G/-; -	F, R
<i>Impatiens noli-tangere</i>	Echtes Springkraut	1/V/-; -	R

Wissenschaftlicher Artnamen	Deutscher Artnamen	Schutzstatus (Rote Liste Berlin 2018/BB/DE; gesetzlicher Schutz)	Daten- grund- lage
<i>Isolepis setacea</i>	Borstige Schup- pensimse	1/3/-; -	P, R
<i>Juncus alpinoarticula- tus</i>	Alpen-Binse	1/3/3; -	P, R
<i>Medicago minima</i>	Zwerg-Schneckenklee	2/-/3; -	P, R
<i>Najas marina subsp. in- termedia</i>	Mittleres Nixkraut	G/3/2; -	F
<i>Najas marina subsp. marina</i>	Großes Nixkraut	1/G/3; -	P, R
<i>Oenothera parviflora s. str.</i>	Kleinblütige Nachtkerze	1/D/-; -	R
<i>Populus nigra</i>	Schwarz-Pappel	G/2/3; -	P, R
<i>Potamogeton an- gustifolius</i>	Schmalblättriges Laich- kraut	2/1/-; -	P, R
<i>Potamogeton pusillus</i>	Zwerg-Laichkraut	G/3/-; -	P, R
<i>Rhododendron tomen- tosum</i>	Sumpf-Porst	1/2/3; §	F, P, R
<i>Rumex triangulivalvis</i>	Weidenblatt-Ampfer	1/V/-; -	R
<i>Sagina apetala agg.</i>	Wimper-Mastkraut	D/1/-; -	P, R
<i>Silene otites</i>	Ohrlöffel-Leimkraut	1/3/3; -	F, P
<i>Sphagnum fallax</i>	Trügerisches Torfmoos	G/-/-; §	R
<i>Sphagnum fimbriatum</i>	Gefranstes Torfmoos	-/-/-; §	R
<i>Sphagnum palustre</i>	Sumpftorfmoos	G/-/-; §	R
<i>Sphagnum squarrosum</i>	Sparriges Torfmoos	V/-/V; §	R
<i>Sphagnum teres</i>	Rundliches Torfmoos	G/3/3; §	R
<i>Stratiotes aloides</i>	Krebsschere	2/2/3; §	P, R
<i>Thalictrum minus subsp. minus</i>	Kleine Wiesenraute	1/3/-; -	P, R
<i>Utricularia australis</i>	Südlicher Wasser- schlauch	1/3/3; -	F, R
<i>Utricularia vulgaris</i>	Gemeiner Wasser- schlauch	1/-/-; -	L, P, R
<i>Vaccinium oxycoccos s. str.</i>	Gewöhnliche Moos- beere	3/3/3; -	R
<i>Veronica maritima</i>	Langblättriger Blauwei- derich	1/3/3; §	R
<i>Viola rupestris</i>	Sand-Veilchen	1/2/3; -	R
<i>Zannichellia palustris</i>	Sumpf-Teichfaden	1/3/-; -	R

Legende

- 0 ausgestorben oder verschollen
1 vom Aussterben bedroht

2	stark gefährdet
3	gefährdet
V	Vorwarnliste
G	Gefährdung unbekanntes Ausmaßes
D	Daten unzureichend
ne	nicht etabliert
§	besonders geschützt
§§	streng geschützt

II, IV, V FFH-Arten Anhang II, Anhang IV, Anhang V
- ohne Status

Datengrundlage

- F – Erfassung flächiger Bestand
- L – Erfassung linienförmiger Bestand
- P – Erfassung punktueller Bestand
- R – Recherche

Anlage 13: Liste geschützter Fauna im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Fauna der Stiftung Naturschutz Berlin)

Wissenschaftlicher Artname	Deutscher Artname	Schutzstatus (Rote Liste Berlin 2018/BB/DE; gesetzlicher Schutz)
<i>Anguis fragilis</i>	Blindschleiche	V/*/*; §
<i>Bufo bufo</i>	Erdkröte	*/*/*; §
<i>Bufo viridis</i>	Wechselkröte	2/3/3; §§, IV
<i>Cerambyx cerdo</i>	Heldbock, Großer Eichenbock	1/1/1; §§, II, IV
<i>Helix pomatia</i>	Weinbergschnecke	*/*/*; §
<i>Ichthyosaura alpestris</i>	Bergmolch	nb/2/*; §
<i>Lacerta agilis</i>	Zauneidechse	V/3/V; §
<i>Leucorrhinia pectoralis</i>	Große Moosjungfer	*/*/3; §§, II, IV
<i>Lissotriton vulgaris</i>	Teichmolch	*/*/*; §
<i>Myotis daubentonii</i>	Wasserfledermaus	2/4/-; §§
<i>Myotis myotis</i>	Großes Mausohr	2/1/3; §§, II
<i>Myotis nattereri</i>	Fransenfledermaus	3/2/3; §§
<i>Natrix natrix</i>	Ringelnatter	V/2/V; §
<i>Osmoderma eremita</i>	Eremit	2/2/2; §§, II
<i>Pelobates fuscus</i>	Knoblauchkröte	3/3/3; §§, IV
<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Teichfrosch	*/*/*; §
<i>Pelophylax ridibundus</i>	Seefrosch	3/3/*; §§, IV
<i>Plecotus auritus</i>	Braunes Langohr	3/3/V; §§
<i>Rana arvalis</i>	Moorfrosch	3/*/3; §§, IV
<i>Rana spec.</i>	Braunfrosch	-/-/-; -
<i>Rana temporaria</i>	Grasfrosch	3/3/*; §
<i>Rutidosoma globulus</i>		0/1/-;

Legende

0	ausgestorben oder verschollen
1	vom Aussterben bedroht
2	stark gefährdet
3	gefährdet
4	potenziell gefährdet
V	Vorwarnliste
G	Gefährdung unbekanntes Ausmaßes
D	Daten unzureichend
ne	nicht etabliert
§	besonders geschützt
§§	streng geschützt

II, IV, V FFH-Arten Anhang II, Anhang IV, Anhang V

Anlage 14: Klartext Variantenvergleich

Kriterium	Bewertung 1,0	Bewertung 3,0	Bewertung 5,0
Infrastruktur			
Konflikte/Machbarkeit			
Natur- und Landschaftsschutz	Keine Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz	Deutliche Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz
<i>Beispiel</i>	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	Baumfällungen vereinzelt notwendig bzw. geringe neu zu versiegelnde Flächen	Baumfällungen flächenhaft notwendig bzw. hohe neu zu versiegelnde Flächen
Wasserstraßen	Keine Konflikte mit Wasserstraßen und Schifffahrt	Geringe bis mittlere Konflikte mit Wasserstraßen und Schifffahrt	Deutliche Konflikte mit Wasserstraßen und Schifffahrt
<i>Beispiel</i>	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	Radweg z. B. auf Uferweg einer Wasserstraße, jedoch keine Einschränkungen/Beeinträchtigungen zu erwarten	Radweg z. B. auf Uferweg einer Wasserstraße, Einschränkungen/ Beeinträchtigungen zu erwarten
Fußverkehr	Keine Konflikte mit dem Fußverkehr	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Fußverkehr	Deutliche Konflikte mit dem Fußverkehr
<i>Beispiel</i>	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Keine/keine ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege
ÖPNV	Keine Konflikte mit dem ÖPNV	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem ÖPNV	Deutliche Konflikte mit dem ÖPNV
<i>Beispiel</i>	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	Trassenverlauf entlang der ÖPNV-Trasse - veränderte Beschilderung: VZ 237/ZZ 1024-14 statt VZ 245/ZZ 1022-10	Querung von Knotenpunkten mit ÖPNV-Vorrang
Kfz-Verkehr	Keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr	Deutliche Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr
<i>Beispiel</i>	Sehr geringer Kfz-Verkehr auf der Trasse	Querung bei mittleren bis geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen in Anliegerstraßen	Wegnahme von Kfz-Fahrtstreifen zu Gunsten des Radverkehrs, Einrichtung von Durchfahrtsperren
Wirtschaftsverkehr	Keine Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr	Deutliche Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr
<i>Beispiel</i>	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	Wirtschaftsverkehr vorhanden (z. B. Gewerbe/Industriegebiet), jedoch wenig Änderungen der Straßenraumaufteilung	Hohe Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr, der Radweg mitbenutzt; Fahrtstreifenwegnahme bei hohem Lieferverkehr
Parken	Keine Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Deutliche Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr
<i>Beispiel</i>	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse bzw. keine Änderung der Stellplatzbilanz	Wegnahme von vereinzelt Stellplätzen oder flächenhaft bei geringem Parkdruck	Flächenhafte Wegnahme von Stellplätzen oder bei hohem Parkdruck
Städtebau / Denkmalschutz	Keine Konflikte mit dem Denkmalschutz/städtebaulichen Belangen	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Denkmalschutz/städtebaulichen Belangen	Deutliche Konflikte mit dem Denkmalschutz/städtebaulichen Belangen
<i>Beispiel</i>	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	Städtebaulich sensible Bereiche vorhanden, geringe Eingriffe nötig (Markierung etc.)	Städtebaulich sehr sensible Bereiche vorhanden, Änderung des Erscheinungsbildes (Straßenraumaufteilung, Kopfsteinpflaster)
Attraktive Strecke			
Direktheit (Umwegfaktor)*	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,1 < [Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3
<i>Beispiel</i>	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,1 < [Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3
Anzahl Knotenpunkte*	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 1,0	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
<i>Beispiel</i>	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 1,0	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Topografie	Topografische Eigenschaften der Trasse nicht nachteilig für den Radverkehr	Topografische Eigenschaften der Trasse leicht nachteilig für den Radverkehr	Topografische Eigenschaften der Trasse nachteilig für den Radverkehr
<i>Beispiel</i>	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	Topografische Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar (Steigungen > 2 %; ≤ 5 %)	Topografische Veränderungen im Trassenverlauf deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5 %)
Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sicht, Umgebung)	Hohe Soziale Sicherheit	Leichte Einschränkungen der Sozialen Sicherheit	Geringe Soziale Sicherheit
<i>Beispiel</i>	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	Radschnellweg durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind	Radschnellweg durch Anlagen mit geringer Nutzung, entlang langer Trog-Strecken/Unterführungen etc.
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Erschließungsfunktion (Wohnen, Arbeitsplätze, Bildung, Freizeit etc.)	Hohe Erschließungsqualität	Mittlere Erschließungsqualität	Geringe Erschließungsqualität
<i>Beispiel</i>	Radschnellweg durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Radschnellweg durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern/ Gebiet mit vereinzelt Gewerbe etc.	Radschnellweg ohne Bebauung/Ziele in unmittelbarer Umgebung
Haltestellen des ÖPNV (Bus/Tram/U-Bahn/S-Bahn)	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
<i>Beispiel</i>	ÖPNV-Haltestellen/km Strecke Bus- und Tramhaltestellen werden nur bei besonderer (Umsteige-)Bedeutung berücksichtigt	ÖPNV-Haltestellen/km Strecke Bus- und Tramhaltestellen werden nur bei besonderer (Umsteige-)Bedeutung berücksichtigt	ÖPNV-Haltestellen/km Strecke Bus- und Tramhaltestellen werden nur bei besonderer (Umsteige-)Bedeutung berücksichtigt

* wird je Alternative einheitlich bewertet

9	Unterlagen
9.1	Streckendatenbank
9.2	Knotenpunktdatenbank
9.3	Übersichtskarten
9.4	Bewertung
9.5	Verworfenen Varianten
9.6	Querschnitte je Abschnitt
9.7	Lagepläne
9.8	Knotenpunktskizzen
9.9	Kostenschätzung
9.10	Konfliktliste

Unterlage 9.1-Streckenabschnitte



Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
K-01-a-1	Bornstedter Straße	1
K-01-a-2	Trabener Steg	2
K-01-a-3	Friedenthalpark	3
K-01-a-4	Trabener Straße	4
K-01-a-5	Auerbachstraße	5
K-01-a-6	Auerbachstraße	6
K-01-b-1	Eichkampstraße	7
K-02-a-1	Auerbachstraße	8
K-02-a-2	Königsweg	9
K-02-b-1	Kolonie Hundekehle	10
K-02-b-2	Hüttenweg	11
K-03	Kronprinzessinnenweg	12
K-04	Kronprinzessinnenweg	13
K-05-a-1	Kronprinzessinnenweg	14
K-05-b-1	Rosemeyerweg	15
K-05-b-2	Rosemeyersteg	16
K-05-b-3	Borussenstraße	17
K-05-b-4	Borussenstraße	18
K-05-b-5	Borussenstraße	19
K-06	Kronprinzessinnenweg	20
K-07	Kronprinzessinnenweg	21
K-08	Kronprinzessinnenweg	22

Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-01-a-1

Straßenname	Bornstedter Straße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil	
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	370 m	

Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe V	Ruhender Verkehr	Längsparken (beidseitig)
Funktion	Wohnstraße	Parkdruck	Hoch
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd	Topographie	leichte Steigung
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Wohnen
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahrstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	7,5 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Nein	Anmerkungen	
Radverkehrsanlage	Mischverkehr	Anschluss ans bestehende Netz ggf. mit Querungshilfe Kurfürstendamm	
Breite	3,5 m	Knotenpunkte	
Radverkehrsanbindung		1. Knotenpunkt	KP-000
Fußverkehr	Gehweg	2. Knotenpunkt	KP-001
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	3. Knotenpunkt	KP-002
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung Parken einseitig aufheben Borde halten



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-01-a-2

Straßenname	Trabener Steg	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	160 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Pflaster + Beton
Klassifizierung	Sonderweg	Ruhender Verkehr	
Funktion	Brücke	Parkdruck	
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Brücke
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	Anmerkungen
Fahrstreifenanzahl		Treppe	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung		Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV		Brücke: Höhe des Geländers nicht ausreichend (1,06 m); Beleuchtung: Rampen beleuchtet, Brücke nicht beleuchtet	
Radverkehrsanlage	Gem. Geh- und Radweg	Knotenpunkte	
Breite	3,9 m	1. Knotenpunkt	KP-002
Radverkehrsanbindung		2. Knotenpunkt	
Fußverkehr	Gem. Geh- und Radweg	3. Knotenpunkt	
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Umgestaltung der Rampen
Flankierende Maßnahme	Geländerhöhe anpassen



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-01-a-3

Straßenname	Friedenthalpark	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil	
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	280 m	

Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Sonderweg	Ruhender Verkehr	
Funktion	Grünflächenanlage	Parkdruck	
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Grünflächenanlage
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahrstreifenanzahl		Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung		Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV		Anmerkungen	
Radverkehrsanlage	Zweirichtungsradweg	Grünstreifen muss ggf. entfallen; Bäume müssen ggf. weichen	
Breite	2,3 m	Knotenpunkte	
Radverkehrsanbindung		1. Knotenpunkt	KP-003
Fußverkehr	Gehweg	2. Knotenpunkt	
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	3. Knotenpunkt	
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Zweirichtungsradweg zur RSV ausbauen
Flankierende Maßnahme	Parallelen Gehweg ergänzen/erhalten



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer **K-01-a-4**

Straßenname	Trabener Straße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	1340 m



Verkehrliche Situation	
Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd
Einbahnstraßen Regelung <input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	
Verkehrsstärke	Kfz/24h
Fahstreifenanzahl	2
Fahrbahnbreite	6 m
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	Nein
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	5 m
Radverkehrsanbindung	
Fußverkehr	Gehweg
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Längsparken (beidseitig)
Parkdruck	Hoch
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	z.T halbhohe Parken (beidseitig)
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperr <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte	
1. Knotenpunkt	KP-003
2. Knotenpunkt	KP-004 bis KP 008
3. Knotenpunkt	KP-009
4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung Parken z.T. einseitig aufheben Borde halten



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-01-a-5

Straßenname	Auerbachstraße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	240 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe V	Ruhender Verkehr	Längsparken (einseitig)
Funktion	Erschließungsstraße	Parkdruck	Hoch
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Wohnen
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	Anmerkungen
Fahstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	6,4 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Nein		
Radverkehrsanlage	Mischverkehr		
Breite	5,6 m	Knotenpunkte	
Radverkehrsanbindung		1. Knotenpunkt	KP-009
Fußverkehr	Gehweg	2. Knotenpunkt	KP-010
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	3. Knotenpunkt	KP-011
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung

Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-01-a-6

Straßenname	Auerbachstraße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	270 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe V	Ruhender Verkehr	Längsparken (einseitig)
Funktion	Erschließungsstraße	Parkdruck	Gering
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Mischnutzung
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	Anmerkungen
Fahrstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	5,6 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Nein		DTV Kfz ggf. wenig verträglich, Verkehrszählung sinnvoll
Radverkehrsanlage	Mischverkehr	Knotenpunkte	
Breite	5,6 m	1. Knotenpunkt	KP-011
Radverkehrsanbindung		2. Knotenpunkt	KP-012
Fußverkehr	Gehweg	3. Knotenpunkt	
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße (prüfen)
Flankierende Maßnahme	Markierung Verkehrsberuhigende Maßnahmen Borde halten

Streckenabschnitte Königsweg Abschnittsnummer **K-01-b-1**

Straßenname	Eichkampstraße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	1690 m

Verkehrliche Situation	
Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	2
Fahrbahnbreite	7,1 m
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsberuhigung	-
ÖPNV	Ja
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	7,1 m
Radverkehrsanbindung	
Fußverkehr	Gehweg
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	z.T. Längs- und Querparken
Parkdruck	Mittel
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	DTV Kfz ggf. wenig verträglich, Verkehrszählung sinnvoll
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperr <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte	
1. Knotenpunkt	KP-013
2. Knotenpunkt	KP-014 bis KP-018
3. Knotenpunkt	KP-019
4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße (prüfen)
Flankierende Maßnahme	Markierung Borde halten



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-02-a-1

Straßenname	Auerbachstraße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	130 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe V	Ruhender Verkehr	Nein
Funktion	Erschließungsstraße	Parkdruck	-
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Unterführung
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahrstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	5,6 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Nein	Anmerkungen	
Radverkehrsanlage	Mischverkehr	DTV Kfz ggf. wenig verträglich, Verkehrszählung sinnvoll	
Breite	5,6 m	Knotenpunkte	
Radverkehrsanbindung		1. Knotenpunkt KP-012	
Fußverkehr	Gehweg	2. Knotenpunkt KP-013	
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	3. Knotenpunkt	
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße (prüfen)
Flankierende Maßnahme	Markierung Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Streckenabschnitte Königsweg Abschnittsnummer **K-02-a-2**

Straßenname	Königsweg	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	2320 m

Verkehrliche Situation

Lage:

Klassifizierung:

Funktion:

Baulastträger:

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl:

Fahrbahnbreite: m

zulässige Geschwindigkeit: km/h

Verkehrsberuhigung:

ÖPNV:

Radverkehrsanlage:

Breite:

Radverkehrsanbindung:

Fußverkehr:

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche:

Ruhender Verkehr:

Parkdruck:

Topographie:

Nutzungen:

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	Fahrbahnbreiten: südl. Abschnitt: ca. 3,90 m, nördl. Abschnitt: ca. 4,30 m; Information SenUVK: viele Skater und Fußgänger im Sommer
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperrung <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt:

2. Knotenpunkt:

3. Knotenpunkt:

4. Knotenpunkt:

Handlungsbedarf

Maßnahme:

Flankierende Maßnahme:



Streckenabschnitte Königsweg Abschnittsnummer **K-02-b-1**

Straßenname	Kolonie Hundekehle	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	2260 m

Verkehrliche Situation

Lage:

Klassifizierung:

Funktion:

Baulastträger:

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl:

Fahrbahnbreite:

zulässige Geschwindigkeit: km/h

Verkehrsberuhigung:

ÖPNV:

Radverkehrsanlage:

Breite:

Radverkehrsanbindung:

Fußverkehr:

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche:

Ruhender Verkehr:

Parkdruck:

Topographie:

Nutzungen:

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	Beleuchtung: z.T.; Nutzergruppen: Straßen muss weiterhin für Kleingarten-Nutzer und DB mit Kfz erreichbar sein Naturschutzgebiet
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperr <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt:

2. Knotenpunkt:

3. Knotenpunkt:

4. Knotenpunkt:



Handlungsbedarf

Maßnahme:

Flankierende Maßnahme:



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-02-b-2

Straßenname	Hüttenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	180 m



Verkehrliche Situation

Lage: innerorts

Klassifizierung: Stufe II

Funktion: Hauptverkehrsstraße

Baulastträger: Steglitz-Zehlendorf

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: 13140 Kfz/24h

Fahstreifenanzahl: 2

Fahrbahnbreite: m

zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h

Verkehrsberuhigung: -

ÖPNV: Nein

Radverkehrsanlage: Schutzstreifen

Breite: 1 m

Radverkehrsanbindung:

Fußverkehr: Gehweg

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche: Asphalt

Ruhender Verkehr: Nein

Parkdruck: -

Topographie: flach

Nutzungen: Anbindung Autobahn

<h4>Barrierefreiheit</h4> <p>Treppe <input type="checkbox"/></p> <p>Poller <input type="checkbox"/></p> <p>Umlaufsperr <input type="checkbox"/></p> <p>Bord > 5 cm <input type="checkbox"/></p>	<h4>Anmerkungen</h4> <p>RVA: nördl. Fahrbahnseite: Schutzstreifen, südl. Fahrbahnseite: Radweg</p>
--	--

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt: KP-020

2. Knotenpunkt: KP-021

3. Knotenpunkt:

4. Knotenpunkt:



Handlungsbedarf

Maßnahme: RSV: Seitenraum und Radfahrstreifen

Flankierende Maßnahme: Markierung Borde halten

Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer **K-03**

Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	3990 m



Verkehrliche Situation

Lage: innerorts

Klassifizierung: Sonderweg

Funktion: Forst-/Wirtschaftsweg

Baulastträger: Steglitz-Zehlendorf

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: _____ Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl: _____

Fahrbahnbreite: _____ m

zulässige Geschwindigkeit: _____ km/h

Verkehrsberuhigung: _____

ÖPNV: _____

Radverkehrsanlage: Gem. Geh- und Radweg

Breite: 6,2 m

Radverkehrsanbindung: _____

Fußverkehr: Gemeinsamer Geh- und

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche: Asphalt

Ruhender Verkehr: _____

Parkdruck: _____

Topographie: flach

Nutzungen: Freizeit

<h4>Barrierefreiheit</h4> <p>Treppe <input type="checkbox"/></p> <p>Poller <input type="checkbox"/></p> <p>Umlaufsperr <input type="checkbox"/></p> <p>Bord > 5 cm <input type="checkbox"/></p>	<h4>Anmerkungen</h4> <p>Information SenUVK: viele Skater und Fußgänger im Sommer</p>
--	--

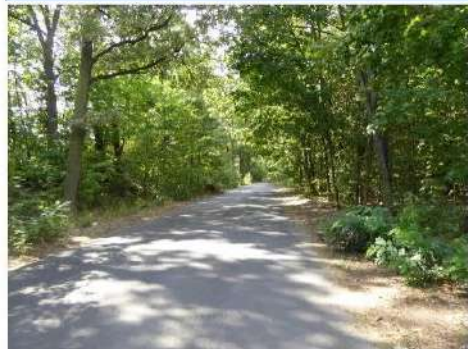
Knotenpunkte

1. Knotenpunkt: KP-021

2. Knotenpunkt: KP-022

3. Knotenpunkt: _____

4. Knotenpunkt: _____



Handlungsbedarf

Maßnahme: _____

Flankierende Maßnahme: Beleuchtung (prüfen, Naturschutz)



Streckenabschnitte Königsweg Abschnittsnummer **K-04**

Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	1130 m

Verkehrliche Situation

Lage:

Klassifizierung:

Funktion:

Baulastträger:

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke:

Fahstreifenanzahl:

Fahrbahnbreite: m

zulässige Geschwindigkeit:

Verkehrsberuhigung:

ÖPNV:

Radverkehrsanlage:

Breite: m

Radverkehrsanbindung:

Fußverkehr:

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche:

Ruhender Verkehr:

Parkdruck:

Topographie:

Nutzungen:

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	RVA: westl. FBS: GW RF frei; östl. FBS: Geh- und Radweg (1,8 m, Süden); GW RF frei (z.T. nur 1,0 m, Norden); Verkehrs-prognose 2030: DTV 5000 Kfz/24h; Naturschutzgebiet
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperrung <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt:

2. Knotenpunkt:

3. Knotenpunkt:

4. Knotenpunkt:



Handlungsbedarf

Maßnahme:

Flankierende Maßnahme:



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-05-a-1

Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf	
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	1000 m	

Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe III	Ruhender Verkehr	z.T. Längsparken (beidseitig)
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Parkdruck	Mittel
Baulastträger	Steglitz-Zehlendorf	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Mischnutzung
Verkehrsstärke	8820 Kfz/24h	Barrierefreiheit	Anmerkungen
Fahstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	11,5 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	-	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Ja		RVA: im Seitenraum vorhanden, nicht benutzungspflichtig; östl. Fahrbahnsteite: 1,6 m; Verkehrsprognose 2030: DTV10.000 Kfz/24h
Radverkehrsanlage	Mischverkehr	Knotenpunkte	
Breite	m	1. Knotenpunkt	KP-023
Radverkehrsanbindung	D-Route 3/ Europaradwe	2. Knotenpunkt	KP-024
Fußverkehr	Gehweg	3. Knotenpunkt	KP-026
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	4. Knotenpunkt	KP-033



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Radfahrstreifen (beidseitig) 30 km/h
Flankierende Maßnahme	Umgestaltung Gehweg



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-05-b-1

Straßenname	Rosemeyerweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	220 m



Verkehrliche Situation

Lage: innerorts

Klassifizierung: Sonderweg

Funktion: Grünflächenanlage

Baulastträger: Steglitz-Zehlendorf

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: _____ Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl: _____

Fahrbahnbreite: _____ m

zulässige Geschwindigkeit: _____ km/h

Verkehrsberuhigung: _____

ÖPNV: _____

Radverkehrsanlage: Keine RVA

Breite: _____ m

Radverkehrsanbindung: D-Route 3/ Europaradwe

Fußverkehr: Gehweg

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche: Pflaster

Ruhender Verkehr: _____

Parkdruck: _____

Topographie: flach

Nutzungen: Grünflächenanlage

<h4>Barrierefreiheit</h4> <p>Treppe <input type="checkbox"/></p> <p>Poller <input type="checkbox"/></p> <p>Umlaufsperr <input type="checkbox"/></p> <p>Bord > 5 cm <input type="checkbox"/></p>	<h4>Anmerkungen</h4> <p>Nutzung: Imbiss/Kiosk Liegestühle im Seitenraum; ÖPNV-Haltestelle: S-Bahnhof Nikolassee</p>
--	---

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt: KP-023

2. Knotenpunkt: KP-027

3. Knotenpunkt: _____

4. Knotenpunkt: _____



Handlungsbedarf

Maßnahme: Ausbau zur RSV inkl. Gehweg

Flankierende Maßnahme: _____

Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-05-b-2

Straßenname	Rosemeyersteg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	110 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Sonderweg	Ruhender Verkehr	
Funktion	Brücke	Parkdruck	
Baulastträger	Steglitz-Zehlendorf	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung <input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>		Nutzungen	Brücke
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahstreifenanzahl			
Fahrbahnbreite	m	Anmerkungen	
zulässige Geschwindigkeit	km/h		
Verkehrsberuhigung		ÖPNV-Haltestelle: S-Bahnhof Nikolassee	
ÖPNV			
Radverkehrsanlage	Keine RVA	Knotenpunkte	
Breite	6,8 m		
Radverkehrsanbindung		1. Knotenpunkt KP-027	
Fußverkehr	Gehweg		
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	2. Knotenpunkt KP-028	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	kein Handlungsbedarf
Flankierende Maßnahme	Geländerhöhe anpassen

Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-05-b-3

Straßenname	Borussenstraße	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	290 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe V	Ruhender Verkehr	Nein
Funktion	Erschließungsstraße	Parkdruck	-
Baulastträger	Steglitz-Zehlendorf	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Mischnutzung
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahrstreifenanzahl	2		
Fahrbahnbreite	6 m	Anmerkungen	
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h		
Verkehrsberuhigung	-	ÖPNV-Haltestelle: S-Bahnhof Nikolassee, Bushaltestellen auf der Fahrbahn	
ÖPNV	Ja		
Radverkehrsanlage	Mischverkehr		
Breite	m		
Radverkehrsanbindung		Knotenpunkte	
Fußverkehr	Gehweg	1. Knotenpunkt KP-027	
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	2. Knotenpunkt KP-028	
		3. Knotenpunkt	
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung Borde halten

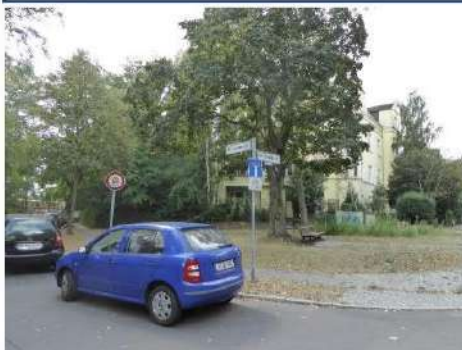
Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-05-b-4

Straßenname	Borussenstraße	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf	
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	320 m	

Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe V	Ruhender Verkehr	Längsparken (einseitig)
Funktion	Wohnstraße	Parkdruck	Mittel
Baulastträger	Steglitz-Zehlendorf	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input checked="" type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Wohnen
Verkehrsstärke	Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahrstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	5,2 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	-	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Nein	Anmerkungen	
Radverkehrsanlage	Mischverkehr		
Breite	3 m		
Radverkehrsanbindung			
Fußverkehr	Gehweg	Knotenpunkte	
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	1. Knotenpunkt	KP-028
		2. Knotenpunkt	
		3. Knotenpunkt	
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung Parken aufheben Borde halten



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-05-b-5

Straßenname	Borussenstraße	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenunabhängig	Länge	250 m



Verkehrliche Situation

Lage: innerorts

Klassifizierung: Sonderweg

Funktion: Grünflächenanlage

Baulastträger: Steglitz-Zehlendorf

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: _____ Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl: _____

Fahrbahnbreite: _____ m

zulässige Geschwindigkeit: _____ km/h

Verkehrsberuhigung: _____

ÖPNV: _____

Radverkehrsanlage: Gem. Geh- und Radweg

Breite: _____ m

Radverkehrsanbindung: D-Route 3/ Europaradwe

Fußverkehr: Gemeinsamer Geh- und

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche: wassergebundene Decke

Ruhender Verkehr: _____

Parkdruck: _____

Topographie: flach

Nutzungen: Grünflächenanlage

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperr <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt: KP-029

2. Knotenpunkt: KP-033

3. Knotenpunkt: _____

4. Knotenpunkt: _____



Handlungsbedarf

Maßnahme: Ausbau zur RSV oder Radvorrangroute inkl. Gehweg; Asphalt

Flankierende Maßnahme: _____



Streckenabschnitte Königsweg Abschnittsnummer **K-06**

Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	480 m

Verkehrliche Situation	
Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe III
Funktion	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Steglitz-Zehlendorf
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	8820 Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	2
Fahrbahnbreite	12 m
zulässige Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsberuhigung	
ÖPNV	Ja
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	<input type="text"/> m
Radverkehrsanbindung	
Fußverkehr	Gehweg
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	z.T. Längsparken (einseitig)
Parkdruck	Gering
Topographie	flach
Nutzungen	Gewerbe

Barrierefreiheit	Anmerkungen
Treppe <input type="checkbox"/>	Breiten: Seitenraum gesamt: 9,9 m; RVA südl. Fahrbahnseite: 1,7 m; Straßenraum gesamt: 21,9 m
Poller <input type="checkbox"/>	
Umlaufsperrung <input type="checkbox"/>	
Bord > 5 cm <input type="checkbox"/>	

Knotenpunkte	
1. Knotenpunkt	KP-033
2. Knotenpunkt	KP-030
3. Knotenpunkt	
4. Knotenpunkt	

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Radfahrstreifen (beidseitig), 30 km/h
Flankierende Maßnahme	Umgestaltung Gehweg



Streckenabschnitte Königsweg Abschnittsnummer **K-07**

Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	200 m



Verkehrliche Situation

Lage: innerorts

Klassifizierung: Stufe III

Funktion: Hauptverkehrsstraße

Baulastträger: Steglitz-Zehlendorf

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke: 8820 Kfz/24h

Fahstreifenanzahl: 2

Fahrbahnbreite: 7 m

zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h

Verkehrsberuhigung: -

ÖPNV: Ja

Radverkehrsanlage: Mischverkehr

Breite: m

Radverkehrsanbindung: D-Route 3/ Europaradwe

Fußverkehr: Gehweg

Beleuchtung:

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche: Asphalt

Ruhender Verkehr: Nein

Parkdruck: -

Topographie: flach

Nutzungen: Gewerbe

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Breiten: Seitenraum gesamt: 5,8 m

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt: KP-031

2. Knotenpunkt: _____

3. Knotenpunkt: _____

4. Knotenpunkt: _____



Handlungsbedarf

Maßnahme: Vollständige Umgestaltung notwendig

Flankierende Maßnahme: _____



Streckenabschnitte Königsweg

Abschnittsnummer

K-08

Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Kommune/Bezirk	Steglitz-Zehlendorf
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	380 m



Verkehrliche Situation		Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Lage	innerorts	Oberfläche	Asphalt
Klassifizierung	Stufe III	Ruhender Verkehr	z.T. Längsparken (einseitig)
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Parkdruck	Gering
Baulastträger	Steglitz-Zehlendorf	Topographie	flach
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	Nutzungen	Mischnutzung
Verkehrsstärke	10000 Kfz/24h	Barrierefreiheit	
Fahrstreifenanzahl	2	Treppe	<input type="checkbox"/>
Fahrbahnbreite	6,4 m	Poller	<input type="checkbox"/>
zulässige Geschwindigkeit	50 km/h	Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>
Verkehrsberuhigung	-	Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	Ja	Anmerkungen	
Radverkehrsanlage	Mischverkehr	ÖPNV-Haltestellen: Bushaltestellen; RVA: Radweg (beidseitig, ca. 1,0 m)	
Breite	<input type="text"/> m	Knotenpunkte	
Radverkehrsanbindung	Berliner Mauerweg, D-Ro	1. Knotenpunkt	KP-031
Fußverkehr	Gehweg	2. Knotenpunkt	KP-032
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	3. Knotenpunkt	
		4. Knotenpunkt	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	jeweils einen Fahrstreifen für den Radverkehr (Radfahrstreifen), 30 km/h
Flankierende Maßnahme	Markierung Borde halten



Unterlage 9.2-Knotenpunkte

Inhaltsverzeichnis

Knotenpunktnummer	Straßenname	Seite
KP-000	Bornstedter Straße	1
KP-001	Bornstedter Straße	2
KP-002	Bornstedter Straße	3
KP-003	Trabener Straße	4
KP-004	Trabener Straße	5
KP-005	Trabener Straße	6
KP-006	Trabener Straße	7
KP-007	Trabener Straße	8
KP-008	Trabener Straße	9
KP-009	Trabener Straße	10
KP-010	Auerbachstraße	11
KP-011	Auerbachstraße	12
KP-012	Auerbachstraße	13
KP-013	Auerbachstraße	14
KP-014	Eichkampstraße	15
KP-015	Eichkampstraße	16
KP-016	Eichkampstraße	17
KP-017	Eichkampstraße Straße	18
KP-018	Eichkampstraße	19
KP-019	Eichkampstraße	20
KP-020	Hüttenweg	21
KP-021	Hüttenweg	22
KP-022	Kronprinzessinnenweg	23
KP-023	Kronprinzessinnenweg	24
KP-024	Kronprinzessinnenweg	25
KP-025	Kronprinzessinnenweg	26
KP-026	Kronprinzessinnenweg	27
KP-027	Borussenstraße	28
KP-028	Borussenstraße	29
KP-029	Borussenstraße	30
KP-030	Kronprinzessinnenweg	31
KP-031	Kronprinzessinnenweg	32
KP-032	Kronprinzessinnenweg	33
KP-033	Kronprinzessinnenweg	34

Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung mit Mittelstreifen"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Bornstedter Straße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Kurfürstendamm"/>
Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="31.770"/>
Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="6"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Beidseitiger Einrichtungsradw"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text"/>	Straßenname	<input type="text" value="Kurfürstendamm"/>
Funktion	<input type="text"/>	Funktion	<input type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>
DTV	<input type="text"/>	DTV	<input type="text" value="31.770"/>
Fahrstreifen	<input type="text"/>	Fahrstreifen	<input type="text" value="6"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Beidseitiger Einrichtungsradw"/>
Anmerkungen	<input type="text" value="Anbindung an Radnetz?"/>		



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Kein Handlungsbedarf"/>
Flankierende Maßnahme	<input type="text" value="Kein Handlungsbedarf"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-001

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Bornstedter Straße"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text"/>
Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahrstreifenanzahl	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Bornstedter Straße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Kronprinzendamm"/>
Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahrstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahrstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen	<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>		

Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-002**

Knotenpunktart **Plangleiche Einmündung**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Kfz-Verk**



Zufahrt 1

Straßenname
 Funktion
 DTV
 Fahrstreifenanzahl
 zul. Geschwindigkeit
 ÖPNV
 Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname **Bornstedter Straße**
 Funktion **Wohnstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 3

Straßenname **Bornstedter Straße**
 Funktion **Wohnstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 4

Straßenname **Trabener Steg**
 Funktion **Brücke**
 DTV **0**
 Fahrstreifen **0**
 zul. Geschwindigkeit **kein Kfz-Verkehr**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Gem. Geh- und Radweg**

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme **Radverkehr bevorzugen (Beschilderung/baulich)**

Flankierende Maßnahme

Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung (Wendeanlage)"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Kfz-Verk)"/>	

<p>Zufahrt 1</p> <p>Straßenname <input type="text"/></p> <p>Funktion <input type="text"/></p> <p>DTV <input type="text"/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input type="text" value=""/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input type="text"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox" value=""/></p> <p>Radverkehrsführung <input type="text"/></p> <p>Zufahrt 3</p> <p>Straßenname <input type="text"/></p> <p>Funktion <input type="text"/></p> <p>DTV <input type="text"/></p> <p>Fahrstreifen <input type="text" value=""/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input type="text"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox" value=""/></p> <p>Radverkehrsführung <input type="text"/></p> <p>Anmerkungen</p> <div style="border: 1px solid #ccc; height: 40px; width: 100%;"></div>	<p>Zufahrt 2</p> <p>Straßenname <input type="text" value="Friedenthalpark"/></p> <p>Funktion <input type="text" value="Grünflächenanlage"/></p> <p>DTV <input type="text" value="0"/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input type="text" value="0"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input type="text" value="kein Kfz-Verkehr"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox" value=""/></p> <p>Radverkehrsführung <input type="text" value="Gem. Geh- und Radweg"/></p> <p>Zufahrt 4</p> <p>Straßenname <input type="text" value="Trabener Straße"/></p> <p>Funktion <input type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV <input type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifen <input type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox" value=""/></p> <p>Radverkehrsführung <input type="text" value="Mischverkehr"/></p>
--	--



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Radverkehr bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<div style="border: 1px solid #ccc; height: 40px; width: 100%;"></div>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-004

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Hilde-Ephriam-Straße	Straßenname	Trabener Straße
Funktion	Wohnstraße	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	k.A.	DTV	k.A.
Fahstreifenanzahl	2	Fahstreifenanzahl	2
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	30
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname		Straßenname	Trabener Straße
Funktion		Funktion	Erschließungsstraße
DTV		DTV	k.A.
Fahstreifen		Fahstreifen	2
zul. Geschwindigkeit		zul. Geschwindigkeit	30
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung		Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen			

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-005**

Knotenpunktart **Plangleiche Einmündung**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)**



Zufahrt 1

Straßenname
 Funktion
 DTV
 Fahrstreifenanzahl
 zul. Geschwindigkeit
 ÖPNV
 Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname **Trabener Straße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 3

Straßenname **Erbacher Straße**
 Funktion **Wohnstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 4

Straßenname **Trabener Straße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Anmerkungen

Handlungsbedarf

Maßnahme **Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)**

Flankierende Maßnahme

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-006

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text"/>	Straßenname	<input type="text" value="Trabener Straße"/>
Funktion	<input type="text"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text"/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Niersteiner Straße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Trabener Straße"/>
Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen			
<input style="height: 40px;" type="text"/>			

Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<input style="height: 30px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-007

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)	

<p>Zufahrt 1</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input style="width: 30px;" type="text"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text"/></p>	<p>Zufahrt 2</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Trabener Straße"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input style="width: 30px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Zufahrt 3</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Erdener Straße"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifen <input style="width: 30px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>	<p>Zufahrt 4</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Trabener Straße"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifen <input style="width: 30px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Anmerkungen</p> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>	

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-008

Knotenpunktart	Plangleicher Knotenpunkt	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Hilde-Ephriam-Straße	Straßenname	Trabener Straße
Funktion	Wohnstraße	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	k.A.	DTV	k.A.
Fahstreifenanzahl	2	Fahstreifenanzahl	2
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	30
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	Wissmannstraße	Straßenname	Trabener Straße
Funktion	Wohnstraße	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	k.A.	DTV	k.A.
Fahstreifen	2	Fahstreifen	2
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	30
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen			

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-009**

Knotenpunktart **Plangleicher Knotenpunkt**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)**



Zufahrt 1

Straßenname **Trabener Straße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV **-**
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 3

Straßenname **Fontanestraße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Anmerkungen

Zufahrt 2

Straßenname **Winkler Straße**
 Funktion **Wohnstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 4

Straßenname **Am Bahnhof Grunewald**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**



Handlungsbedarf

Maßnahme **Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich), ggf. Signalisierung**

Flankierende Maßnahme



Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-010**

Knotenpunktart **Plangleicher Knotenpunkt**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)**



Zufahrt 1

Straßenname **Am Bahnhof Grunewald**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 2

Straßenname **Fontanestraße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 3

Straßenname **Fontanestraße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 4

Straßenname **Auerbachstraße**
 Funktion **Erschließungsstraße**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme **Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich), ggf. Signalisierung**

Flankierende Maßnahme



Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-011

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Plangleich (Rechts-vor-Link)	

<p>Zufahrt 1</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input style="width: 20px;" type="text" value=""/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text"/></p>	<p>Zufahrt 2</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Auerbachstraße"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input style="width: 20px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Zufahrt 3</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Douglasstraße"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Wohnstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifen <input style="width: 20px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>	<p>Zufahrt 4</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Auerbachstraße"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifen <input style="width: 20px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Anmerkungen</p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>	

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-012

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Abknick)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Auerbachstraße"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text"/>
Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahrstreifenanzahl	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Kolonie Hundekehle"/>	Straßenname	<input type="text" value="Auerbachstraße"/>
Funktion	<input type="text" value="Forst-/Wirtschaftsweg"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahrstreifen	<input type="text" value="1"/>	Fahrstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="k.A."/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen			
<input type="text"/>			

Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße/RSV (Beschilderung/baulich), ggf. Signalisierung"/>
Flankierende Maßnahme	<input type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-013**

Knotenpunktart **Plangleicher Knotenpunkt**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)**



Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Eichkampstraße	Straßenname	Auerbachstraße
Funktion	Erschließungsstraße	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	k.A.	DTV	k.A.
Fahstreifenanzahl	2	Fahstreifenanzahl	2
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	30
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	Königsweg	Straßenname	Pappelplatz
Funktion	Forst-/Wirtschaftsweg	Funktion	Forst-/Wirtschaftsweg
DTV	k.A.	DTV	k.A.
Fahstreifen	<input type="checkbox"/>	Fahstreifen	2
zul. Geschwindigkeit	k.A.	zul. Geschwindigkeit	k.A.
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen			
<input type="text"/>			



Handlungsbedarf

Maßnahme **LSA; bei Auswahl der Alternative: RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich)**

Flankierende Maßnahme



Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-014

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleicher Knotenpunkt"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Beschild)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Dauerwaldstraße"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen	<input style="width: 100%; height: 100%;" type="text"/>		

Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<input style="width: 100%; height: 30px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampsraße"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text"/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Alte Allee"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen	<input type="text"/>		



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<input type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-016

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Eichkampstraße	Straßenname	
Funktion	Erschließungsstraße	Funktion	
DTV	k.A.	DTV	
Fahstreifenanzahl	2	Fahstreifenanzahl	1
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	Eichkampstraße	Straßenname	Kiefernweg
Funktion	Erschließungsstraße	Funktion	Wohnstraße
DTV	k.A.	DTV	k.A.
Fahstreifen	2	Fahstreifen	2
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	30
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen			

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-017

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)"/>	

<p>Zufahrt 1</p> <p>Straßenname: <input type="text" value="Eichkampstraße"/></p> <p>Funktion: <input type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV: <input type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahstreifenanzahl: <input type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input type="text" value="Mischverkehr"/></p>	<p>Zufahrt 2</p> <p>Straßenname: <input type="text"/></p> <p>Funktion: <input type="text"/></p> <p>DTV: <input type="text"/></p> <p>Fahstreifenanzahl: <input type="text"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input type="text"/></p> <p>ÖPNV: <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input type="text"/></p>
<p>Zufahrt 3</p> <p>Straßenname: <input type="text" value="Eichkampstraße"/></p> <p>Funktion: <input type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV: <input type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahstreifen: <input type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input type="text" value="Mischverkehr"/></p>	<p>Zufahrt 4</p> <p>Straßenname: <input type="text" value="Maikäferpfad"/></p> <p>Funktion: <input type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV: <input type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahstreifen: <input type="text" value="1"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV: <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Anmerkungen</p> <div style="border: 1px solid #ccc; height: 40px; width: 100%;"></div>	

Handlungsbedarf

Maßnahme:

Flankierende Maßnahme:

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-018

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text"/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Lärchenweg"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Wohnstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text" value="1"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen	<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>		

Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-019

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Lichtsignalgesteuert"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text"/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Beidseitiger Einrichtungsradw"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Eichkampstraße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Waldschulallee"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen			
<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>			



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="Fahrradstraße bevorzugen (Signalisierung anpassen)"/>
Flankierende Maßnahme	<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-020**

Knotenpunktart **Plangleiche Einmündung**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Beschild)**



Zufahrt 1

Straßenname **Kolonie Hundekehle**
 Funktion **Forst-/Wirtschaftsweg**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl **1**
 zul. Geschwindigkeit **k.A.**
 ÖPNV **-**
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 2

Straßenname **Hüttenweg**
 Funktion **Hauptverkehrsstraße**
 DTV **13.130**
 Fahrstreifenanzahl **2**
 zul. Geschwindigkeit **50**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 3

Straßenname
 Funktion
 DTV
 Fahrstreifen
 zul. Geschwindigkeit
 ÖPNV
 Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname **Hüttenweg**
 Funktion **Hauptverkehrsstraße**
 DTV **13.140**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **50**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme **RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich) ,abhängig von Radverkehrsführung**

Flankierende Maßnahme

Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer

Knotenpunktart	<input style="width: 90%;" type="text" value="Plangleicher Knotenpunkt"/>	
Regelung	<input style="width: 90%;" type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input style="width: 70%;" type="text" value="Königsweg"/>	Straßenname	<input style="width: 70%;" type="text" value="Hüttenweg"/>
Funktion	<input style="width: 70%;" type="text" value="Forst-/Wirtschaftsweg"/>	Funktion	<input style="width: 70%;" type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>
DTV	<input style="width: 70%;" type="text" value="k.A."/>	DTV	<input style="width: 70%;" type="text" value="k.A."/>
Fahstreifenanzahl	<input style="width: 70%;" type="text" value=""/>	Fahstreifenanzahl	<input style="width: 70%;" type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input style="width: 70%;" type="text" value="-"/>	zul. Geschwindigkeit	<input style="width: 70%;" type="text" value="50"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input style="width: 70%;" type="text" value="Gem. Geh- und Radweg"/>	Radverkehrsführung	<input style="width: 70%;" type="text" value="Mischverkehr"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input style="width: 70%;" type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/>	Straßenname	<input style="width: 70%;" type="text" value="Hüttenweg"/>
Funktion	<input style="width: 70%;" type="text" value="Forst-/Wirtschaftsweg"/>	Funktion	<input style="width: 70%;" type="text" value="Forst-/Wirtschaftsweg"/>
DTV	<input style="width: 70%;" type="text" value="k.A."/>	DTV	<input style="width: 70%;" type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input style="width: 70%;" type="text" value=""/>	Fahstreifen	<input style="width: 70%;" type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input style="width: 70%;" type="text" value="-"/>	zul. Geschwindigkeit	<input style="width: 70%;" type="text" value="-"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input style="width: 70%;" type="text" value="Gem. Geh- und Radweg"/>	Radverkehrsführung	<input style="width: 70%;" type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen			
<input style="width: 100%; height: 100%;" type="text"/>			



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input ggf."="" platz"="" style="width: 75%;" type="text" value="RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich); Knotenpunkt- "/>
Flankierende Maßnahme	<input style="width: 75%; height: 30px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-022**

Knotenpunktart **Plangleiche Einmündung**
 Regelung **Vorfahrtsgeregelt (Beschild)**



Zufahrt 1

Straßenname **Kronprinzessinnenweg**
 Funktion **Forst-/Wirtschaftsweg**
 DTV **k.A.**
 Fahrstreifenanzahl
 zul. Geschwindigkeit **-**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Gem. Geh- und Radweg**

Zufahrt 3

Straßenname **Kronprinzessinnenweg**
 Funktion **Hauptverkehrsstraße**
 DTV **7.718**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **50**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Gehweg, Radfahrer frei**

Anmerkungen

Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 5.000 Kfz/24h

Zufahrt 2

Straßenname
 Funktion
 DTV
 Fahrstreifenanzahl
 zul. Geschwindigkeit
 ÖPNV
 Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname **Havelchaussee**
 Funktion **Hauptverkehrsstraße**
 DTV **554**
 Fahrstreifen **2**
 zul. Geschwindigkeit **30**
 ÖPNV
 Radverkehrsführung **Gehweg, Radfahrer frei**



Handlungsbedarf

Maßnahme **RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich), ggf. Signalisierung**

Flankierende Maßnahme



Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-023**

Knotenpunktart **Plangleicher Knotenpunkt**

Regelung **Lichtsignalgesteuert**



Zufahrt 1

Straßenname **Kronprinzessinnenweg**

Funktion **Hauptverkehrsstraße**

DTV **7.718 (2014)**

Fahstreifenanzahl **2**

zul. Geschwindigkeit **50**

ÖPNV

Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 3

Straßenname **Kronprinzessinnenweg**

Funktion **Hauptverkehrsstraße**

DTV **8.820 (2014)**

Fahstreifen **2**

zul. Geschwindigkeit **50**

ÖPNV

Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Anmerkungen

Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg (Zufahrt 3): DTV 10.000 Kfz/24h
 Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg (Zufahrt 1): DTV 5.000 Kfz/24h

Zufahrt 2

Straßenname **Spanische Allee**

Funktion **Hauptverkehrsstraße**

DTV **8.370 (2014)**

Fahstreifenanzahl **3**

zul. Geschwindigkeit **50**

ÖPNV

Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Zufahrt 4

Straßenname **Wannseebadweg**

Funktion **Erschließungsstraße**

DTV **k.A.**

Fahstreifen **3**

zul. Geschwindigkeit **50**

ÖPNV

Radverkehrsführung **Mischverkehr**



Handlungsbedarf

Maßnahme **RSV bevorzugen (baulich, LSA)**

Flankierende Maßnahme



Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleicher Knotenpunkt"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Beschild)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/>	Straßenname	<input type="text" value="Am Beelitzhof"/>
Funktion	<input type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="8.820 (2014)"/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/>	Straßenname	<input type="text" value="Badeweg"/>
Funktion	<input type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="8.820 (2014)"/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Anmerkungen	<input type="text" value="Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h"/>		

Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text"/>
Flankierende Maßnahme	<input type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-025

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Beschild)	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Straßenname	
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Funktion	
DTV	8.820 (2014)	DTV	
Fahrstreifenanzahl	2	Fahrstreifenanzahl	
zul. Geschwindigkeit	50	zul. Geschwindigkeit	
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Straßenname	Scabellstraße
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	8.820 (2014)	DTV	k.A.
Fahrstreifen	2	Fahrstreifen	2
zul. Geschwindigkeit	50	zul. Geschwindigkeit	50
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen	Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h		



Handlungsbedarf	
Maßnahme	
Flankierende Maßnahme	



Knotenpunkte Königsweg Knotenpunktnummer

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Beschild)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/>	Straßenname	<input type="text" value="Nymphenufer"/>
Funktion	<input type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>
DTV	<input type="text" value="8.820 (2014)"/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="8.820 (2014)"/>	DTV	<input type="text"/>
Fahstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahstreifen	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="50"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Anmerkungen	<input type="text" value="Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h"/>		



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text"/>
Flankierende Maßnahme	<input type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-027

Knotenpunktart	<input type="text" value="Plangleiche Einmündung"/>	
Regelung	<input type="text" value="Vorfahrtsgeregelt (Kfz-Verk)"/>	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	<input type="text" value="Borussenstraße"/>	Straßenname	<input type="text"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text"/>
Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>	Fahrstreifenanzahl	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text"/>
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	<input type="text" value="Borussenstraße"/>	Straßenname	<input type="text" value="Rosemeyersteg"/>
Funktion	<input type="text" value="Erschließungsstraße"/>	Funktion	<input type="text" value="Brücke"/>
DTV	<input type="text" value="k.A."/>	DTV	<input type="text" value="k.A."/>
Fahrstreifen	<input type="text" value="2"/>	Fahrstreifen	<input type="text"/>
zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/>	zul. Geschwindigkeit	<input type="text" value="kein Kfz-Verkehr"/>
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	<input type="text" value="Mischverkehr"/>	Radverkehrsführung	<input type="text" value="Gem. Geh- und Radweg"/>
Anmerkungen			
<input style="height: 40px;" type="text"/>			



Handlungsbedarf	
Maßnahme	<input type="text" value="RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich)"/>
Flankierende Maßnahme	<input style="height: 40px;" type="text"/>

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-028

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Rechts-v)	

<p>Zufahrt 1</p> <p>Straßenname: <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Funktion: <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>DTV: <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Fahstreifenanzahl: <input style="width: 20px;" type="text"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>ÖPNV: <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input style="width: 90%;" type="text"/></p>	<p>Zufahrt 2</p> <p>Straßenname: <input style="width: 90%;" type="text" value="Borussenstraße"/></p> <p>Funktion: <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV: <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahstreifenanzahl: <input style="width: 20px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Zufahrt 3</p> <p>Straßenname: <input style="width: 90%;" type="text" value="Borussenstraße"/></p> <p>Funktion: <input style="width: 90%;" type="text" value="Wohnstraße"/></p> <p>DTV: <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahstreifen: <input style="width: 20px;" type="text" value="1"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV: <input type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>	<p>Zufahrt 4</p> <p>Straßenname: <input style="width: 90%;" type="text" value="Am Beelitzhof"/></p> <p>Funktion: <input style="width: 90%;" type="text" value="Erschließungsstraße"/></p> <p>DTV: <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahstreifen: <input style="width: 20px;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit: <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung: <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Anmerkungen</p> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>	



Handlungsbedarf	
Maßnahme	RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-029

Knotenpunktart	Plangleicher Knotenpunkt	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Kfz-Verk	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Borussenstraße	Straßenname	Nymphenufer
Funktion	Grünflächenanlage	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	kein Kfz-Verkehr	DTV	k.A.
Fahrstreifenanzahl	0	Fahrstreifenanzahl	2
zul. Geschwindigkeit	kein Kfz-Verkehr	zul. Geschwindigkeit	30 km/h
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	Radweg	Straßenname	Nymphenufer
Funktion	Grünflächenanlage	Funktion	Erschließungsstraße
DTV	kein Kfz-Verkehr	DTV	k.A.
Fahrstreifen	0	Fahrstreifen	2
zul. Geschwindigkeit	kein Kfz-Verkehr	zul. Geschwindigkeit	30 km/h
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Sonderweg	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen			



Handlungsbedarf	
Maßnahme	RSV bevorzugen (Beschilderung/ baulich)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-030

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Vorfahrtsgeregelt (Beschild)	

<p>Zufahrt 1</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Tillmannsweg"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Wohnstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="k.A."/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input style="width: 90%;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="30"/></p> <p>ÖPNV <input style="width: 90%;" type="text" value="—"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>	<p>Zufahrt 2</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="8.820 (2014)"/></p> <p>Fahrstreifenanzahl <input style="width: 90%;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="50"/></p> <p>ÖPNV <input checked="" style="width: 90%;" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Zufahrt 3</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>Fahrstreifen <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text"/></p> <p>ÖPNV <input style="width: 90%;" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text"/></p>	<p>Zufahrt 4</p> <p>Straßenname <input style="width: 90%;" type="text" value="Kronprinzessinnenweg"/></p> <p>Funktion <input style="width: 90%;" type="text" value="Hauptverkehrsstraße"/></p> <p>DTV <input style="width: 90%;" type="text" value="8.820 (2014)"/></p> <p>Fahrstreifen <input style="width: 90%;" type="text" value="2"/></p> <p>zul. Geschwindigkeit <input style="width: 90%;" type="text" value="50"/></p> <p>ÖPNV <input checked="" style="width: 90%;" type="checkbox"/></p> <p>Radverkehrsführung <input style="width: 90%;" type="text" value="Mischverkehr"/></p>
<p>Anmerkungen</p> <p style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h</p>	

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer **KP-031**

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Lichtsignalgesteuert	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Am Sandwerder	Straßenname	Kronprinzessinnenweg
Funktion	Erschließungsstraße	Funktion	Hauptverkehrsstraße
DTV	k.A.	DTV	8.820 (2014)
Fahstreifenanzahl	2	Fahstreifenanzahl	4
zul. Geschwindigkeit	30	zul. Geschwindigkeit	50
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname		Straßenname	Kronprinzessinnenweg
Funktion		Funktion	Hauptverkehrsstraße
DTV		DTV	8.820 (2014)
Fahstreifen		Fahstreifen	6
zul. Geschwindigkeit		zul. Geschwindigkeit	50
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung		Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen	Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h		



Handlungsbedarf	
Maßnahme	RSV bevorzugen (baulich, LSA)
Flankierende Maßnahme	

Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-032

Knotenpunktart	Plangleiche Einmündung	
Regelung	Lichtsignalgesteuert	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Straßenname	Königstraße
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Funktion	Hauptverkehrsstraße
DTV	8.820 (2014)	DTV	24.210 (2014)
Fahstreifenanzahl	5	Fahstreifenanzahl	6
zul. Geschwindigkeit	50	zul. Geschwindigkeit	50
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Radverkehrsführung	Mischverkehr
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname		Straßenname	Königstraße
Funktion		Funktion	Hauptverkehrsstraße
DTV		DTV	28.980 (2014)
Fahstreifen		Fahstreifen	6
zul. Geschwindigkeit		zul. Geschwindigkeit	50
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
Radverkehrsführung		Radverkehrsführung	Mischverkehr
Anmerkungen	Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h		



Handlungsbedarf	
Maßnahme	RSV bevorzugen (baulich)
Flankierende Maßnahme	



Knotenpunkte Königsweg

Knotenpunktnummer KP-033

Knotenpunktart	Planfreie Querung	
Regelung	Mittelinsel	

Zufahrt 1		Zufahrt 2	
Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Straßenname	
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Funktion	
DTV	8.820 (2014)	DTV	
Fahstreifenanzahl	2	Fahstreifenanzahl	1
zul. Geschwindigkeit	50	zul. Geschwindigkeit	
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung		Radverkehrsführung	
Zufahrt 3		Zufahrt 4	
Straßenname	Kronprinzessinnenweg	Straßenname	
Funktion	Hauptverkehrsstraße	Funktion	
DTV	8.820 (2014)	DTV	
Fahstreifen	2	Fahstreifen	1
zul. Geschwindigkeit	50	zul. Geschwindigkeit	
ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV	<input type="checkbox"/>
Radverkehrsführung		Radverkehrsführung	
Anmerkungen	Verkehrsprognose (2030) Kronprinzessinnenweg: DTV 10.000 Kfz/24h		

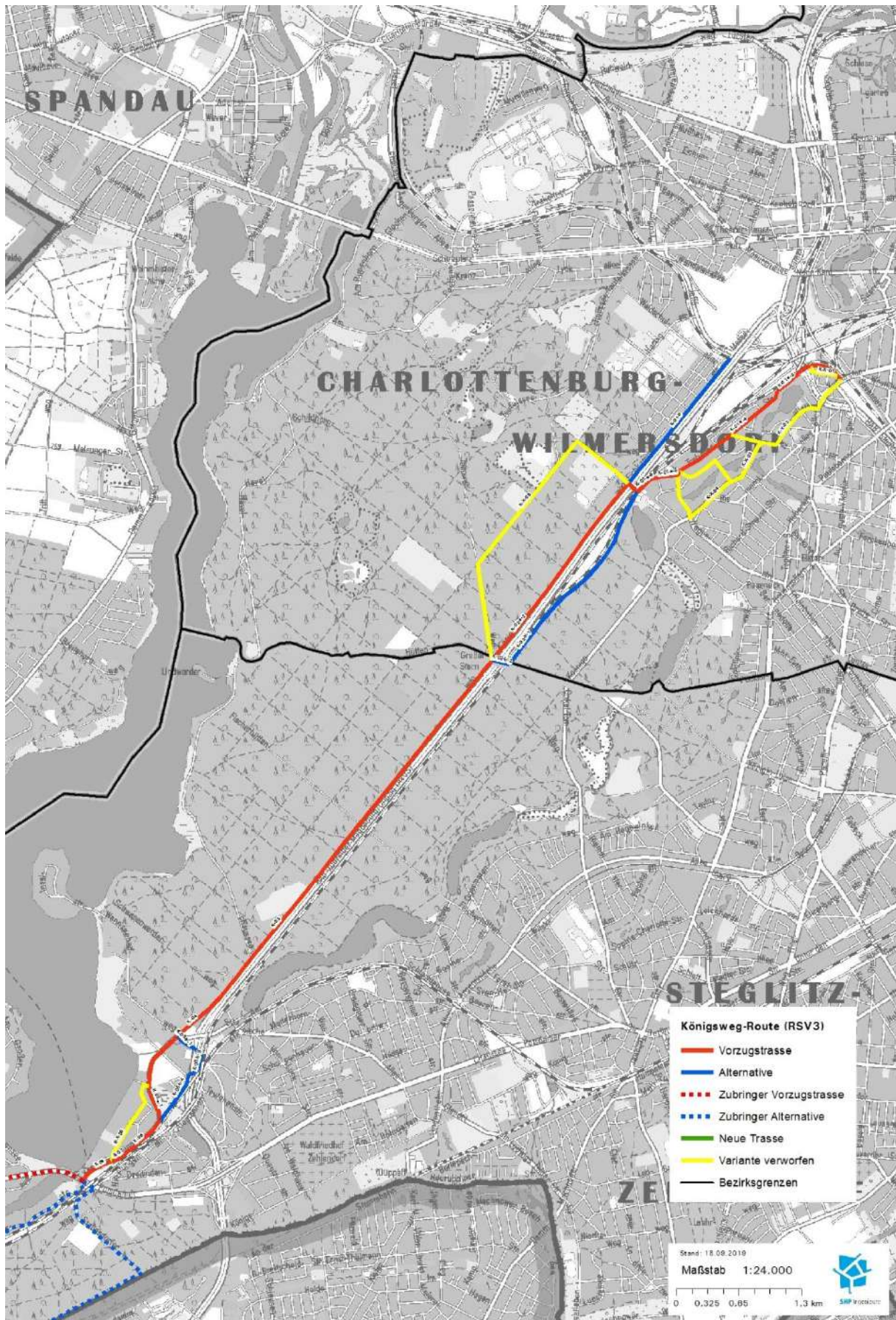


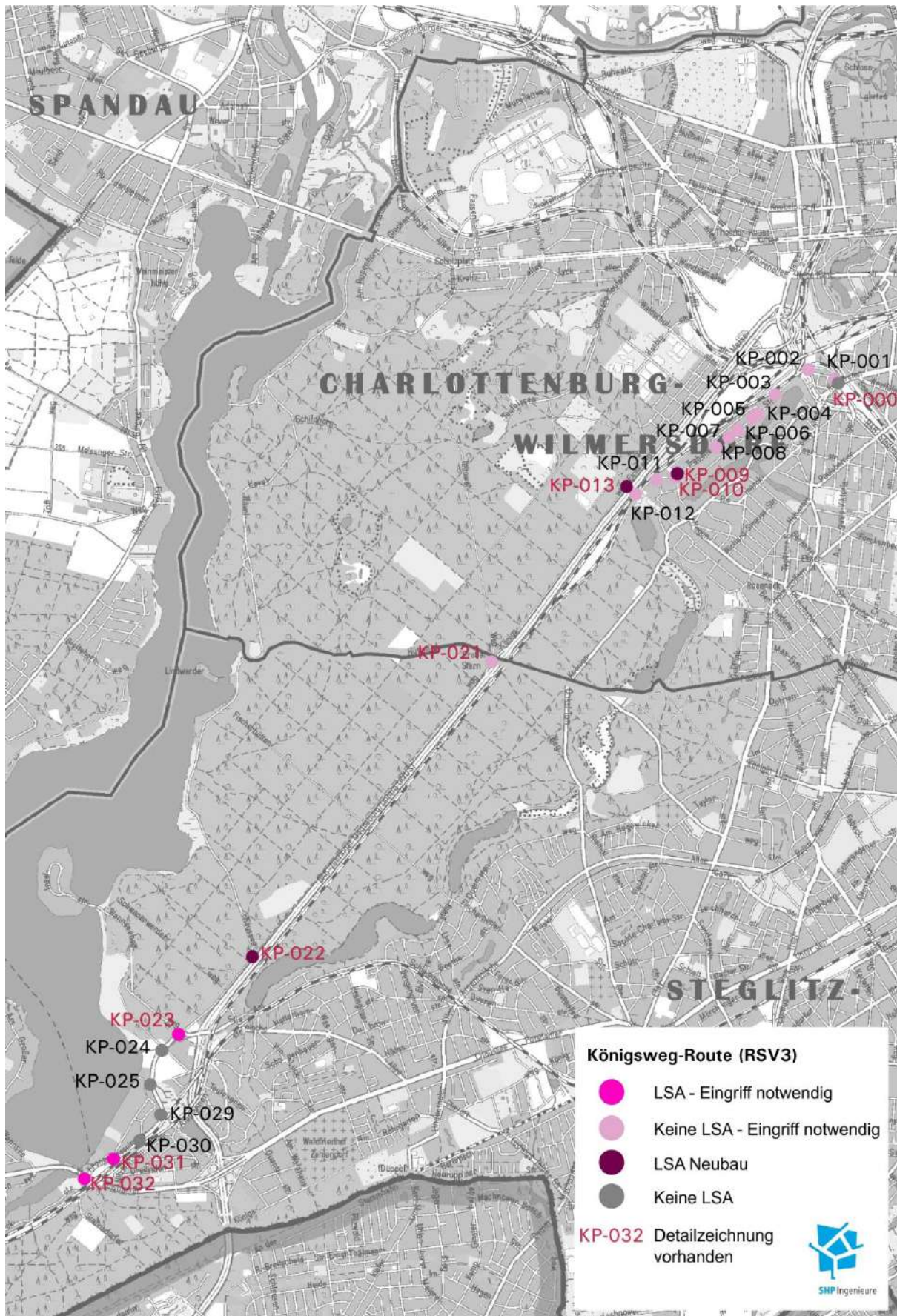
Handlungsbedarf	
Maßnahme	RSV bevorzugen (Beschilderung/baulich/LSA)
Flankierende Maßnahme	

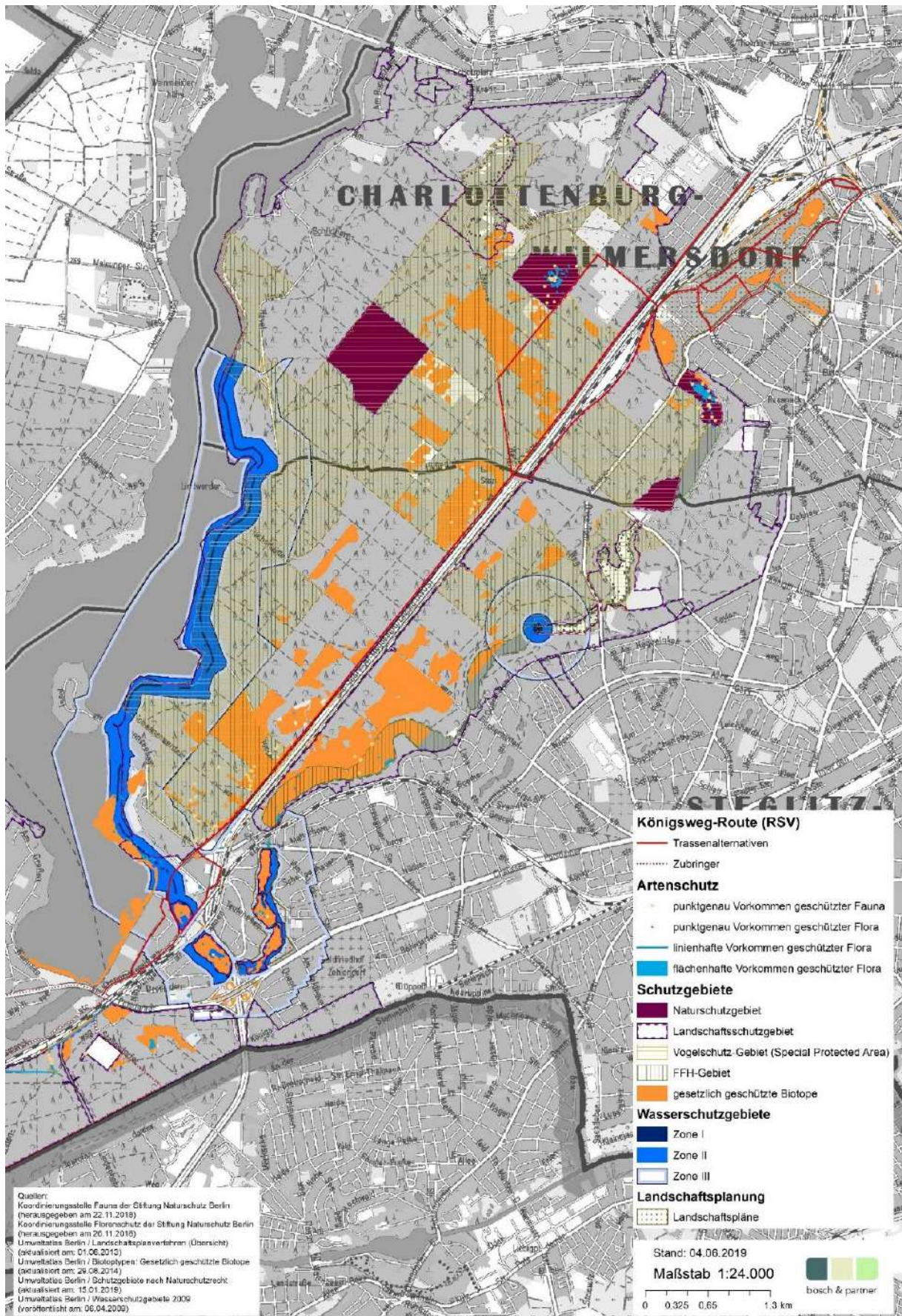
Unterlage 9.3-Übersichtskarten

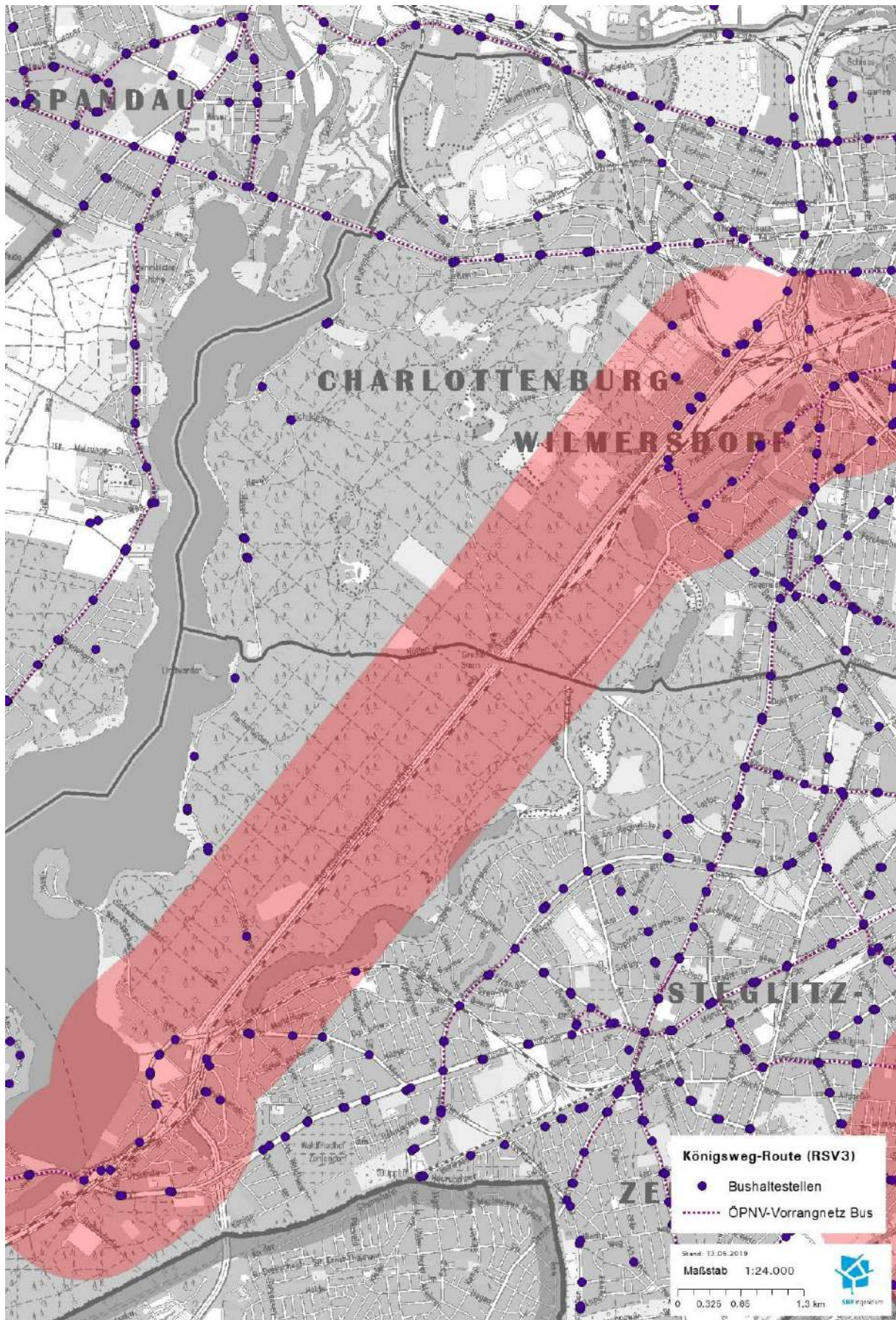
Inhaltsverzeichnis

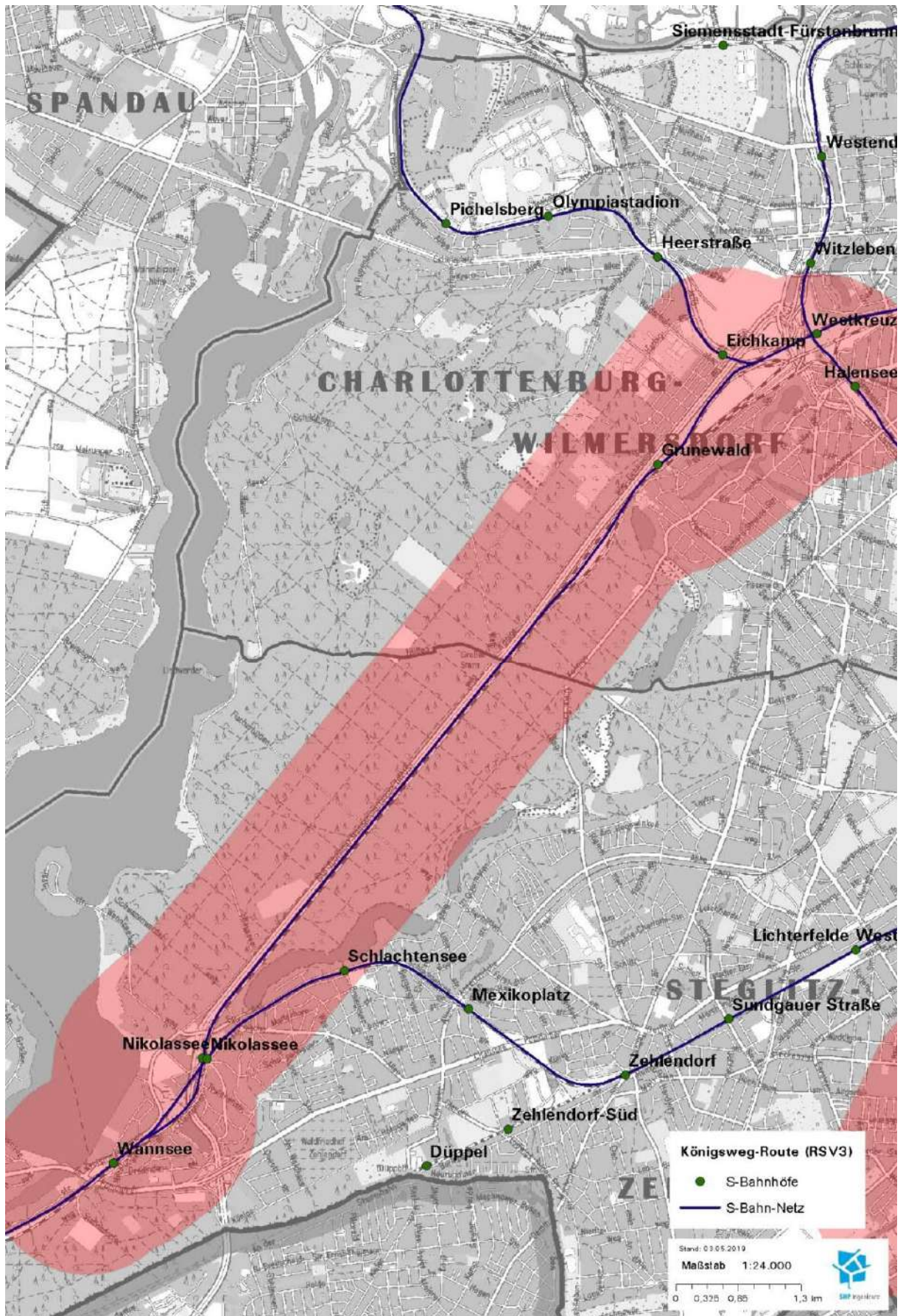
Kartenummer	Kartenname	Seite
1	Übersichtskarte Strecken	1
2	Übersichtskarte Knotenpunkte	2
3	Übersichtskarte Umwelt Korridor	3
4	Übersichtskarte ÖPNV – Bus	4
5	Übersichtskarte ÖPNV – S-Bahn	5
6	Übersichtskarte ÖPNV - Regionalbahn	6
7	Übersichtskarte Fußverkehr	7
8	Übersichtskarte Kfz-Verkehr	8
9	Übersichtskarte DTV-Werte	9
10	Übersichtskarte Einwohnerdichte	10
11	Übersichtskarte Grunderwerb	11
12	Übersichtskarte Umwelt Vorzugstrasse	12

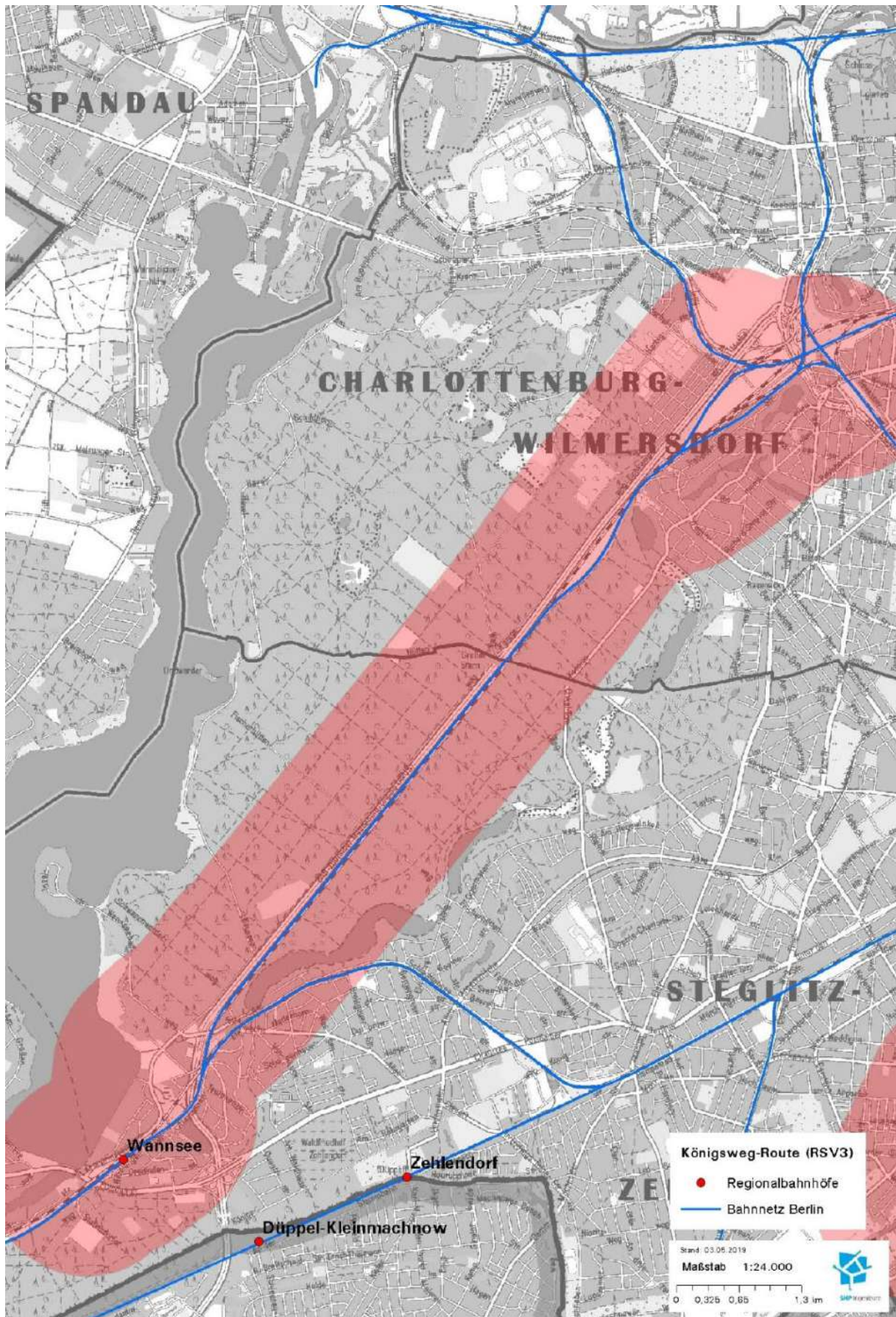


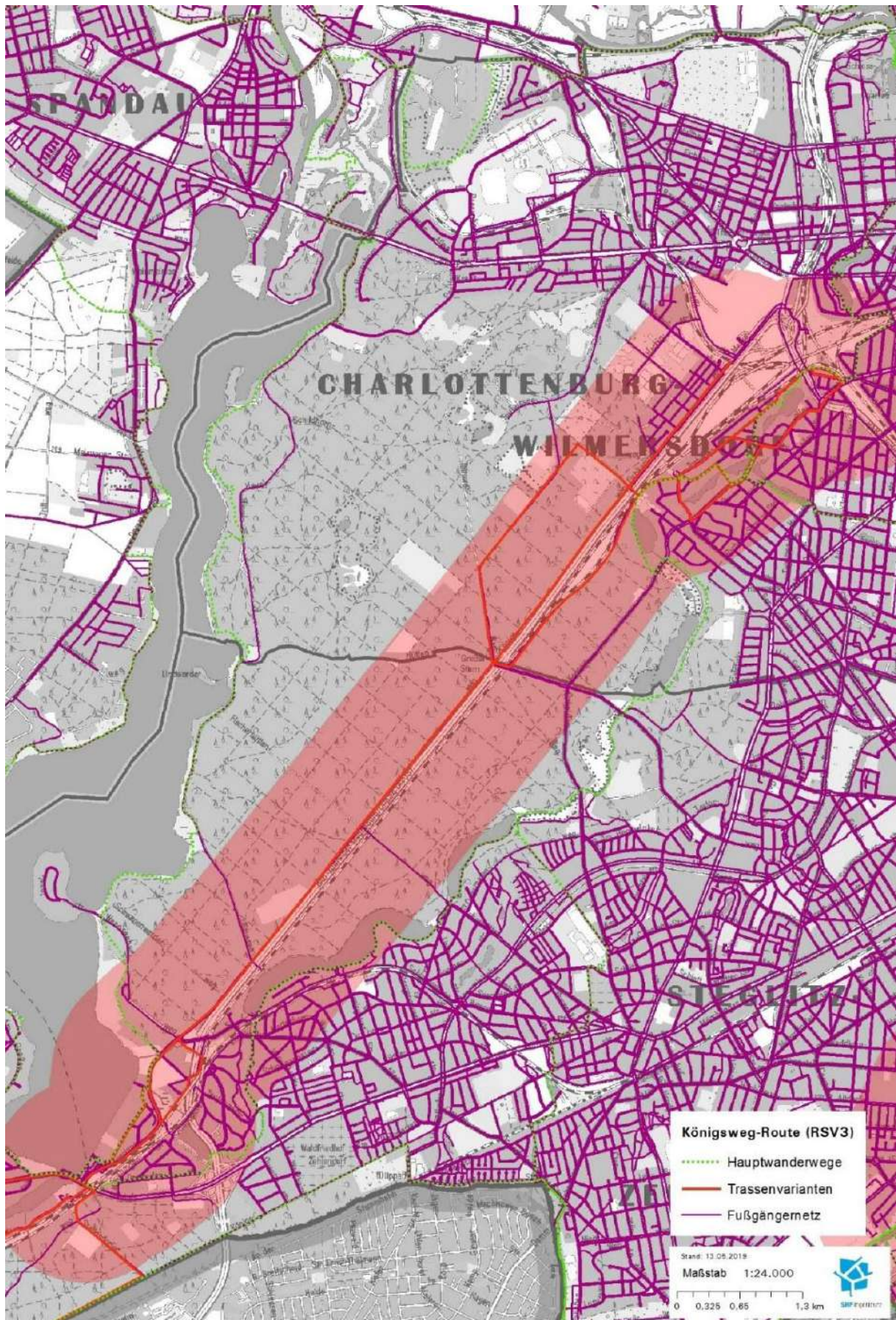


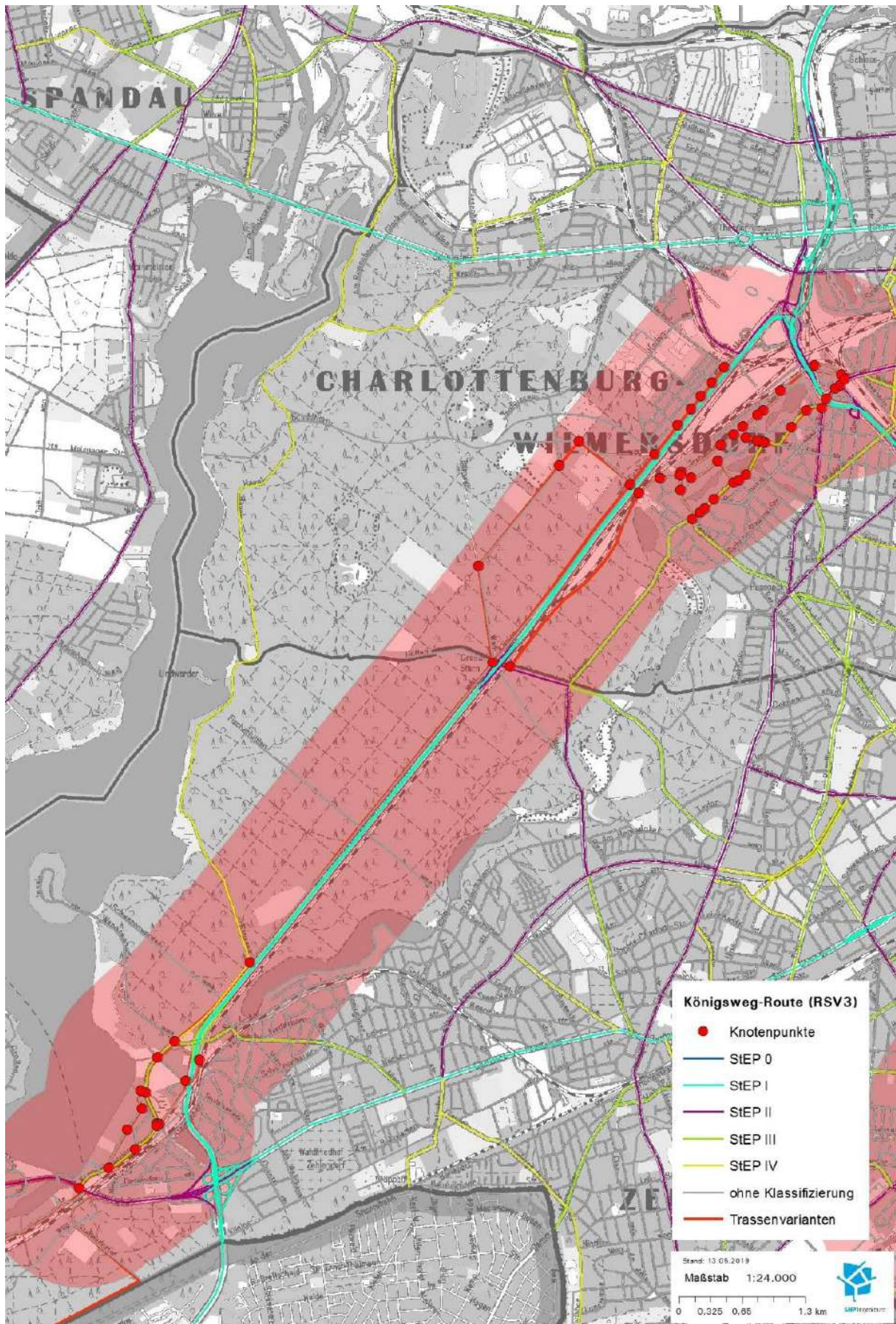


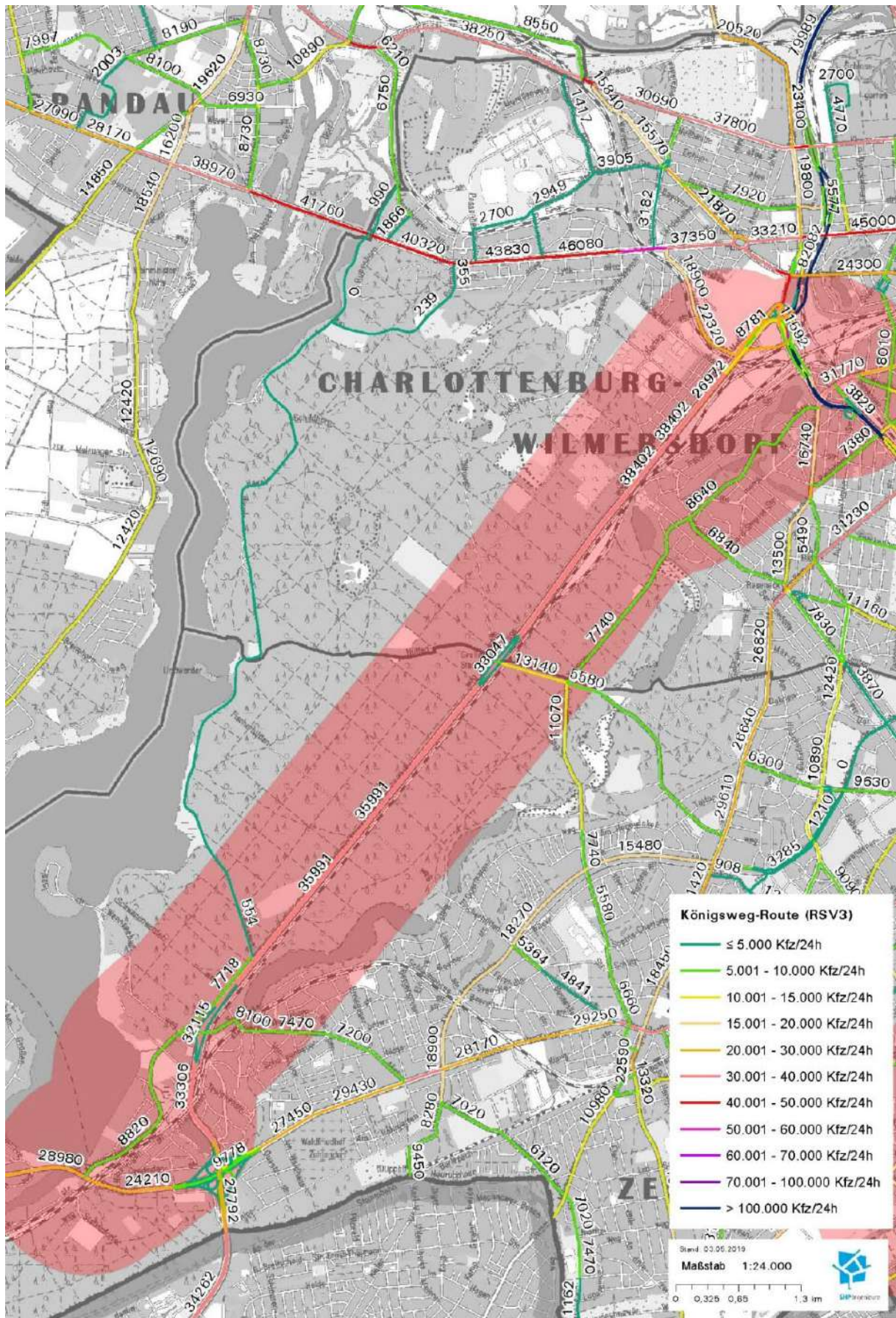


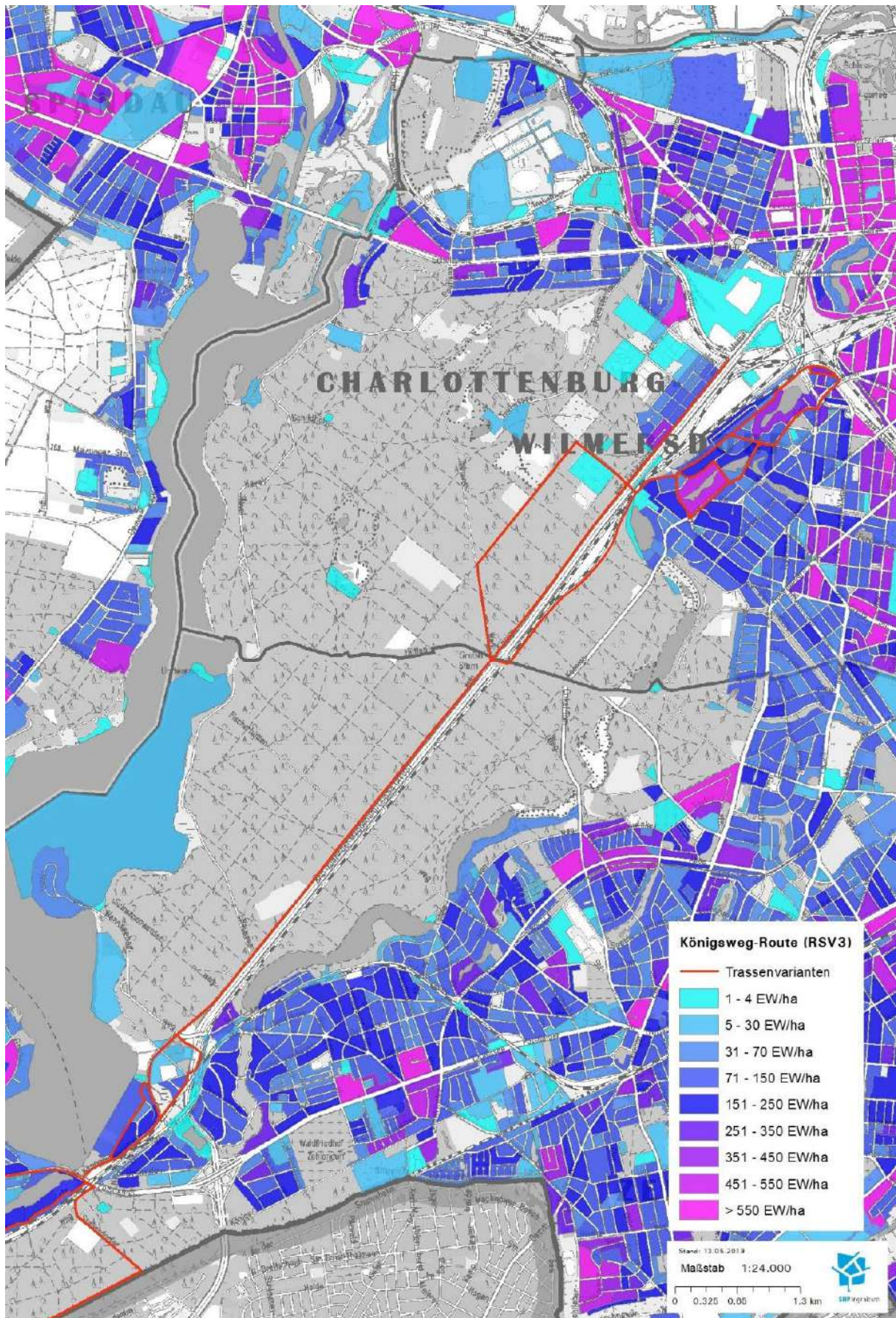


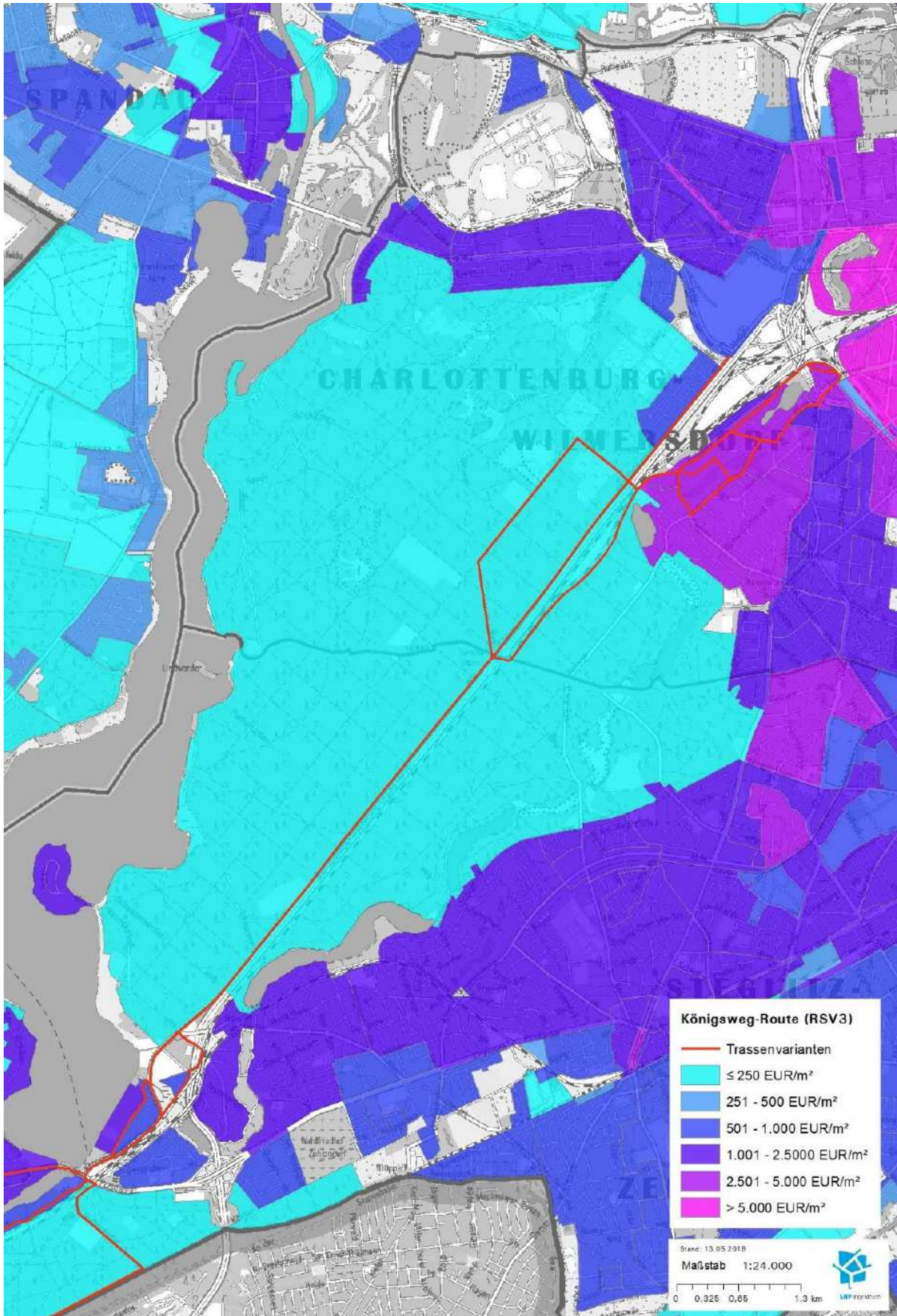


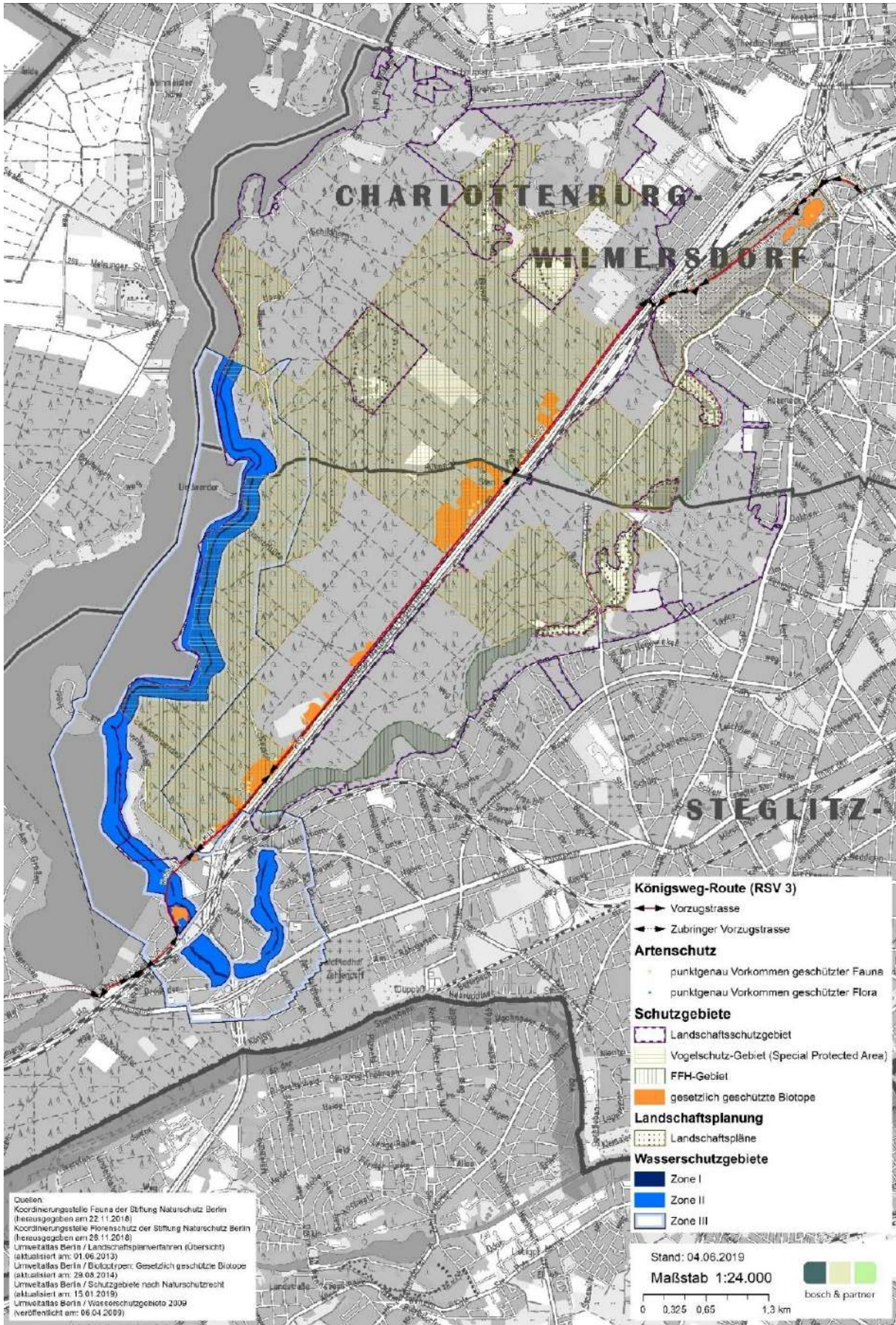












Unterlage 9.4-Bewertung

Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
K-01-a-1	Bornstedter Straße	1
K-01-a-2	Trabener Steg	3
K-01-a-3	Friedenthalpark	5
K-01-a-4	Trabener Straße	7
K-01-a-5	Auerbachstraße	9
K-01-a-6	Auerbachstraße	11
K-01-b-1	Eichkampstraße	13
K-02-a-1	Auerbachstraße	15
K-02-a-2	Königsweg	17
K-02-b-1	Kolonie Hundekehle	19
K-02-b-2	Hüttenweg	21
K-05-a-1	Kronprinzessinnenweg	23
K-05-b-1	Rosemeyerweg	25
K-05-b-2	Rosemeyersteg	27
K-05-b-3	Borussenstraße	29
K-05-b-4	Borussenstraße	31
K-05-b-5	Borussenstraße	33

Bewertung		0,37 km		
K-01-a-1		Königsweg-Route		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	2,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,0
Kosten		EUR		
Ausbau Strecke		14.800		
Umbau Knotenpunkte		18.500		
Investitionskosten		33.300		
Kosten pro Kilometer		90.000		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		925		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend (im Seitenraum)	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraße in Anliegerstraße	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Flächenhafte Wegnahme von Stellplätzen bei hohem Parkdruck (einseitig)	5,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$ (3,36)	5,0
2.3	Topografische Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar (Steigungen $> 2\%$; $\leq 5\%$)	3,0
2.4	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte	1,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,75)	3,0

Bewertung	0,16 km		
K-01-a-2	Königsweg-Route		

Ziele Kriterien	Gewichtung	Note	Note
--------------------	------------	------	------

Infrastruktur

1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,8
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,1

Kosten	EUR
---------------	------------

Ausbau Strecke	26.144
Umbau Knotenpunkte	0
Investitionskosten	26.144
Kosten pro Kilometer	163.400
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]	400

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Keine ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei mittlerem Fußverkehrsaufkommen	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Kein Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$ (3,36)	5,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV über Brücke, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert ist	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,75)	3,0

Bewertung		0,28 km		
K-01-a-3		Königsweg-Route		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	2,8
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,1
Kosten		EUR		
	Ausbau Strecke			117.600
	Umbau Knotenpunkte			0
	Investitionskosten			117.600
	Kosten pro Kilometer			420.000
	Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]			700

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Baumfällungen vereinzelt notwendig bzw. geringe neu zu versiegelnde Flächen	3,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend (eigenständig geführter Gehweg in Parkanlage)	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Kein Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	1,0
2.2	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	5,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,75)	3,0

Bewertung K-01-a-4	1,34 km Königsweg-Route		
-----------------------	----------------------------	--	--

	Gewichtung	Note	Note
Ziele			
Kriterien			

Infrastruktur

1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			2,5
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			1,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			1,9
	Gesamtbewertung			1,9

Kosten	EUR
Ausbau Strecke	53.600
Umbau Knotenpunkte	57.750
Investitionskosten	111.350
Kosten pro Kilometer	83.097
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]	3.350

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraße in Anliegerstraße	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Flächenhafte Wegnahme von Stellplätzen oder bei hohem Parkdruck	5,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$ (3,36)	5,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte	1,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,75)	3,0

Bewertung	0,24 km		
K-01-a-5	Königsweg-Route		

Ziele Kriterien	Gewich- tung	Note	Note
--------------------	-----------------	------	------

Infrastruktur

1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			1,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			1,9
	Gesamtbewertung			1,9

Kosten	EUR
--------	-----

Ausbau Strecke	9.600
Umbau Knotenpunkte	16.500
Investitionskosten	26.100
Kosten pro Kilometer	108.750
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]	600

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraßen in Anliegerstraßen	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Flächenhafte Wegnahme von Stellplätzen oder bei hohem Parkdruck	5,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$ (3,36)	5,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte	1,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,75)	3,0

Bewertung		0,27 km		
K-01-a-6		Königsweg-Route		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,4
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	3,1
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,3
Kosten		EUR		
	Ausbau Strecke			10.800
	Umbau Knotenpunkte			8.250
	Investitionskosten			19.050
	Kosten pro Kilometer			70.556
	Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]			675

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Geringer Fußverkehr zu erwarten	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraße in Anliegerstraße, neue LSA für Radfahrende führt zu Einschränkungen im Kfz-Verkehr, ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Wegnahme von vereinzelt Stellplätzen bei geringem Parkdruck	3,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,09)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$ (3,36)	5,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Anlagen mit geringer Nutzung, entlang langer Trog-Strecken/Unterführungen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	RSV durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern/ Gebiet mit vereinzelt Gewerbe etc.	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,75)	3,0

Bewertung K-01-b1		1,69 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,1
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,5
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	2,1
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
	Einschätzung Potenziale			2,1
	Gesamtbewertung			2,2
Kosten (bei Weiterführung auf Vorzugstrasse)		EUR		
	Ausbau Strecke			67.600
	Umbau Knotenpunkte			58.250
	Investitionskosten			125.850
	Kosten pro Kilometer			74.467
	Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]			4.225

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Keine ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	3,0
1.4	Trassenverlauf entlang der ÖPNV-Trasse	3,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraße in Anliegerstraße, neue LSA für Radfahrende führt zu Einschränkungen im Kfz-Verkehr, ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen, sehr hohe Verkehrsstärken	5,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Keine Änderung der Stellplatzbilanz	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$ (1,00)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0 (3,55)	5,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	RSV durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern	3,0
3.2	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km (1,18)	1,0

Bewertung		0,13 km		
K-02-a-1		Königsweg-Route		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				1,8
Kosten		EUR		
Ausbau Strecke		22.100		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		22.100		
Kosten pro Kilometer		170.000		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		325		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraße in Unterführung	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse bzw. keine Änderung der Stellplatzbilanz	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$ (1,06)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ (0,41)	1,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Anlagen mit geringer Nutzung, entlang langer Trog-Strecken/Unterführungen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	$< 1,0$ ÖPNV-Stationen/km (0,00)	5,0

Bewertung K-02-a-2		2,32 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	1,5
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	1,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,6
3 Potenziale/Erreichbarkeiten				
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten EUR				
Ausbau Strecke		1.142.600		
Umbau Knotenpunkte		252.000		
Investitionskosten		1.394.600		
Kosten pro Kilometer		601.121		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		5.800		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Baumfällungen flächenhaft notwendig bzw. hohe neu zu versiegelnde Flächen (Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet)	5,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Kein Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.6	Keine Konflikte mit Wirtschaftsverkehr zu erwarten	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse bzw. keine Änderung der Stellplatzbilanz	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$ (1,06)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ (0,41)	1,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Anlagen mit geringer Nutzung	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung/Ziele in unmittelbarer Umgebung	5,0
3.2	$< 1,0$ ÖPNV-Stationen/km (0,00)	5,0

Bewertung		2,26 km		
K-02-b-1		Königsweg-Route		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3 Potenziale/Erreichbarkeiten				
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,1
Kosten				EUR
Ausbau Strecke		1.652.060		
Umbau Knotenpunkte		504.000		
Investitionskosten		2.156.060		
Kosten pro Kilometer		954.009		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		5.650		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Baumfällungen flächenhaft notwendig bzw. hohe neu zu versiegelnde Flächen (Landschaftsschutzgebiet, teilw. FFH-Gebiet, teilw. Vogelschutzgebiet)	5,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Einrichtung von Fahrradstraße in "Anliegerstraßen" (Kleingartensiedlung)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden (Anlagen der DB)	3,0
1.7	Wegnahme von vereinzelt Stellplätzen oder flächenhaft bei geringem Parkdruck	3,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$ (1,06)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ (0,41)	1,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Kleingartenanlagen, welche nur zeitlich beschränkt (Tageszeit, Jahreszeit) sehr leichtfrequentiert sind	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne dauerhaft genutzte Bebauung aber mit Zielen in Umgebung	3,0
3.2	$< 1,0$ ÖPNV-Stationen/km (0,00)	5,0

Bewertung K-02-b-2		0,18 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	1,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				1,9
Kosten		EUR		
Ausbau Strecke		99.240		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		99.240		
Kosten pro Kilometer		551.333		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		450		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Einrichtung von Fahrradstraße in Wohnstraße	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse bzw. keine Änderung der Stellplatzbilanz	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$ (1,06)	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ (0,41)	1,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg durch Anlagen mit geringer Nutzung	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne dauerhaft genutzte Bebauung/Ziele in unmittelbarer Umgebung	5,0
3.2	$< 1,0$ ÖPNV-Stationen/km (0,00)	5,0

Bewertung K-05-a-1		1,00 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,5
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	1,0	1,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				1,9
Kosten		EUR		
Ausbau Strecke		171.333		
Umbau Knotenpunkte		6.000		
Investitionskosten		177.333		
Kosten pro Kilometer		177.333		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		2.500		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Trassenverlauf entlang der ÖPNV-Trasse	3,0
1.5	Keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Flächenhafte Wegnahme Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck	3,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$ (1,06)	1,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ (2,08)	3,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	RSV durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern/ Gebiet mit vereinzelter Gewerbe etc.	3,0
3.2	$< 1,0$ ÖPNV-Stationen/km (0,00)	5,0

Bewertung		0,22 km		
K-05-b-1		Königsweg-Route		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	3,0	2,8
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,2
Kosten		EUR		
	Ausbau Strecke			180.070
	Umbau Knotenpunkte			0
	Investitionskosten			180.070
	Kosten pro Kilometer			818.500
	Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]			550

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Baumfällungen vereinzelt notwendig (keine Schutzgebiete)	3,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Keine ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei mittlerem Fußverkehrsaufkommen	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,3)	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ (1,71)	3,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,85)	3,0

Bewertung K-05-b-2		0,10 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,0
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	3,0	2,8
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
	Einschätzung Infrastruktur			1,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,0
Kosten				EUR
	Ausbau Strecke			4.400
	Umbau Knotenpunkte			0
	Investitionskosten			4.400
	Kosten pro Kilometer			44.000
	Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]			250

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,3)	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ (1,71)	3,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV über Brücke, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert ist	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,85)	3,0

Bewertung K-05-b-3		0,28 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,5
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	3,0	2,8
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
	Einschätzung Infrastruktur			2,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,2
Kosten				EUR
	Ausbau Strecke			76.200
	Umbau Knotenpunkte			8.250
	Investitionskosten			84.450
	Kosten pro Kilometer			301.607
	Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]			700

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Trassenverlauf entlang der ÖPNV-Trasse	3,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraße	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,3)	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ (1,71)	3,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Bereiche, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,85)	3,0

Bewertung K-05-b-4		0,32 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	3,0	2,4
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		EUR		
Ausbau Strecke		38.720		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		46.970		
Kosten pro Kilometer		146.781		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		800		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Baumfällungen sowie keine neu zu versiegelnde Fläche notwendig	1,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Flächen für Fußverkehr ausreichend	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe bis mittlere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr: Einrichtung von Fahrradstraßen in Anliegerstraßen	3,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Flächenhafte Wegnahme von Stellplätzen oder bei hohem Parkdruck	5,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,3)	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ (1,71)	3,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg entlang belebter Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,85)	3,0

Bewertung K-05-b-5		0,25 km Königsweg-Route		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	1,9
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	14,0	3,0	3,1
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		EUR		
Ausbau Strecke		605.000		
Umbau Knotenpunkte		60.250		
Investitionskosten		665.250		
Kosten pro Kilometer		2.661.000		
Betrieb und Unterhaltung [EUR/Jahr]		625		

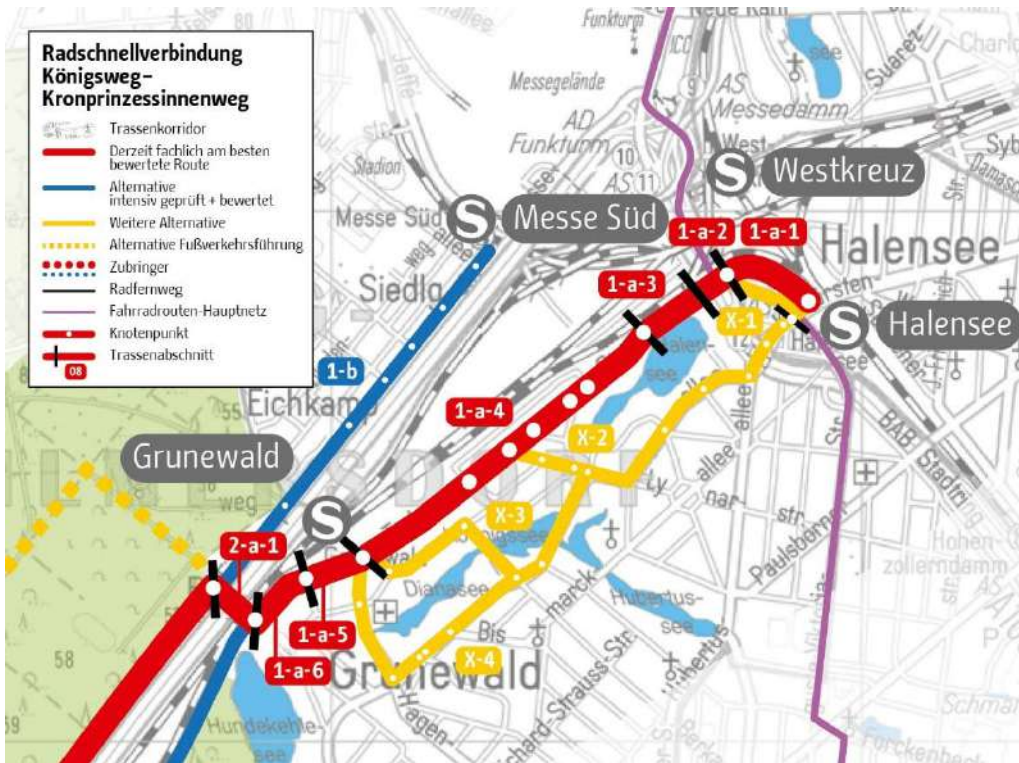
1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Eingriff in Landschaftsschutzgebiet und hoher Anteil an neu zu versiegelnder Fläche	5,0
1.2	Keine Berührungen mit Wasserstraßen/ Schifffahrt	1,0
1.3	Keine ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	1,0
1.7	Kein ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse bzw. keine Änderung der Stellplatzbilanz	1,0
1.8	Keine städtebaulich sensiblen Bereiche auf der Trasse	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ (1,3)	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ (1,71)	3,0
2.3	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	Radschnellweg durch Anlagen mit geringer Nutzung	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Radschnellweg ohne Bebauung aber mit Zielen in unmittelbarer Umgebung	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km (0,85)	3,0

Unterlage 9.5-Verworfenne Varianten

Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname	Seite
1	Verworfenne Varianten	1

Abschnitt	Straße	Ausschlussgrund
K-X-01	Kronprinzendam	sehr umwegige Führung zur Anbindung an die Brücke über die A100, ggf. betroffen von Planungen zum Autobahndreieck Funktturm
K-X-02	Kurfürstendam - Hubertus-allee - Koenigsallee - Erdener Straße	sehr schmaler Straßenraum in der Koenigsallee, ÖPNV (Vorrangnetz) auf der Koenigsallee schließt Fahrradstraße aus
K-X-03	Kurfürstendam - Hubertus-allee - Koenigsallee - Hasen- sprung - Winkler Straße	sehr schmaler Straßenraum in der Koenigsallee, ÖPNV (Vorrangnetz) auf der Koenigsallee schließt Fahrradstraße aus
K-X-04	Kurfürstendam - Hubertusallee - Koenigsallee - Fontanestraße	sehr schmaler Straßenraum in der Koenigsallee, starke ÖPNV-Belastung (Vorrangnetz) auf der Koenigsallee schließt Fahrradstraße aus
K-X-05	Waldweg (Grunewald)	keine Alternative zum Königsweg für den Fußverkehr, Beleuchtung sehr unrealistisch, keine soziale Sicherheit
T-X-06	Am Sandwerder - Zur Scabellstraße (Treppe) - Scabelstraße	Zur Scabellstraße (Treppe) sehr steil, Ausbau zu einer RSV bzw. RVR nicht möglich



Verworfenne Varianten – Nord (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)



Verworfenne Varianten – Mitte (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)



Verworfenne Varianten – Süd (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)

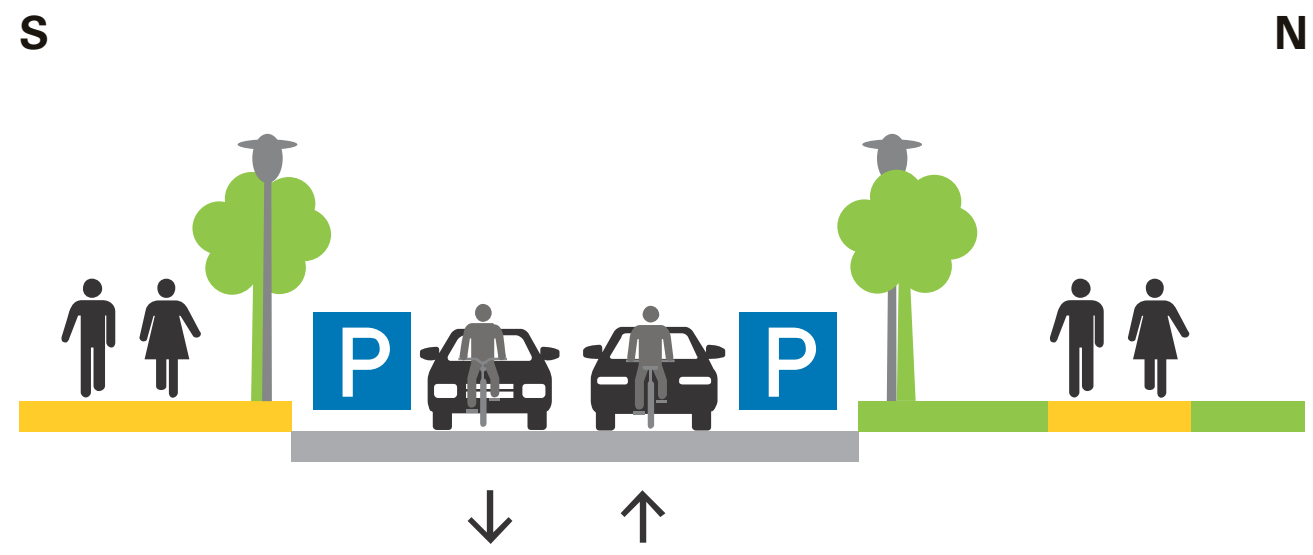
Unterlage 9.6-Querschnitte

Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
	Lage der Querschnitte	1
K-01-a-1	Bornstedter Straße	2
K-01-a-2	Trabener Steg	3
K-01-a-3	Friedenthalpark	4
K-01-a-4	Trabener Straße	5
K-01-a-5	Auerbachstraße	6
K-01-a-6	Auerbachstraße	7
K-01-b-1	Eichkampstraße	8
K-02-a-1	Auerbachstraße	9
K-02-a-2	Königsweg	10
K-02-b-1	Kolonie Hundekehle	11
K-02-b-2	Hüttenweg	12
K-03	Kronprinzessinnenweg	13
K-04	Kronprinzessinnenweg	14
K-05-a-1	Kronprinzessinnenweg	15
K-05-b-1	Rosemeyerweg	16
K-05-b-2	Rosemeyersteg	17
K-05-b-3	Borussenstraße	18
K-05-b-4	Borussenstraße	19
K-05-b-5	Borussenstraße	20
K-06	Kronprinzessinnenweg	21
K-07	Kronprinzessinnenweg	22
K-08	Kronprinzessinnenweg	23

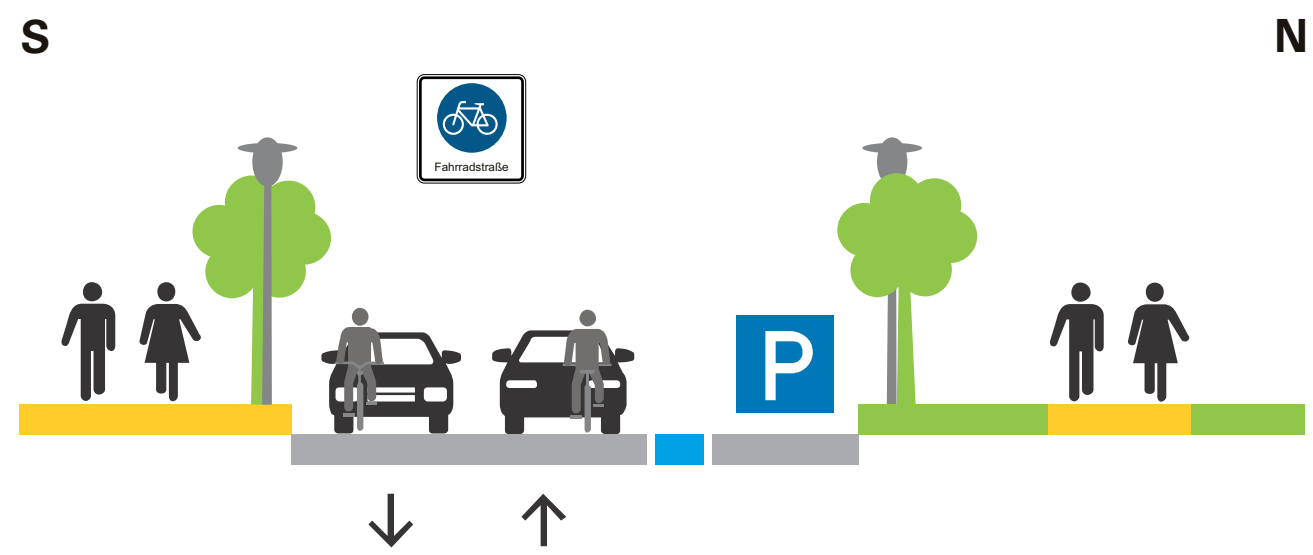


Lage der Querschnitte (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE_4Farb.tif)



Bestand

F	Kfz/P/R	G	F	
3,60	7,50	2,50	1,90	
16,90				



Planung

F	Kfz/RSV	Sts	P	G	F	
3,60	4,75	0,75	2,00	2,50	1,90	
16,90						

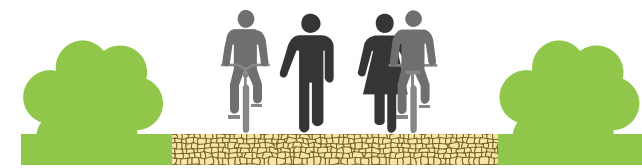
S N



Bestand Steg

F/R
3,90
4,50

S N



Bestand Rampen

F/R
4,30
4,30

S N



Planung Steg

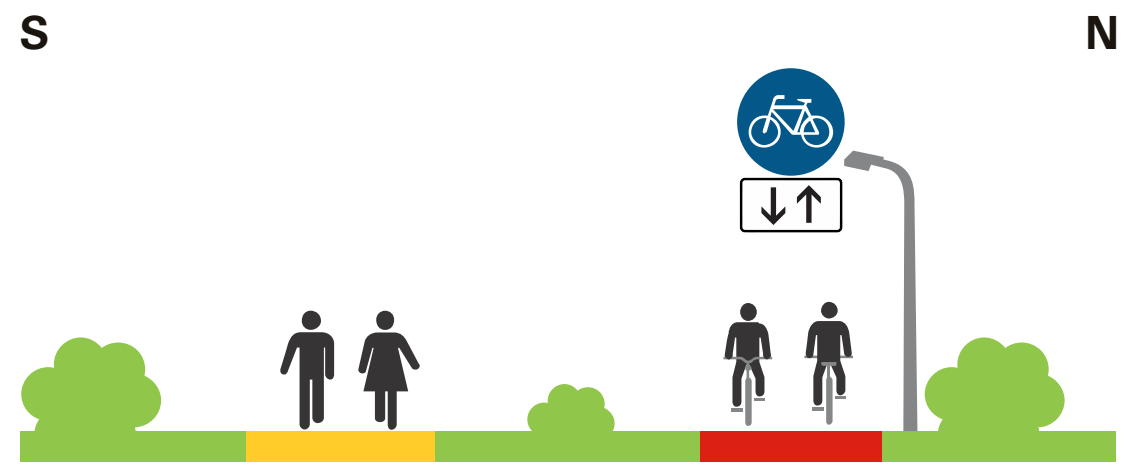
F/R
3,90
4,50

S N



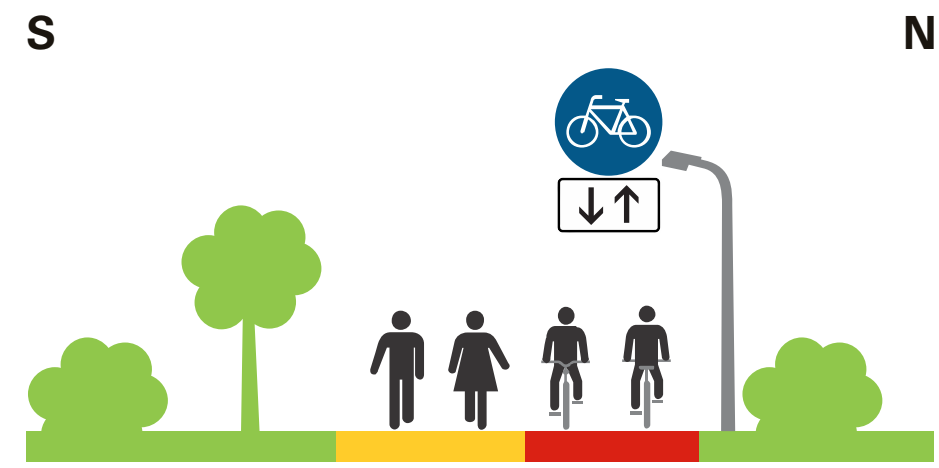
Planung Rampen

F/R
4,30
4,30



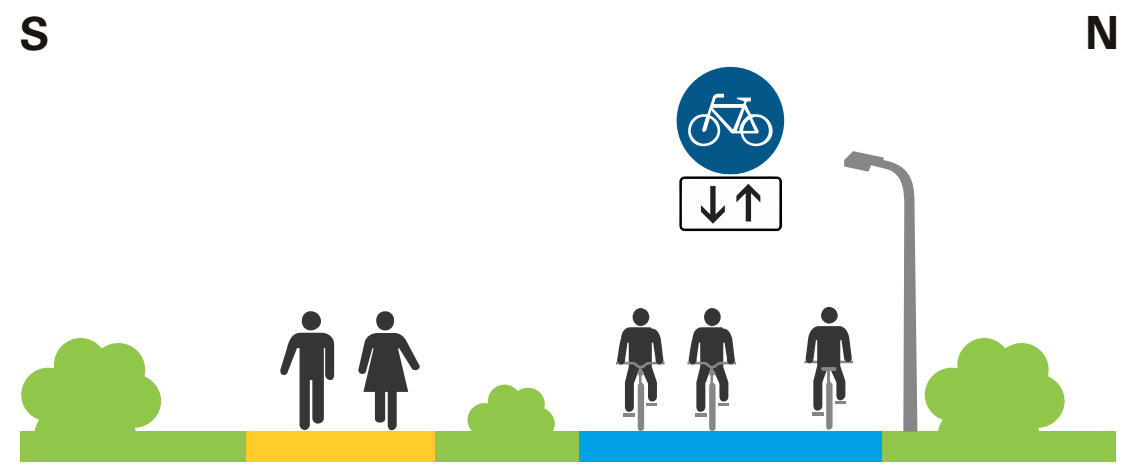
Bestand Ost

	F	G	R	
	2,50	3,50	2,40	
	8,40			



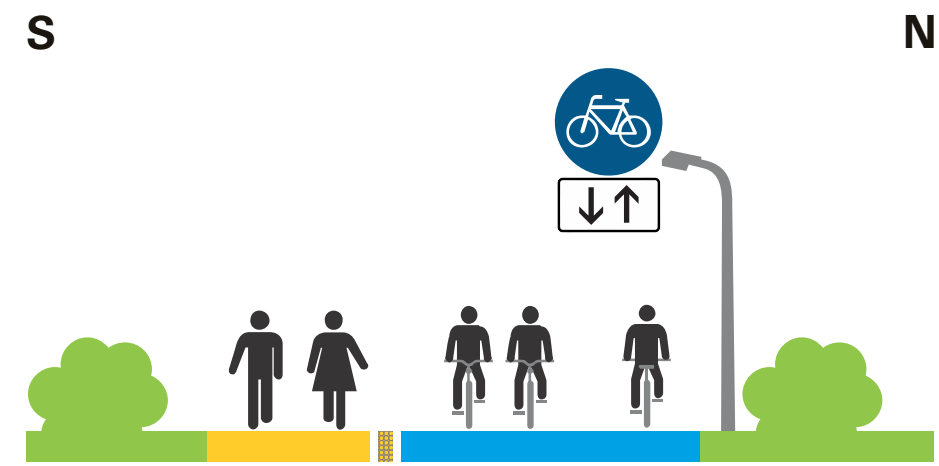
Bestand West

	F	R	
	2,50	2,30	
	4,80		



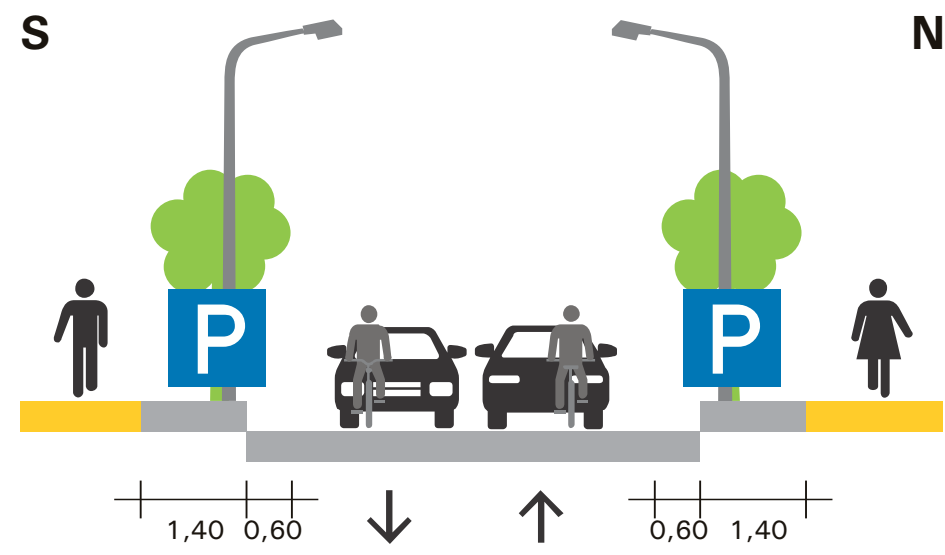
Planung Ost

	F	G	RSV	
	2,50	1,90	4,00	
	8,40			



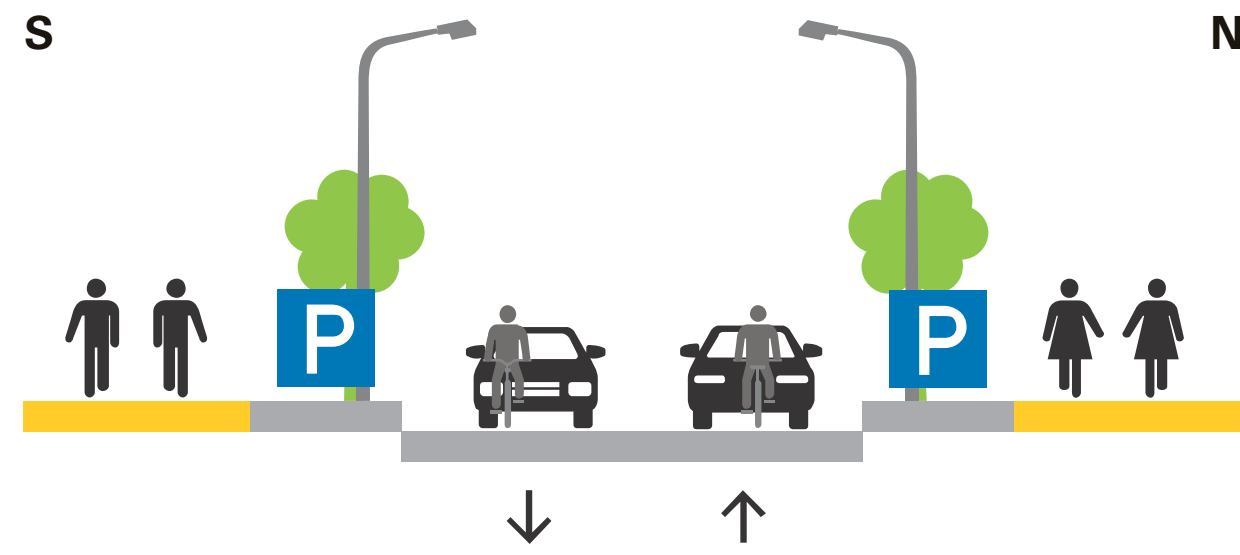
Planung West

	F	RSV	
	2,50	4,00	
	6,50		



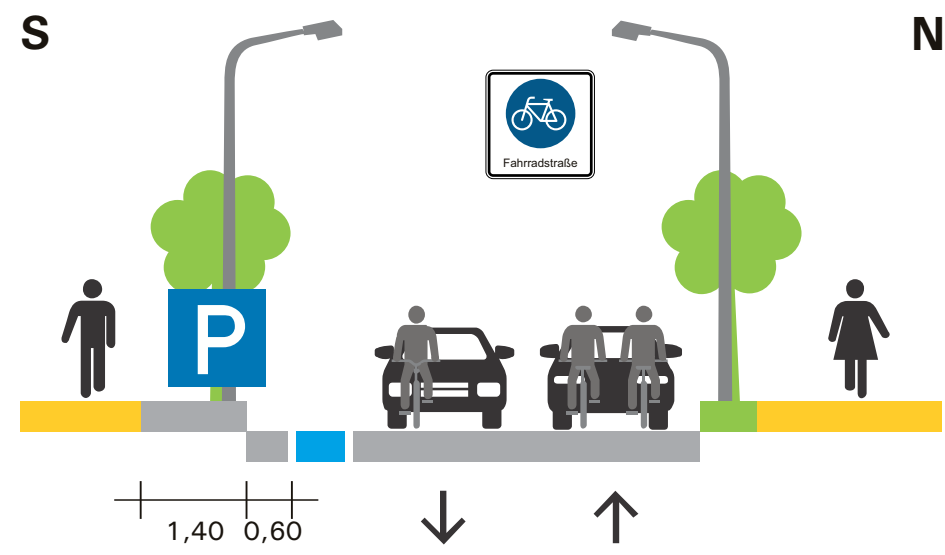
Bestand Ost

F	P	Kfz/R	P	F
1,60	2,00	4,80	2,00	1,80
12,20				



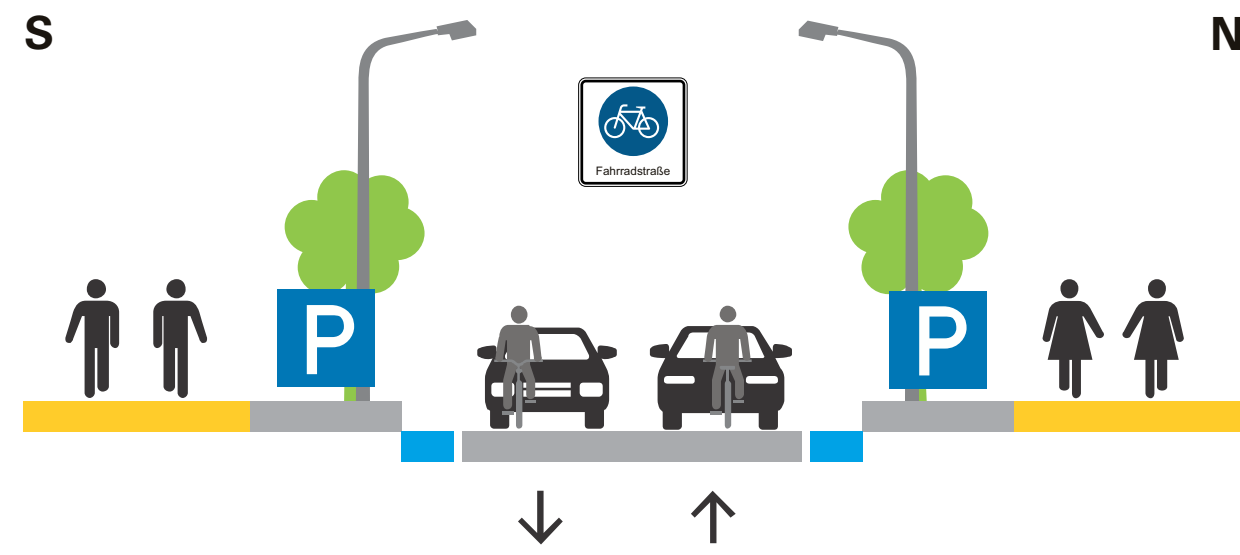
Bestand West

F	P	Kfz/R	P	F
3,00	2,00	6,10	2,00	3,00
16,10				



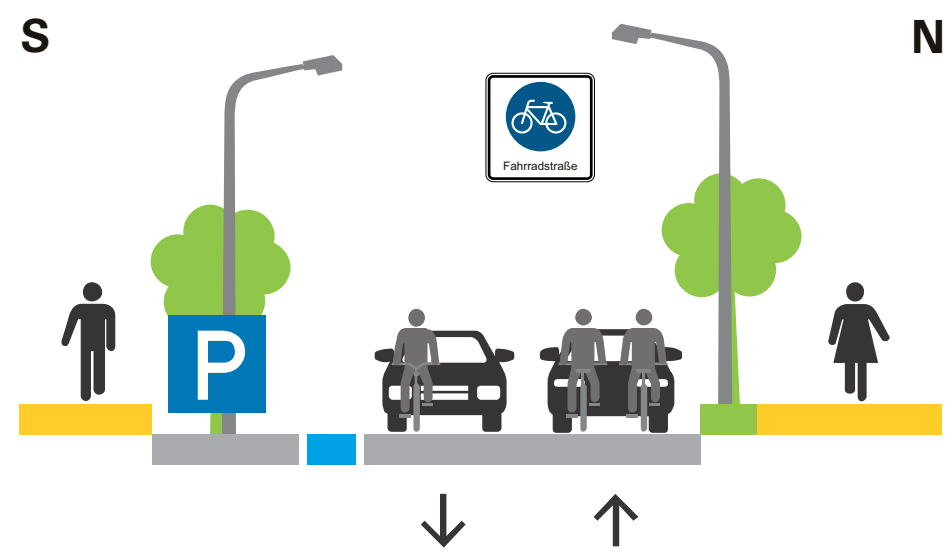
Variante 1 Ost
(Stufe 1,
Vorzugsvariante)

F	P	Sts	Kfz/RSV	G	F
1,60	2,00	0,75	4,65	0,75	2,45
12,20					



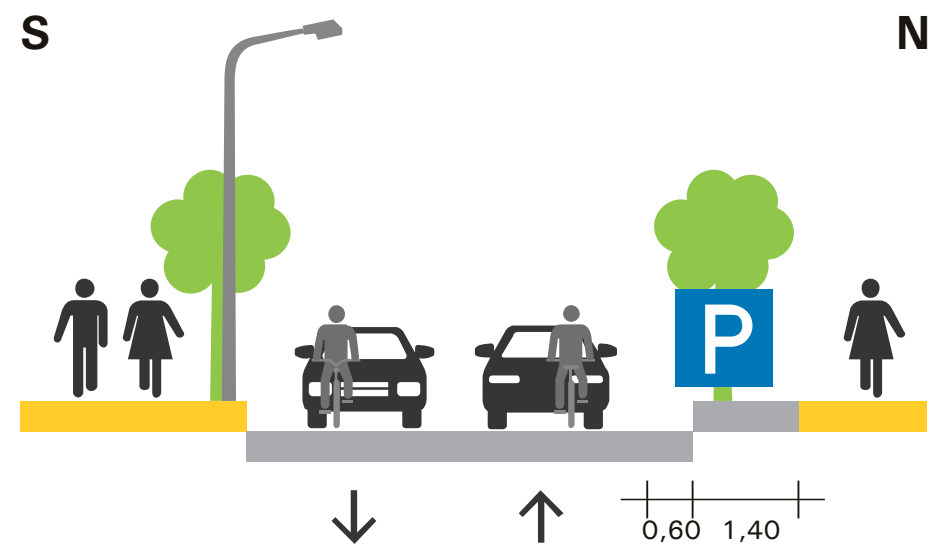
Planung West

F	P	Sts	Kfz/R	Sts	P	F
3,00	2,00	0,75	4,60	0,75	2,00	3,00
16,10						



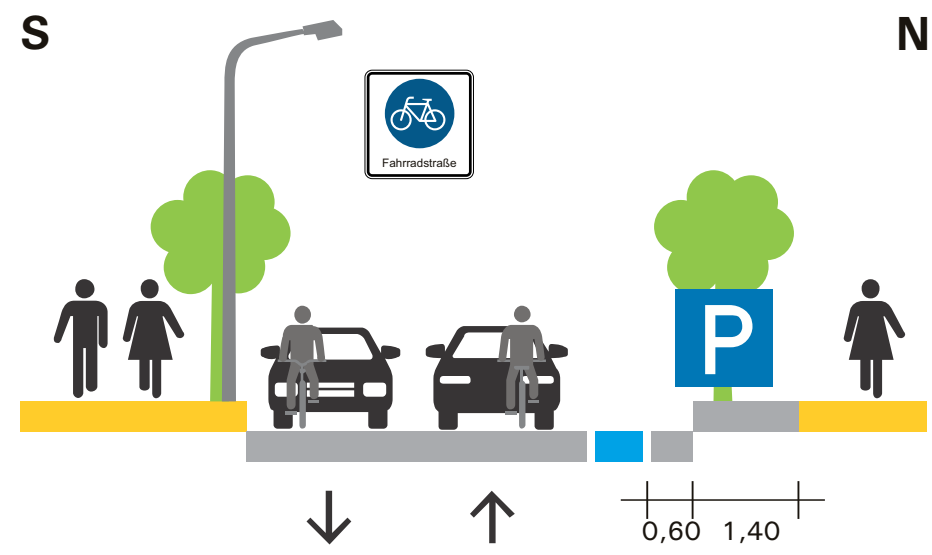
Variante 2 Ost
(Stufe 2)

F	P	Sts	Kfz/RSV	G	F
1,75	2,00	0,75	4,50	0,75	2,45
12,20					



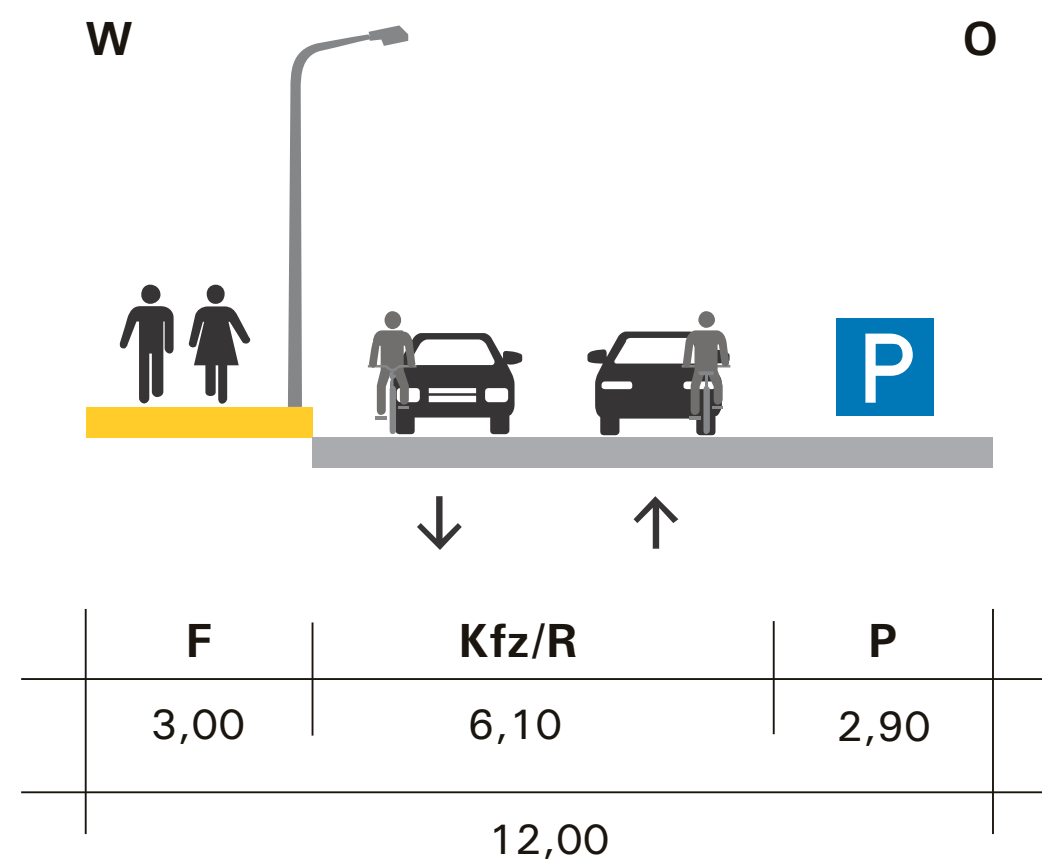
Bestand

F	Kfz/R	P	F
3,00	5,30	2,00	1,70
12,00			

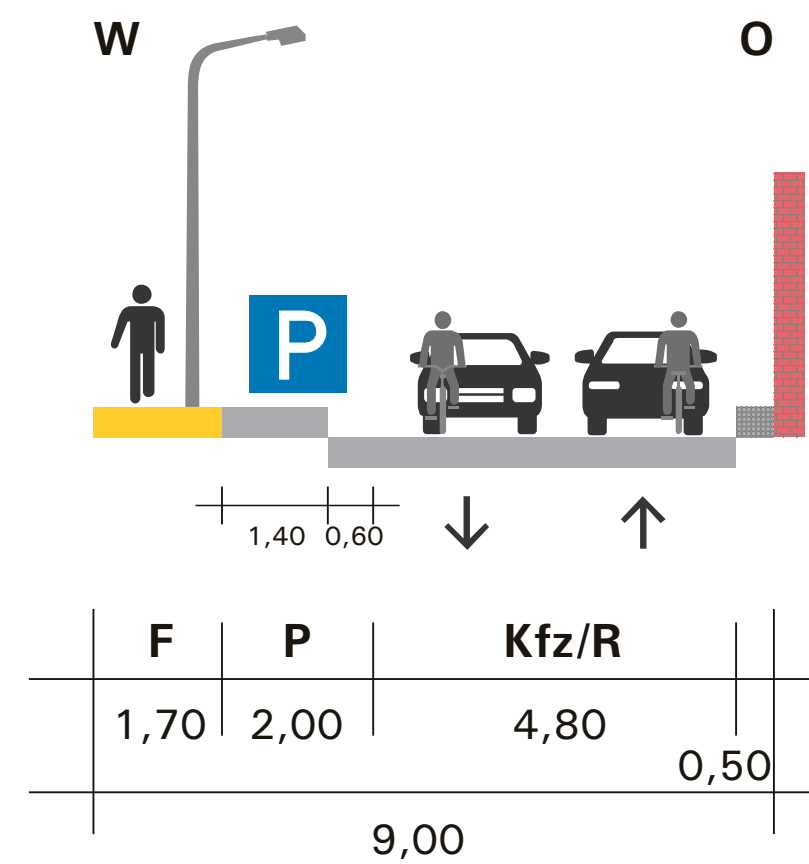


Planung

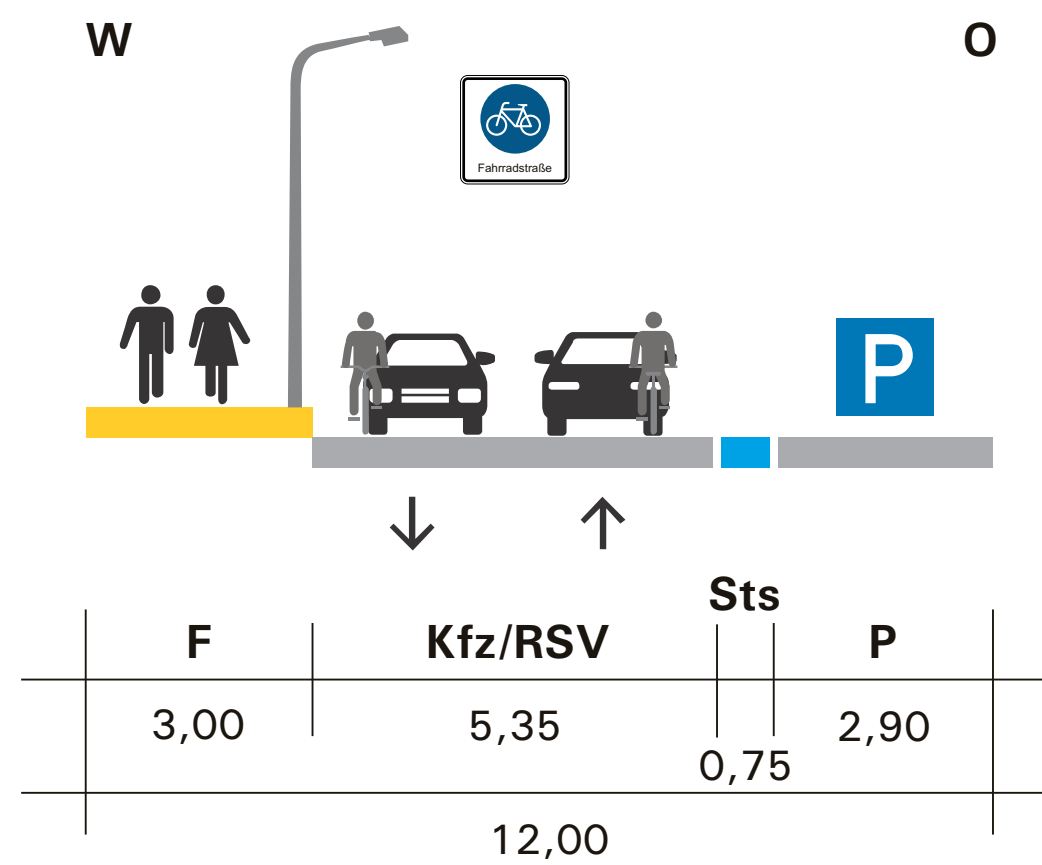
F	Kfz/RSV	Sts	P	F
3,00	4,55	0,75	2,00	1,70
12,00				



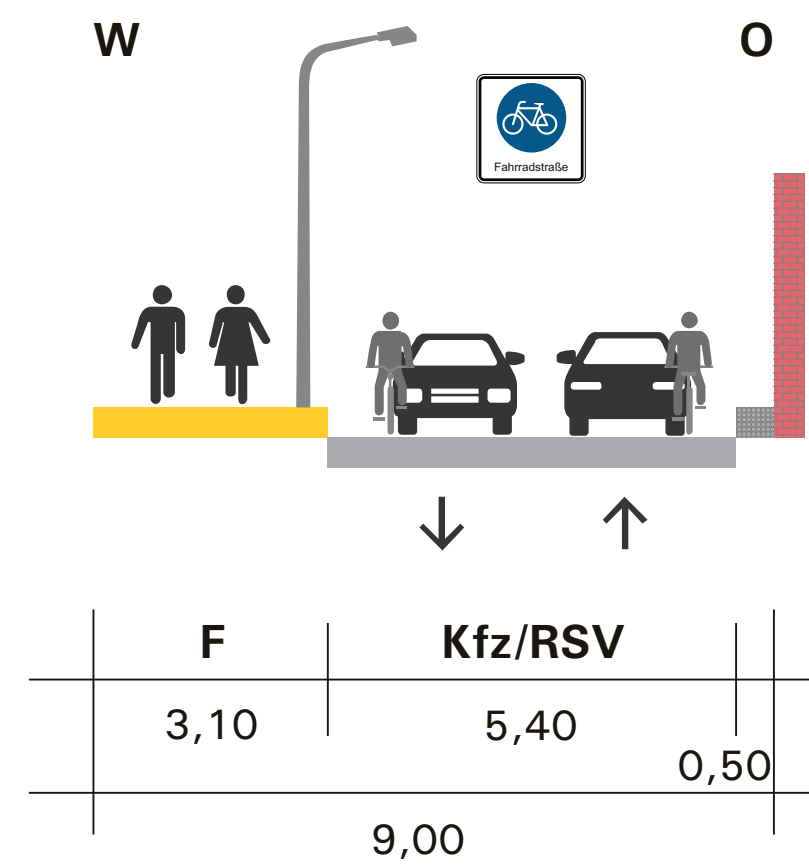
Bestand Nord



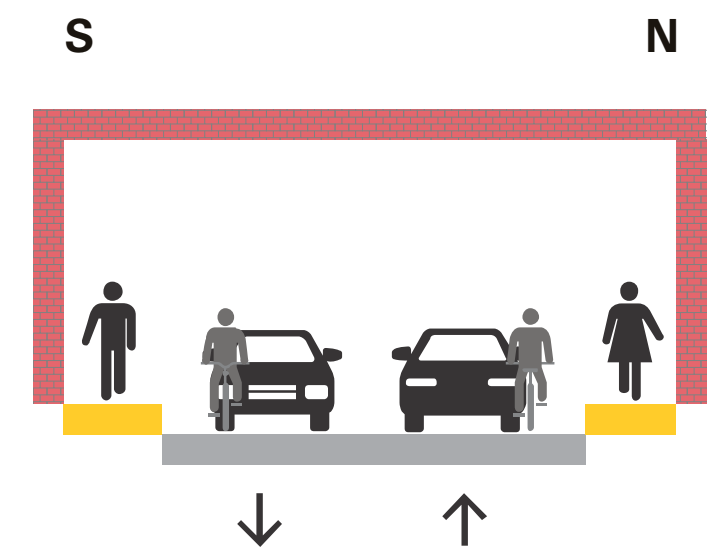
Bestand Süd



Planung Nord

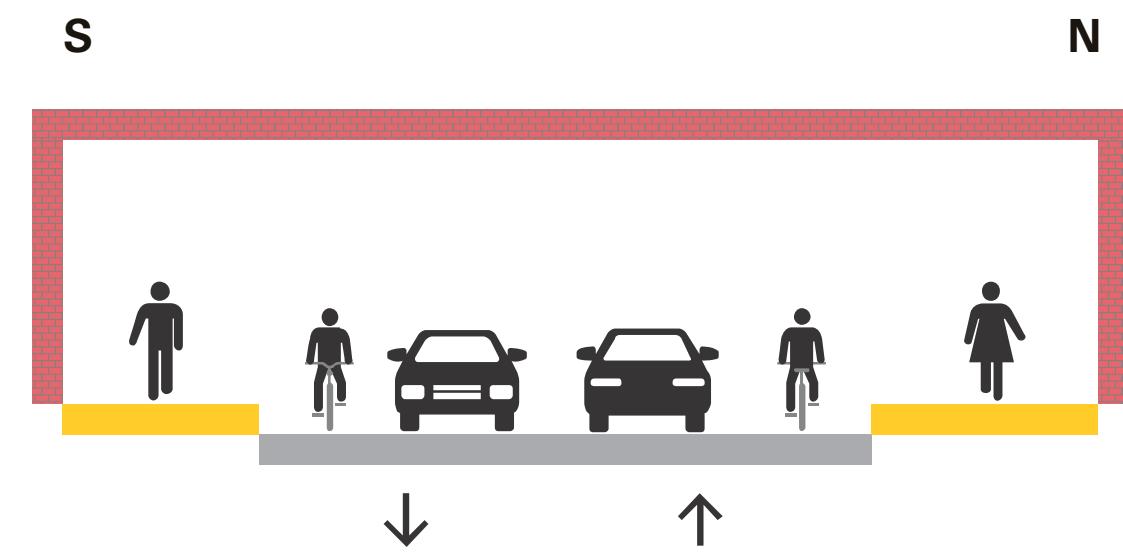


Planung Süd



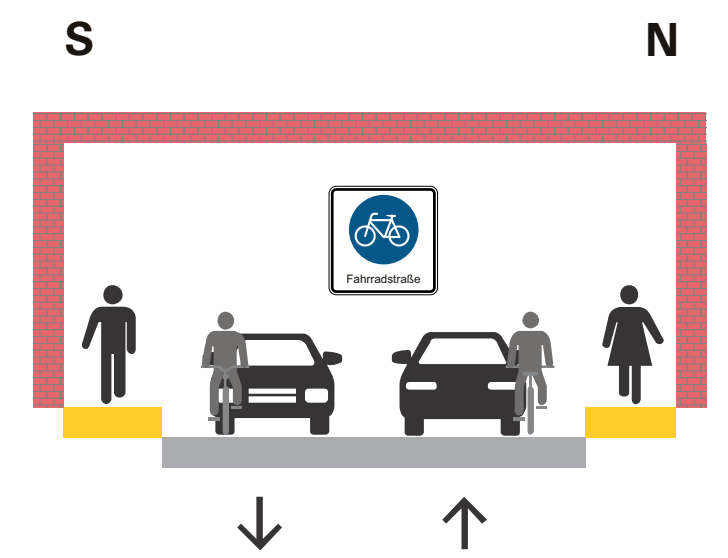
Bestand Ost

F	Kfz/R	F
1,30	5,60	1,20
8,10		



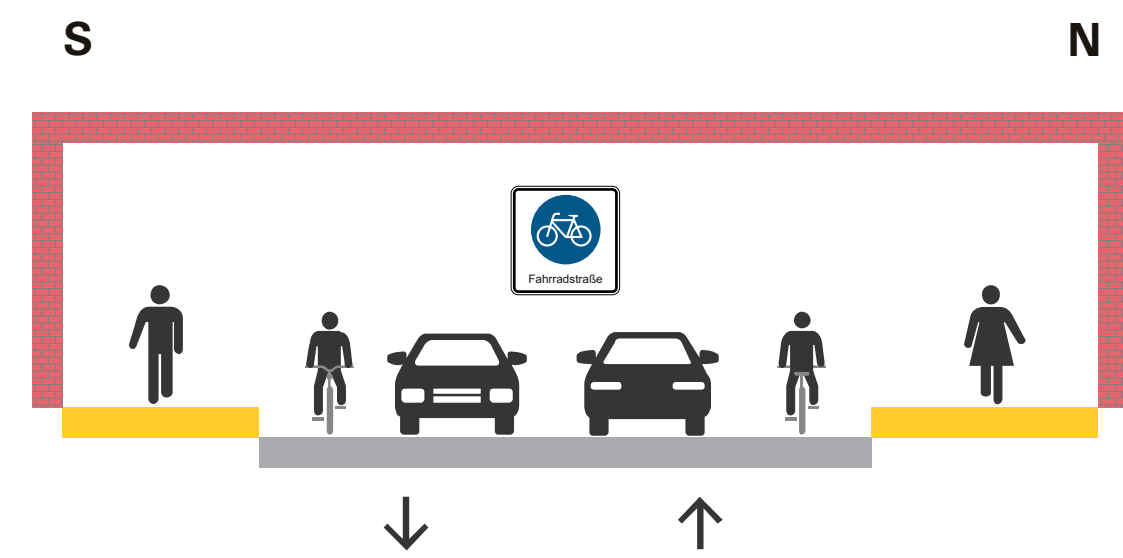
Bestand West

F	Kfz/R	F
2,60	8,10	3,00
13,70		



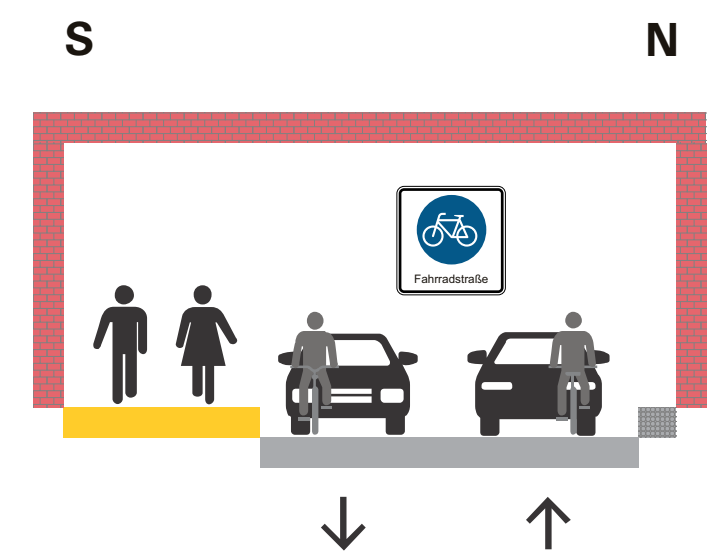
Planung Ost
(Stufe 1)

F	Kfz/RSV	F
1,30	5,60	1,20
8,10		



Planung West
(Vorzugsvariante)

F	Kfz/R	F
2,60	8,10	3,00
13,70		



Planung Ost
(Stufe 2,
Vorzugsvariante)

F	Kfz/RSV	
2,60	5,00	0,50
8,10		



Bestand Nord

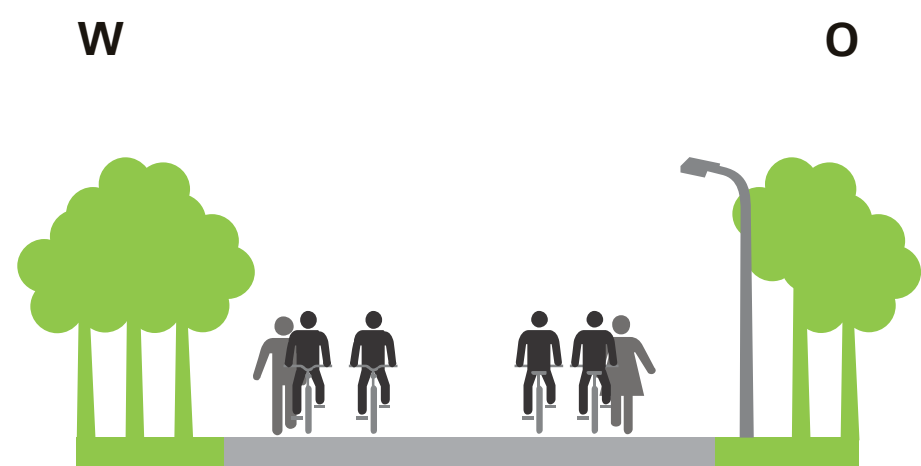
G*	F/R	G*
	4,40	
	4,40	



Bestand Süd

G*	F/R	G*
	3,60	
	3,60	

* Landschaftsschutzgebiet
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH)
Special Protected Area nach
EU-Vogelschutzrichtlinie (SPA)



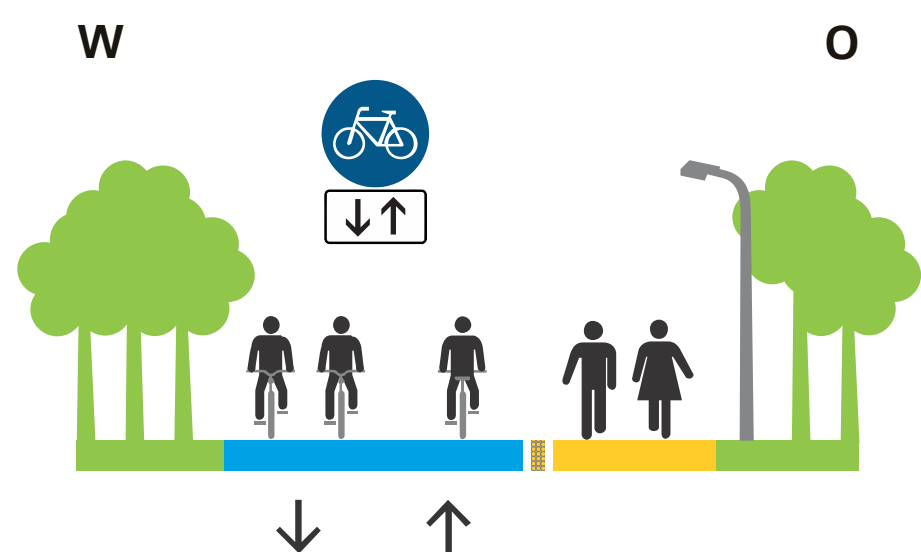
Variante 1 Nord
(Vorzugsvariante)

G*	F/R	G*
	6,50	
	6,50	2,10 Eingriff



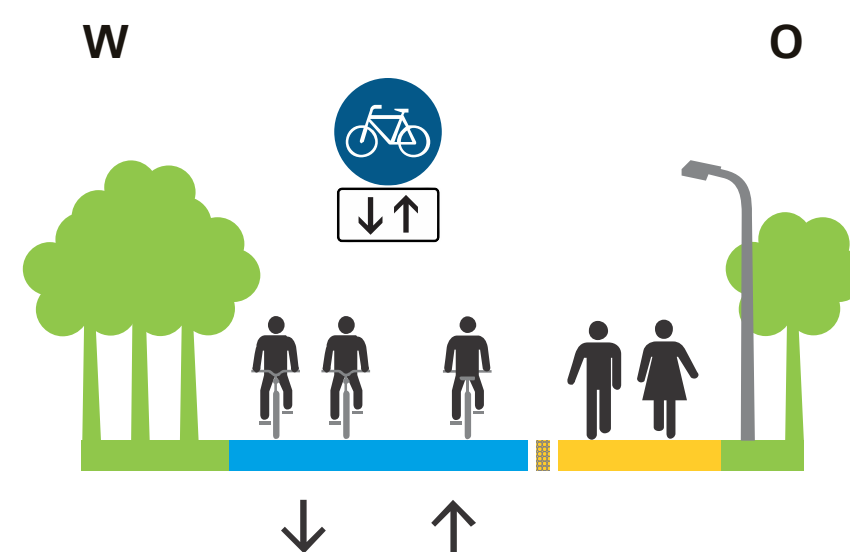
Variante 1 Süd
(Vorzugsvariante)

G*	F/R	G*
	6,50	
	6,50	2,90 Eingriff



Variante 2 Nord

G*	RSV	F	G*
	4,00	2,50	
	6,50	2,10 Eingriff	



Variante 2 Süd

G*	RSV	F	G*
	4,00	2,50	
	6,50	2,90 Eingriff	



Bestand Nord

G*	F/R	G*
	6,10	
	6,10	



Bestand Süd

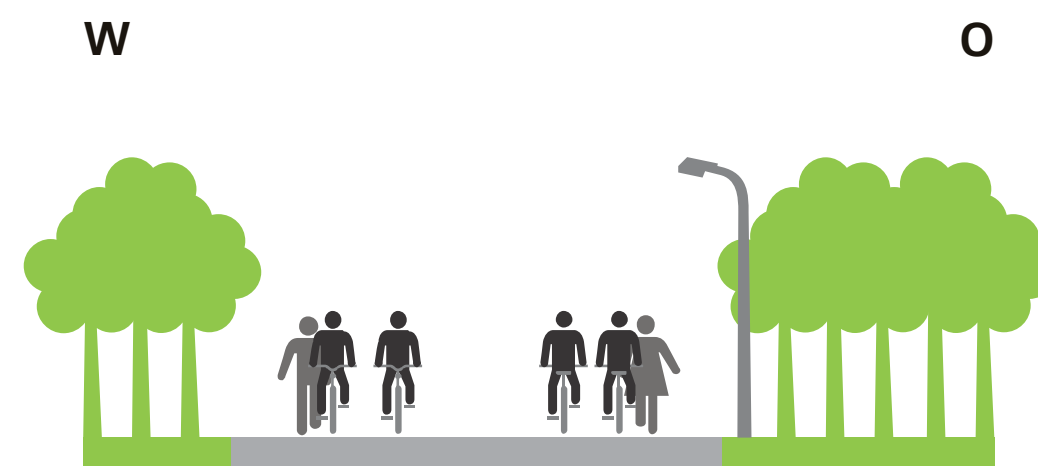
* Landschaftsschutzgebiet

G*	F/R	G*
	6,50	
	6,50	



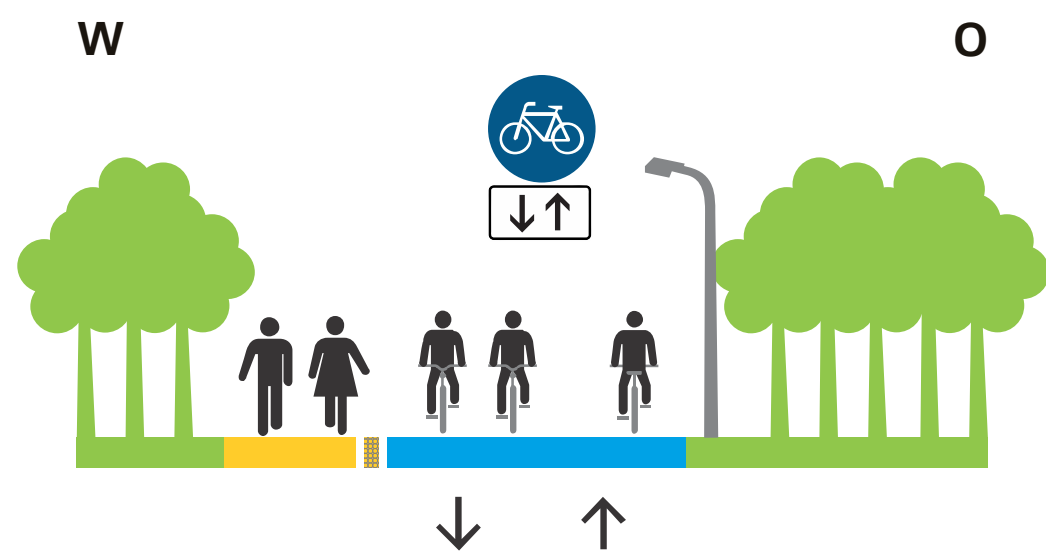
Variante 1 Nord
(Vorzugsvariante)

G*	F/R	G*
	6,10	
	6,10	



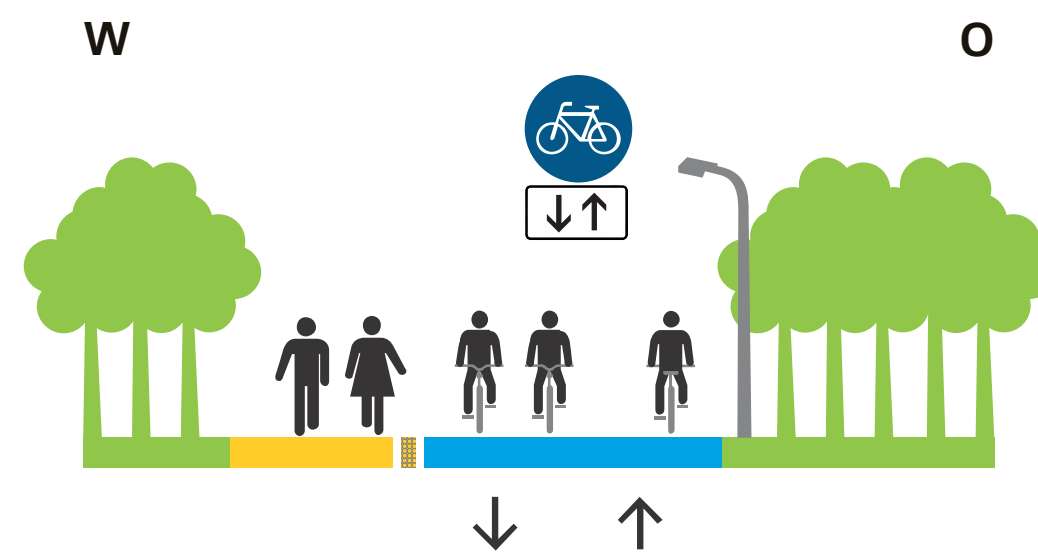
Variante 1 Süd
(Vorzugsvariante)

G*	F/R	G*
	6,50	
	6,50	



Variante 2 Nord

G*	F	RSV	G*
	2,10	4,00	
	6,10		



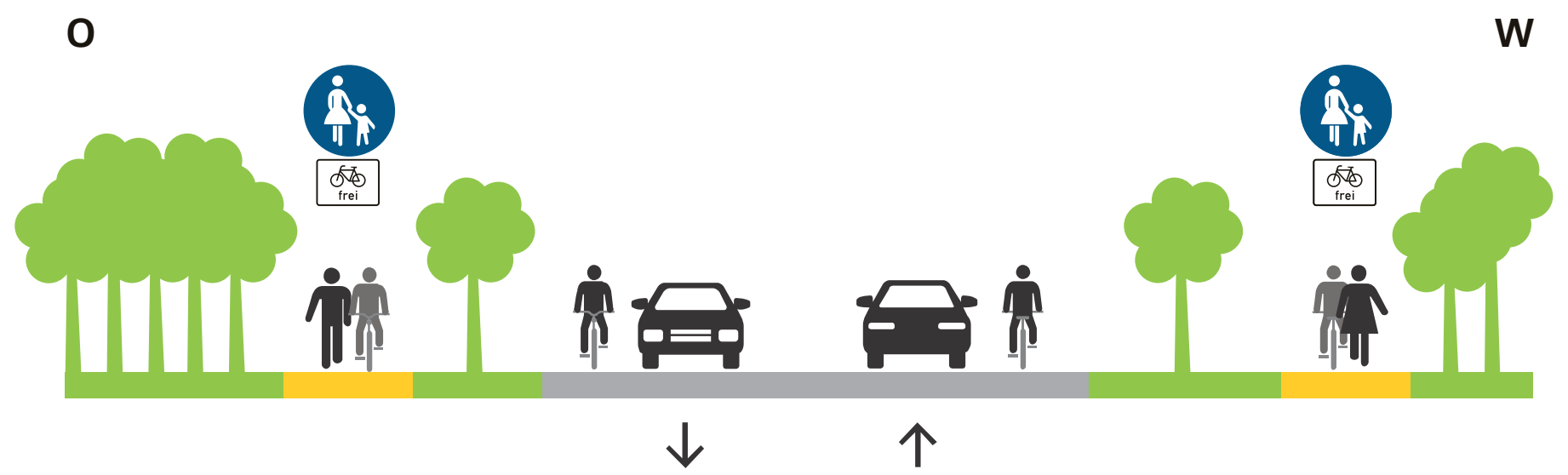
Variante 2 Süd

G*	F	RSV	G*
	2,50	4,00	
	6,50		



SHP Ingenieure

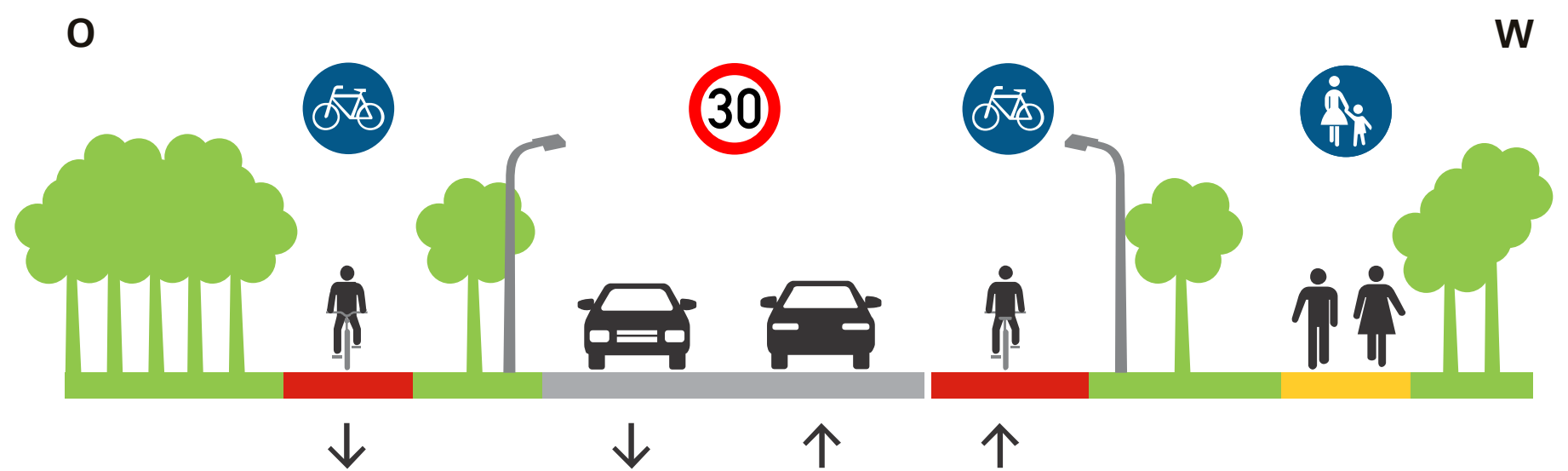
Querschnitt
Kronprinzessinnenweg
K-03



Bestand Nord

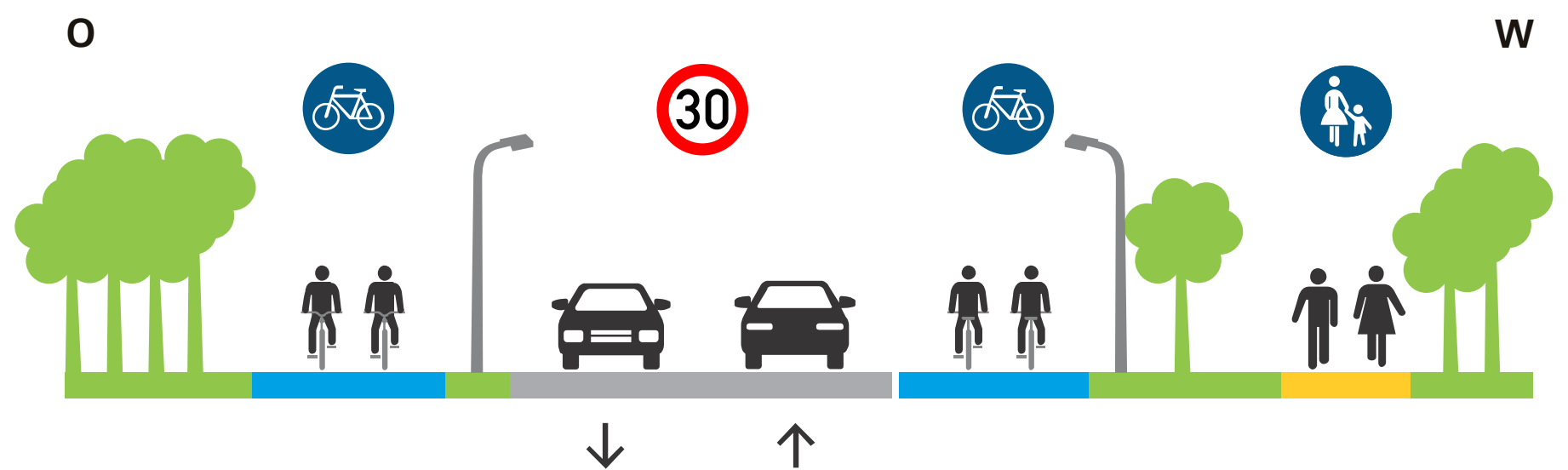
G*	F/R	G*	Kfz/R	G*	F/R	G*
3,40	2,00	2,00	8,50	3,00	2,00	1,90
22,80						

* Landschaftsschutzgebiet
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH)
Special Protected Area nach
EU-Vogelschutzrichtlinie (SPA)



Variante 1 Nord
(Stufe 1)

G*	RVR	G*	Kfz	RVR	G*	F	G*
3,40	2,00	2,00	6,00	2,50	3,00	2,00	1,90
22,80							



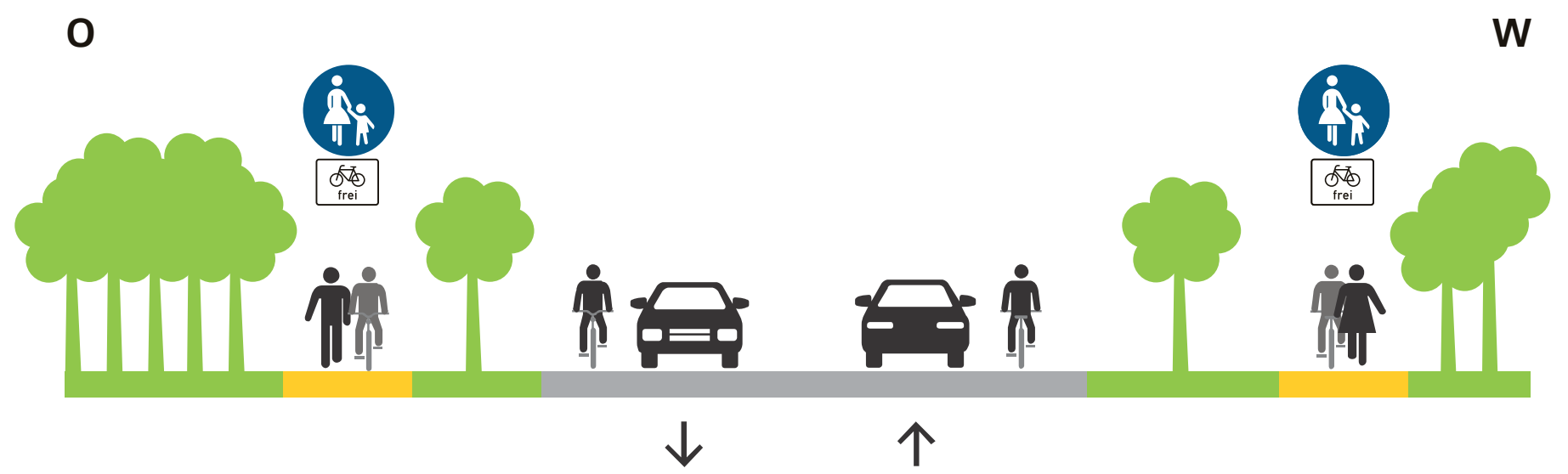
Variante 1 Nord
(Stufe 2, Vorzugsvariante)

G*	RSV	G*	Kfz	RSV	G*	F	G*
2,90	3,00	1,00	6,00	3,00	3,00	2,00	1,90
22,80							

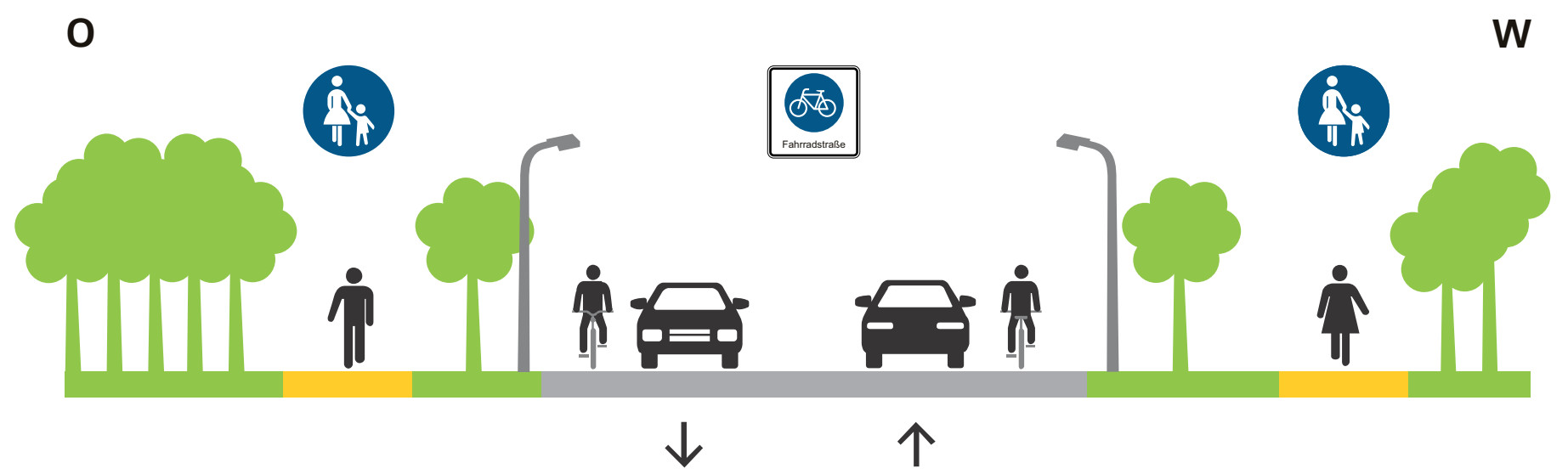


SHP Ingenieure

Querschnitt
Kronprinzessinnenweg
K-04 (Nord, 1/2)

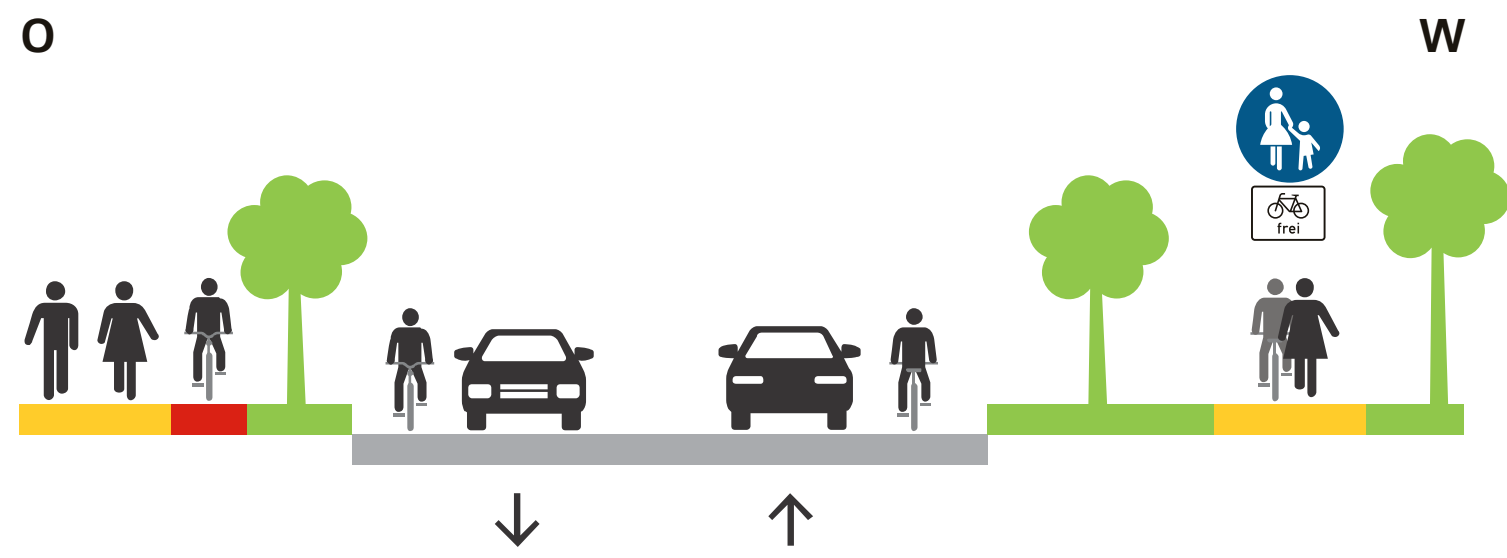


G*	F/R	G*	Kfz/R	G*	F/R	G*
3,40	2,00	2,00	8,50	3,00	2,00	1,90
22,80						



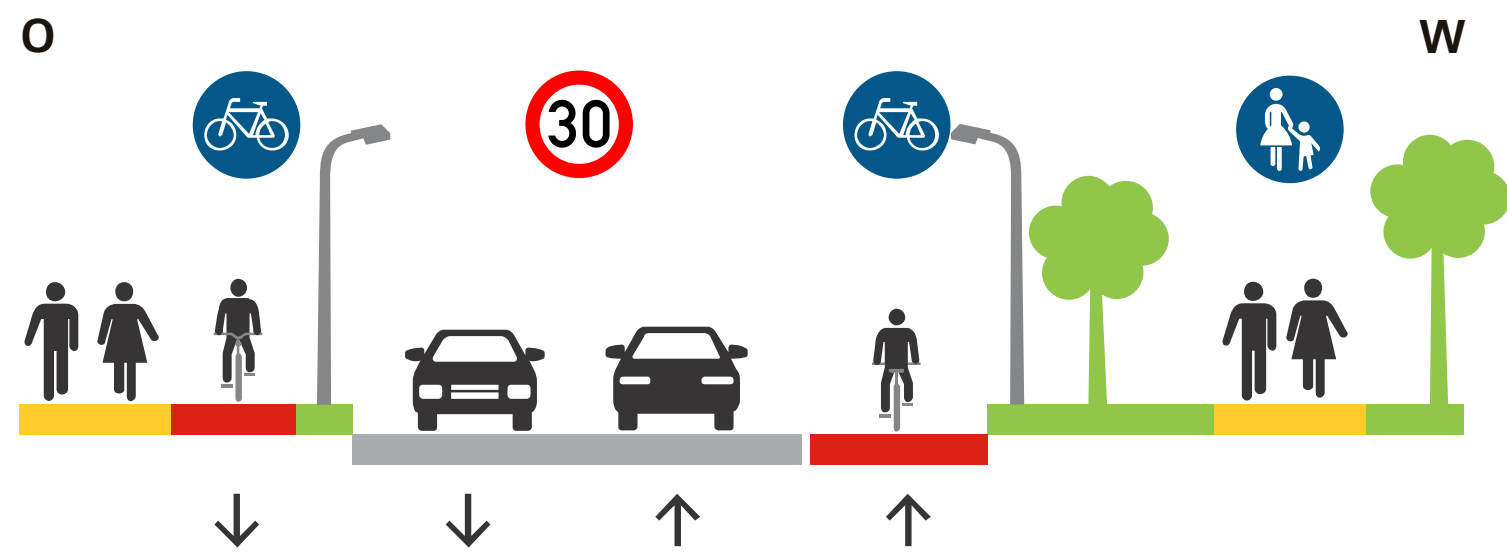
G*	F	G*	Kfz/RSV	G*	F	G*
3,40	2,00	2,00	8,50	3,00	2,00	1,90
22,80						

* Landschaftsschutzgebiet
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH)
Special Protected Area nach
EU-Vogelschutzrichtlinie (SPA)



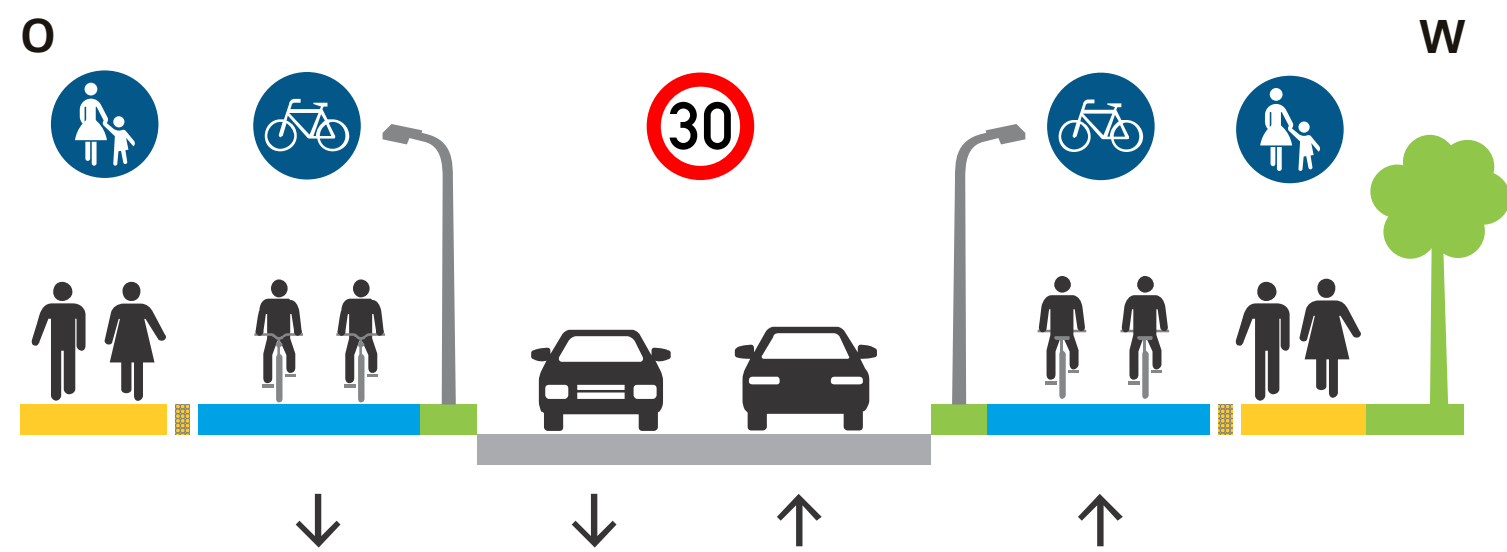
Bestand Mitte

F	R	G	Kfz/R		G	F/R	G
2,00	1,00	1,40	8,40		3,00	2,00	1,30
19,10							



Variante 1 Mitte
(Stufe 1)

F	RVR	G	Kfz		RVR	G	F/R	G
2,00	1,60	0,75	6,00		2,40	3,00	2,00	1,30
19,10								



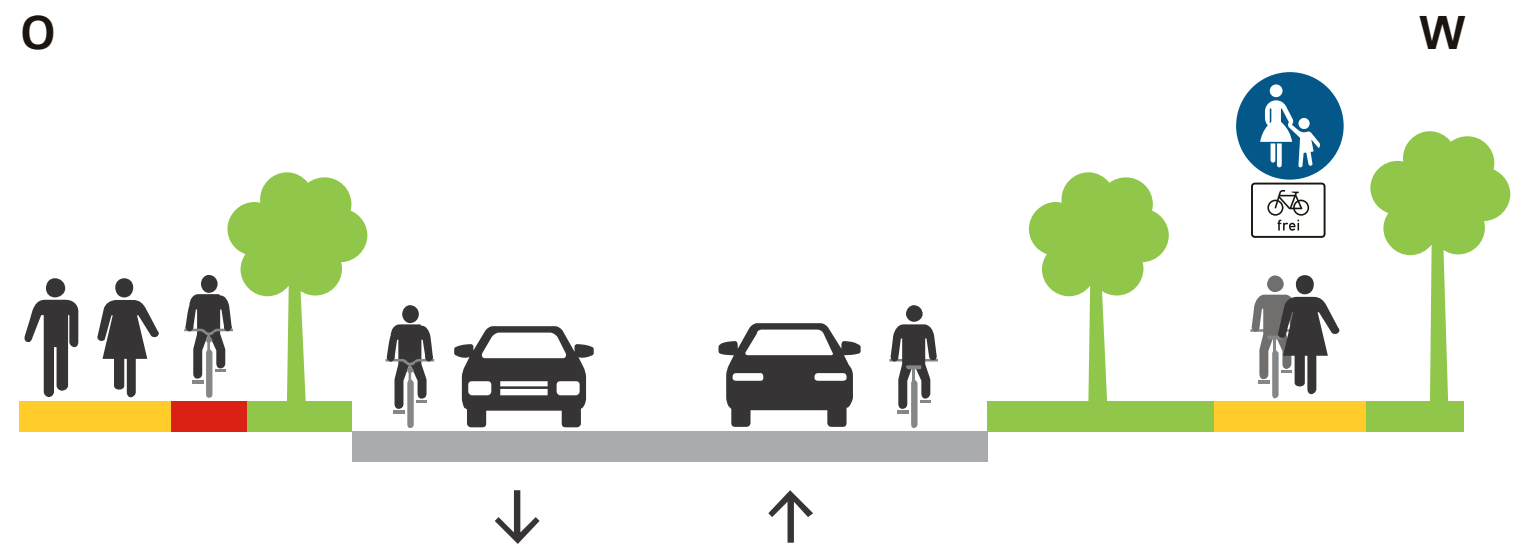
Variante 1 Mitte
(Stufe 2, Vorzugsvariante)

F	RSV	G	Kfz		G	RSV	F	G
2,30	3,00	0,75	6,00		0,75	3,00	2,00	1,30
19,10								



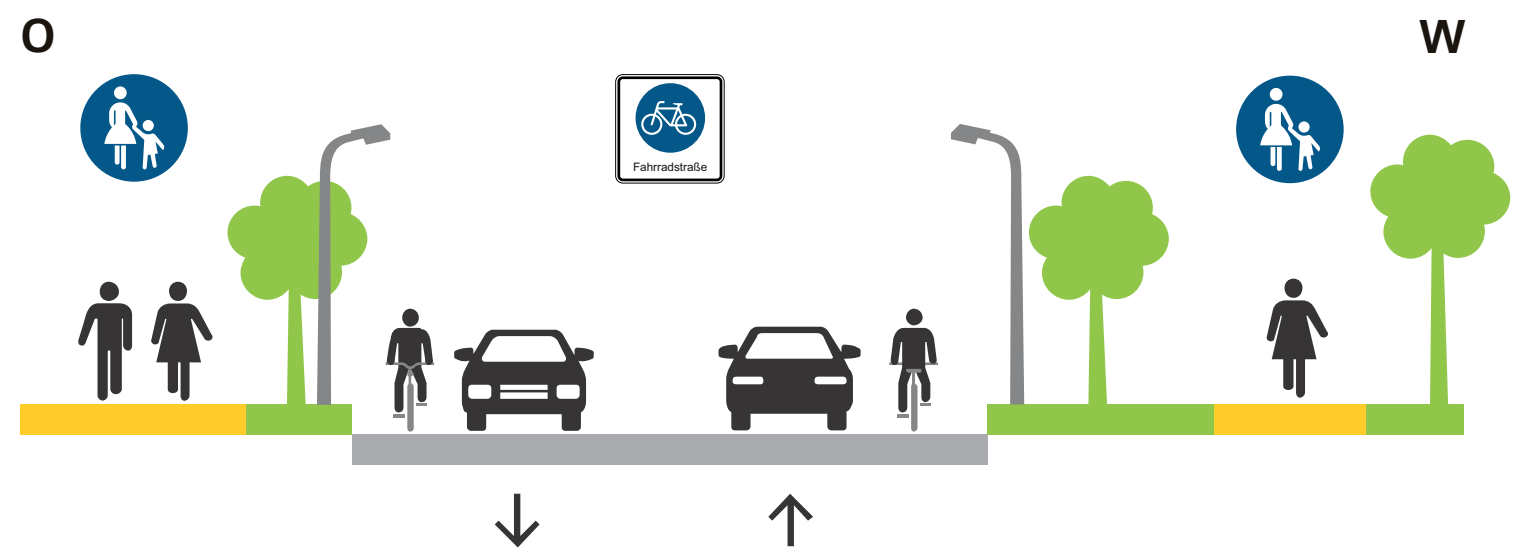
SHP Ingenieure

Querschnitt
Kronprinzessinnenweg
K-04 (Mitte, 1/2)



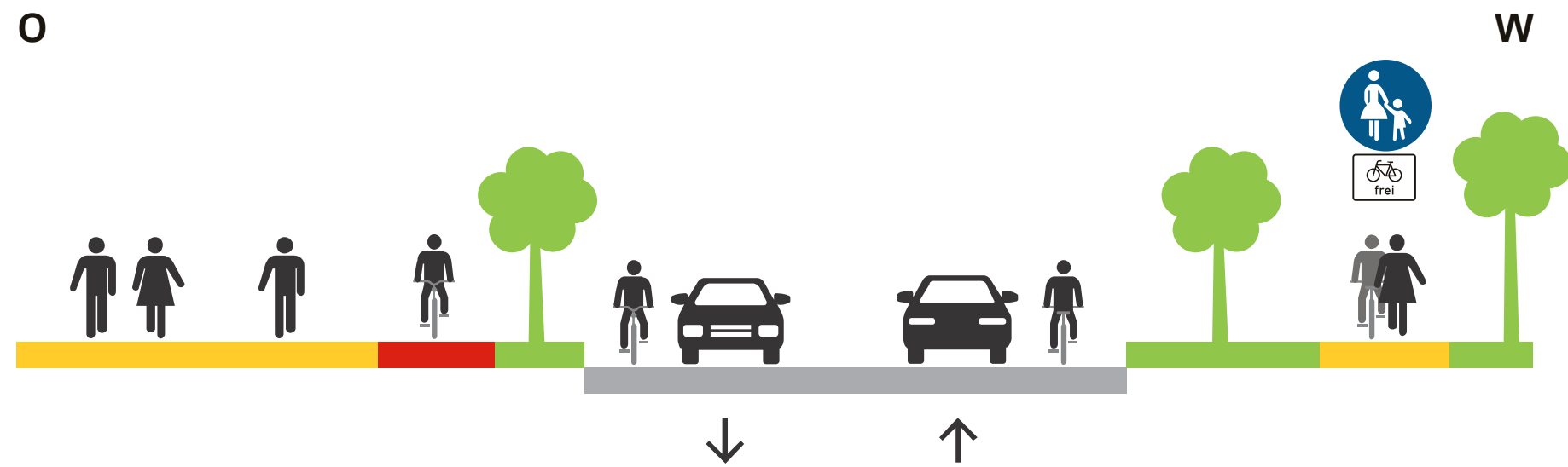
Bestand Mitte

F	R	G	Kfz/R	G	F/R	G
2,00	1,00	1,40	8,40	3,00	2,00	1,30
19,10						



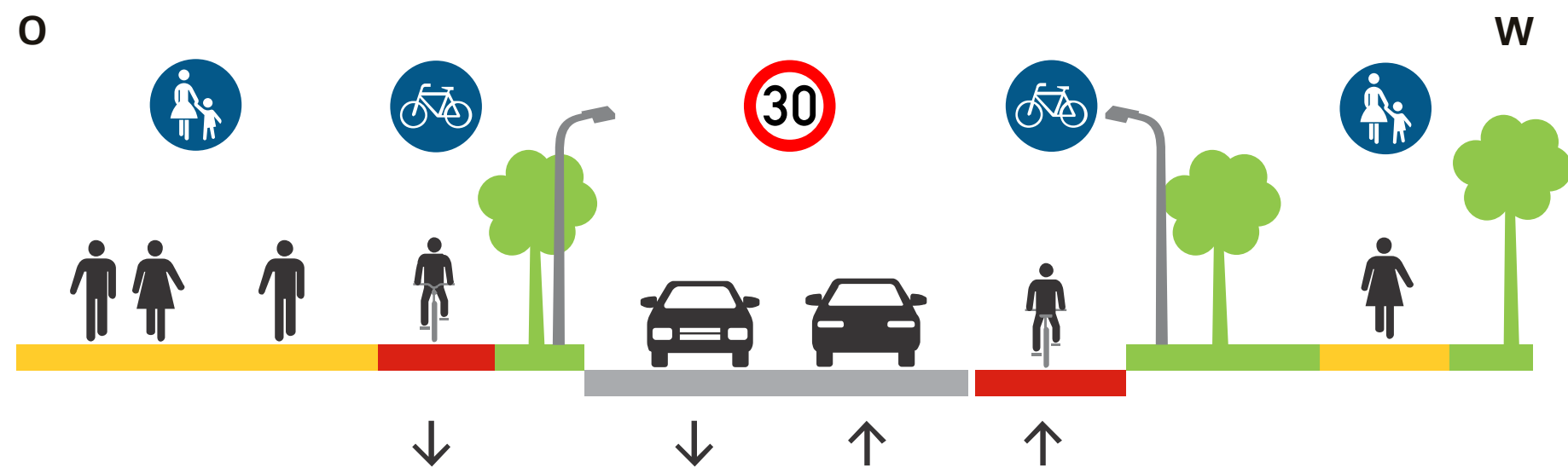
Variante 2 Mitte

F	G	Kfz/RSV	G	F	G
3,00	1,40	8,40	3,00	2,00	1,30
19,10					



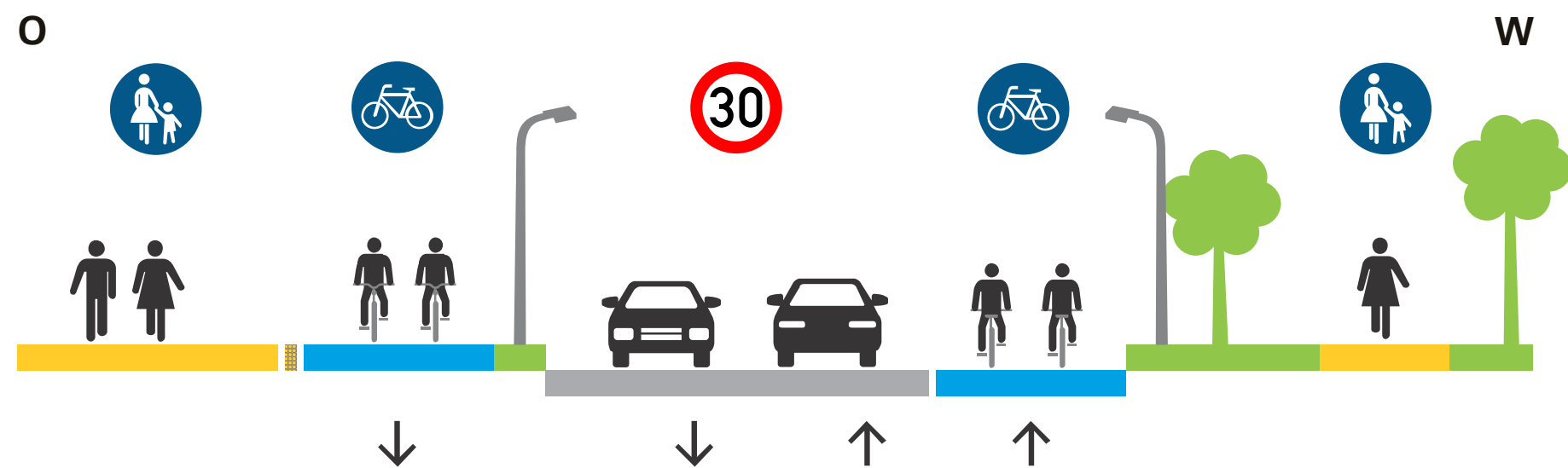
Bestand Süd

F	R	G	Kfz/R	G	F/R	G
5,60	1,80	1,40	8,40	3,00	2,00	1,30
23,50						



Variante 1 Süd
(Stufe 1)

F	RVR	G	Kfz	RVR	G	F	G
5,60	1,80	1,40	6,00	2,40	3,00	2,00	1,30
23,50							



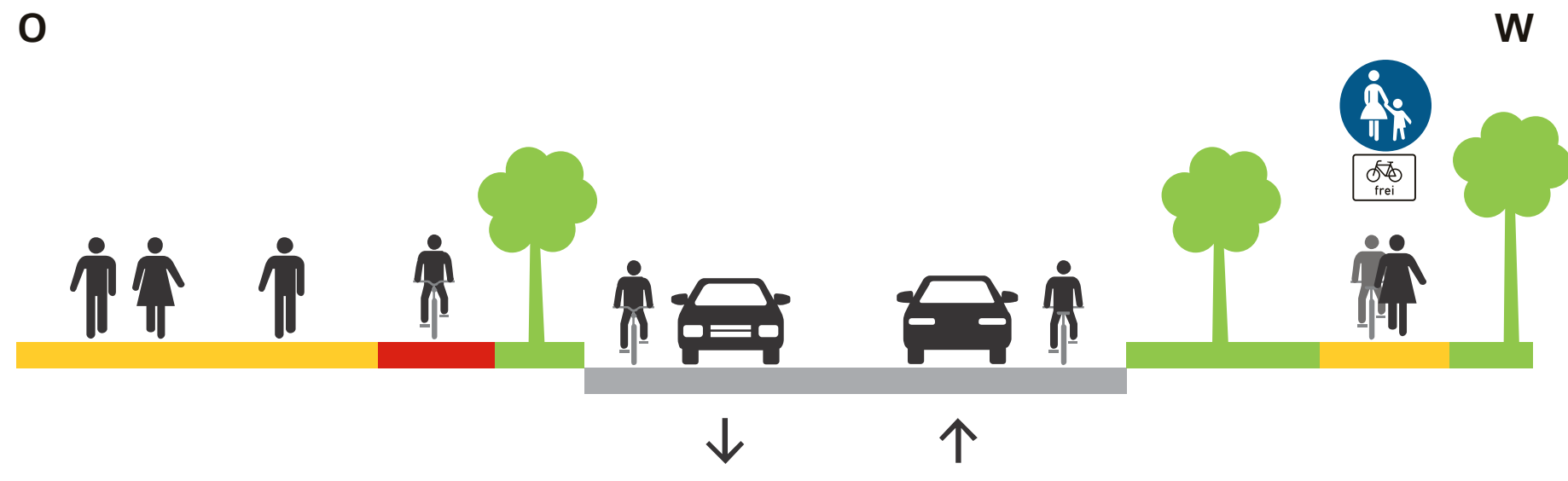
Variante 1 Süd
(Stufe 2, Vorzugsvariante)

F	RSV	G	Kfz	RSV	G	F	G
4,40	3,00	0,80	6,00	3,00	3,00	2,00	1,30
23,50							



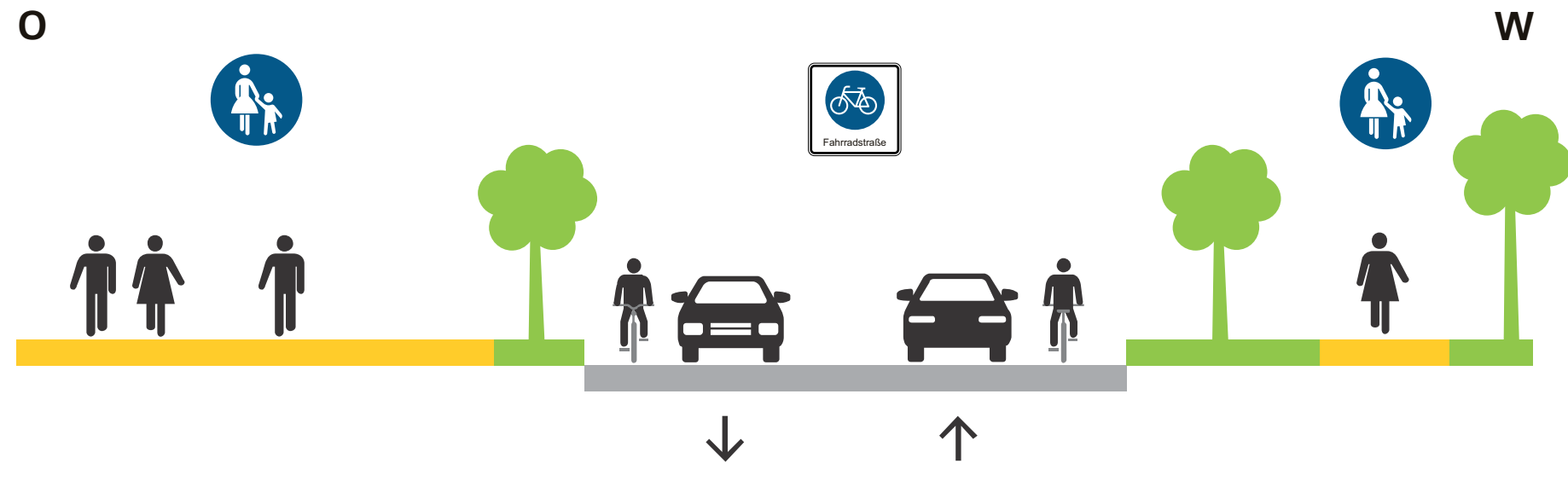
SHP Ingenieure

Querschnitt
Kronprinzessinnenweg
K-04 (Süd, 1/2)



Bestand Süd

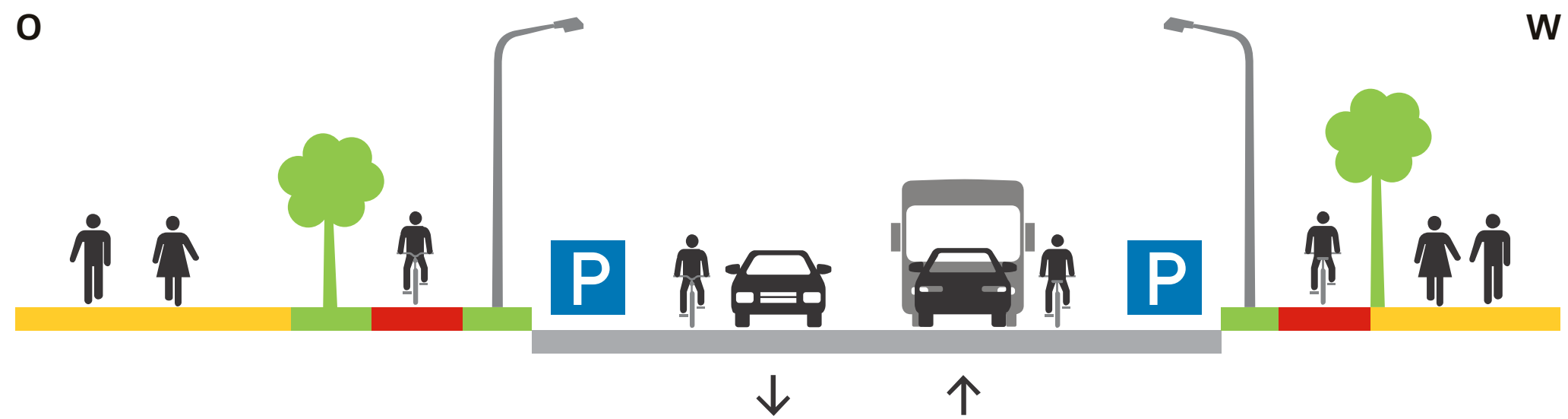
F	R	G	Kfz/R	G	F/R	G
5,60	1,80	1,40	8,40	3,00	2,00	1,30
23,50						



Variante 2 Süd

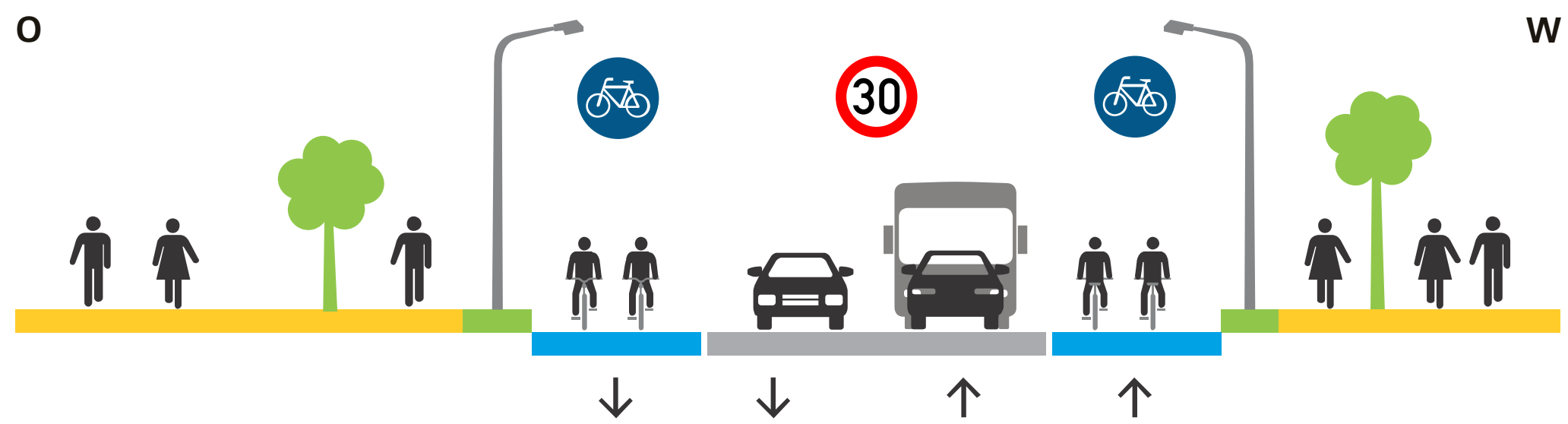
F	G	Kfz/RSV	G	F	G
7,40	1,40	8,40	3,00	2,00	1,30
23,50					





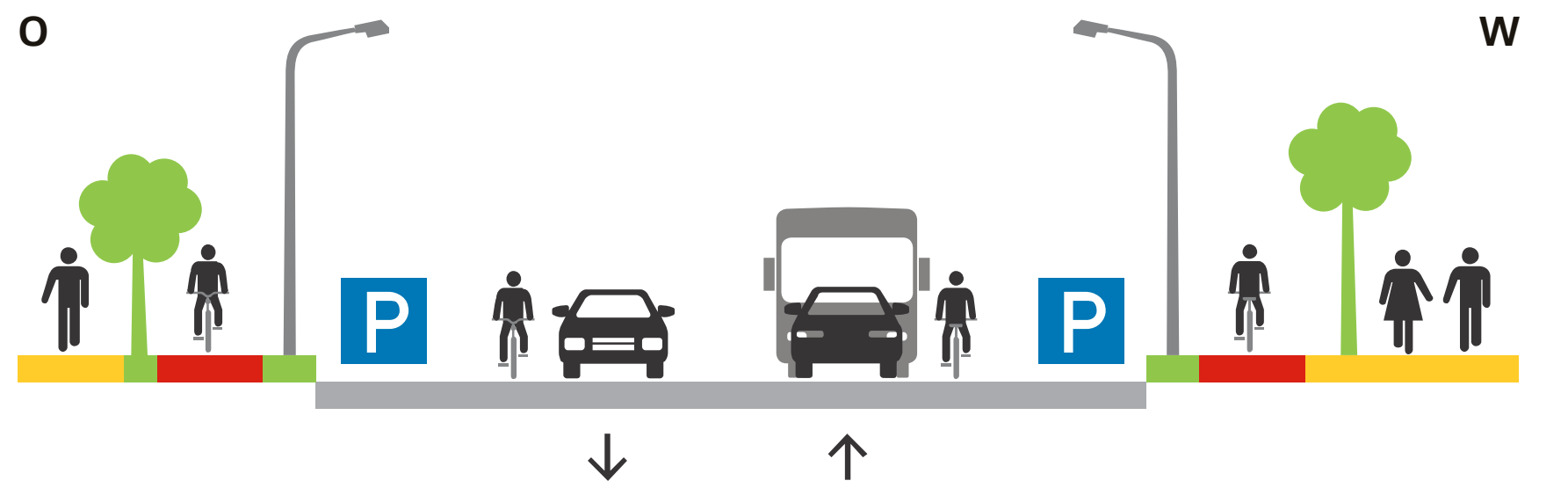
Bestand Nord

F	G	R	G	Kfz/R	G	R	F
4,80	1,40	1,60	1,20	12,00	1,00	1,60	3,30
26,90							



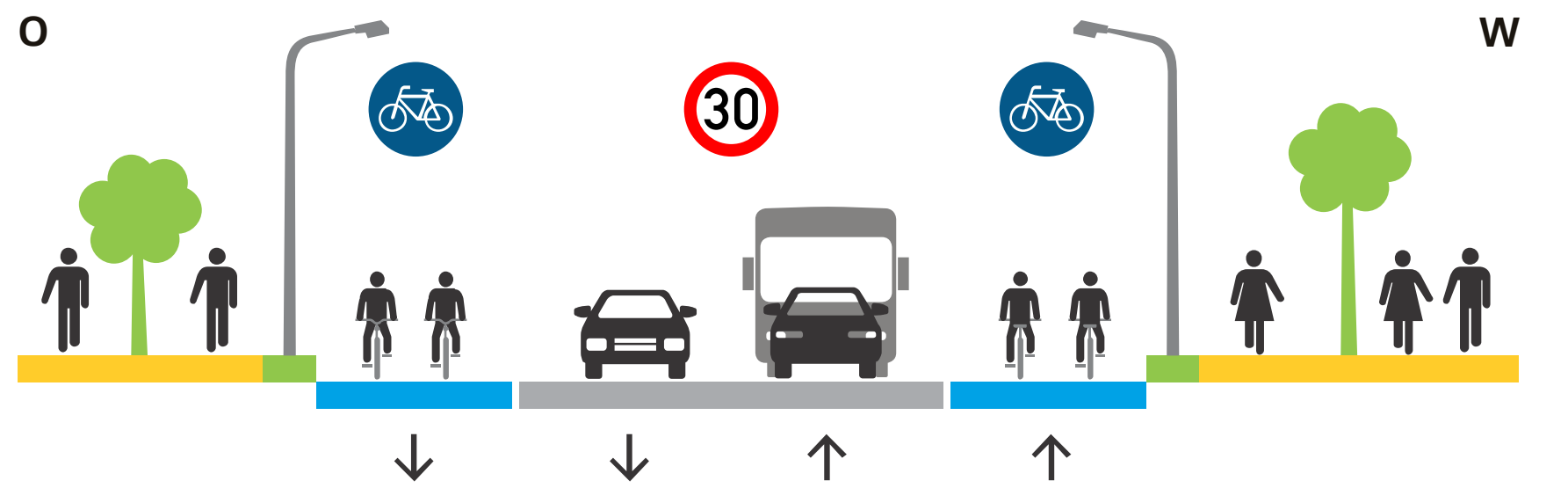
Planung Nord

F	G	RSV	Kfz	RSV	F
7,80	1,20	3,00	6,00	3,00	4,90
26,90					



Bestand Süd

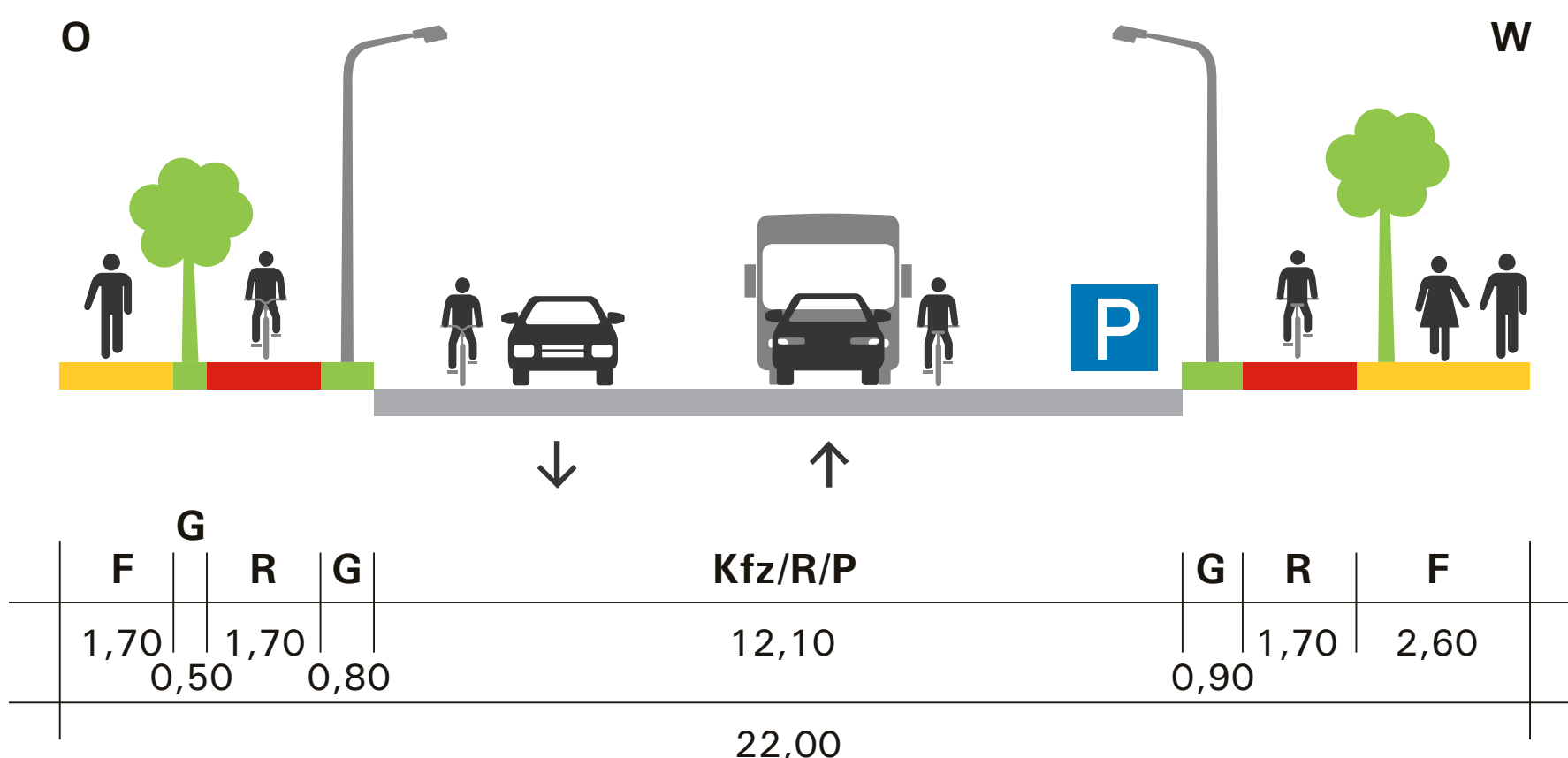
G				Kfz/R		G R F		
F		R	G			G	R	F
1,60	0,50	1,60	0,80	12,50	0,80	1,60	3,20	
22,60								



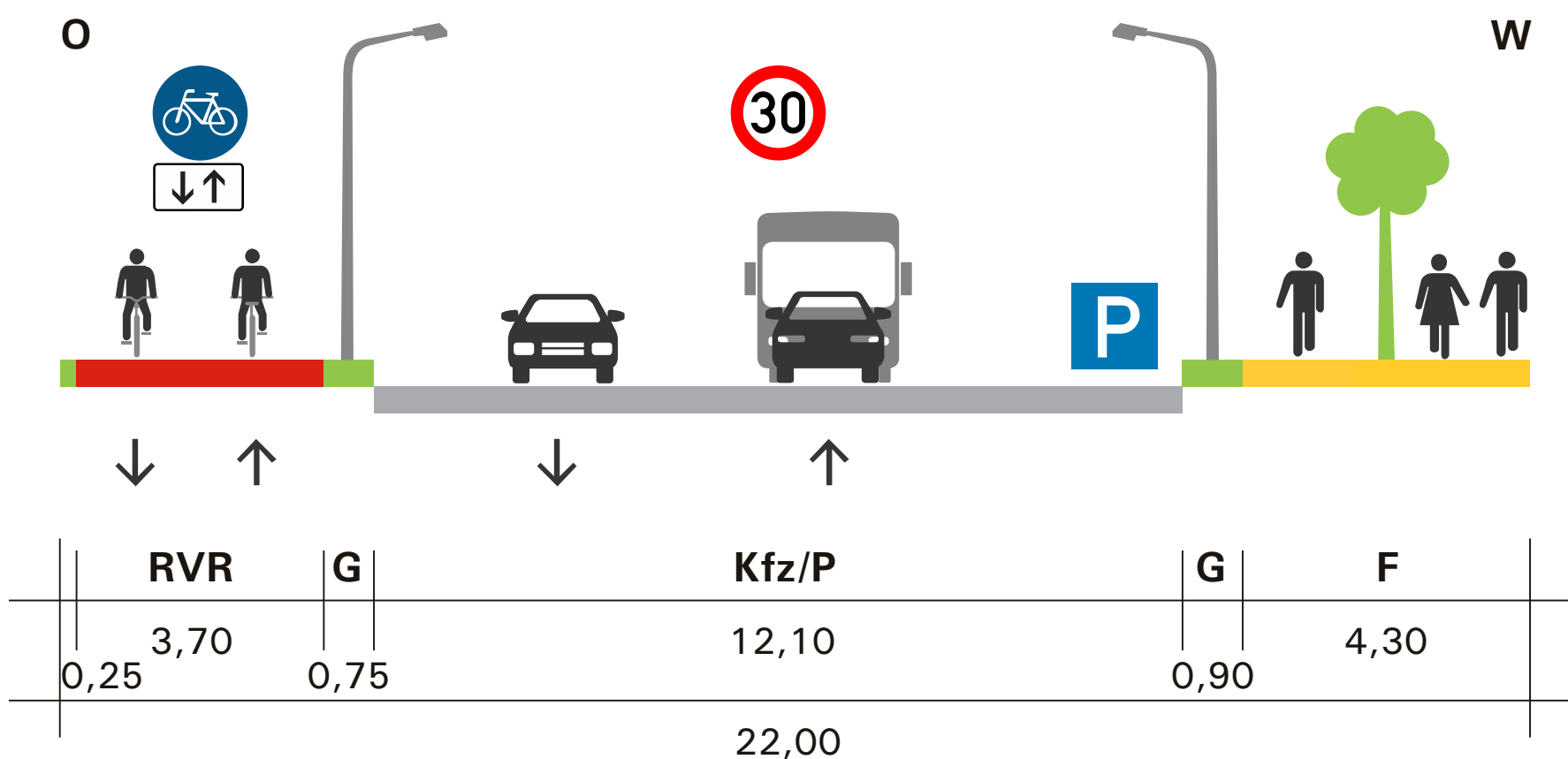
Planung Süd

F G RSV			Kfz		RSV G F		
F	G	RSV			RSV	G	F
3,70	0,80	3,00	6,50	3,00	0,80	4,80	
22,60							

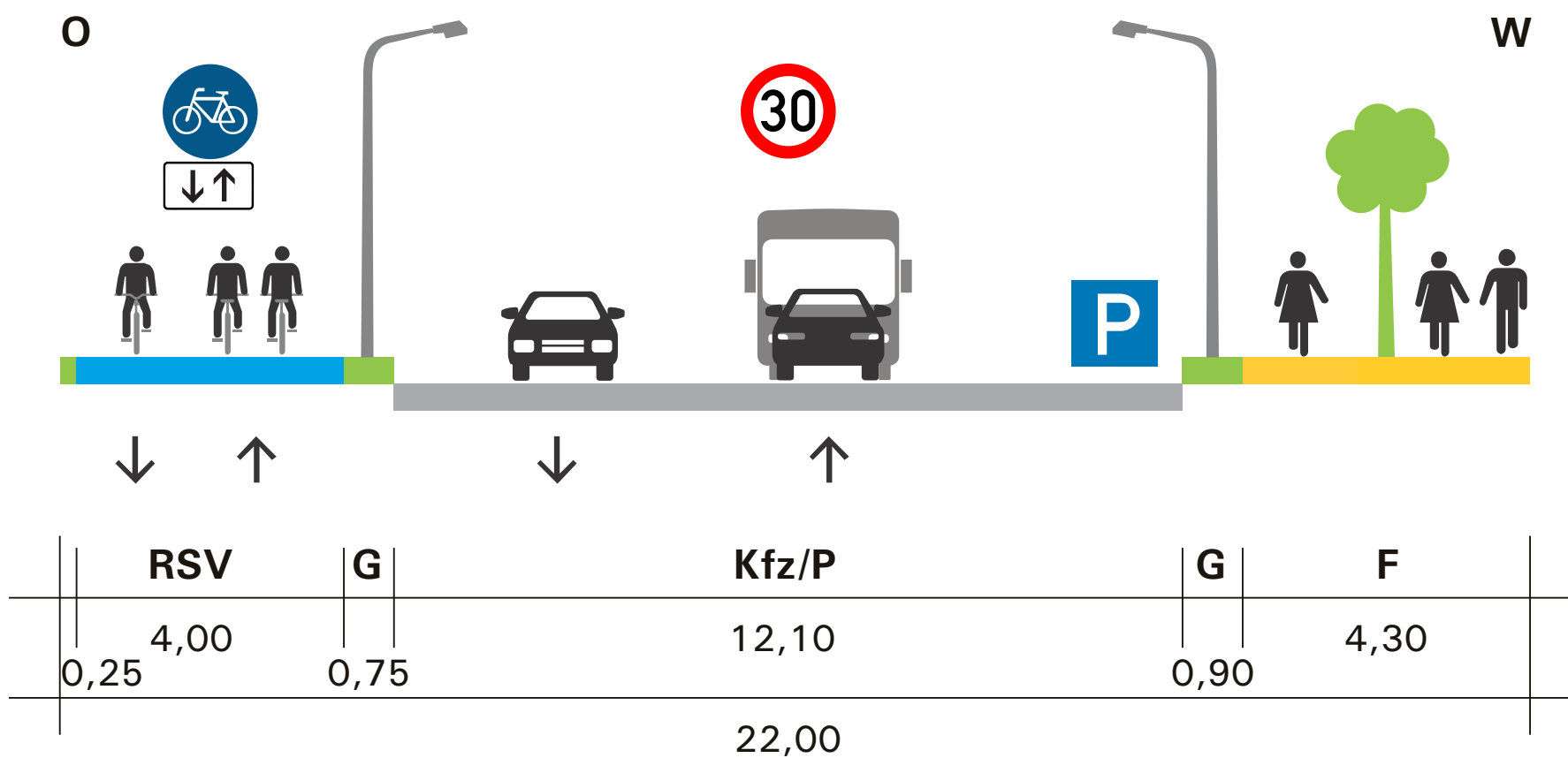




Bestand



Variante 1
(Stufe 1)

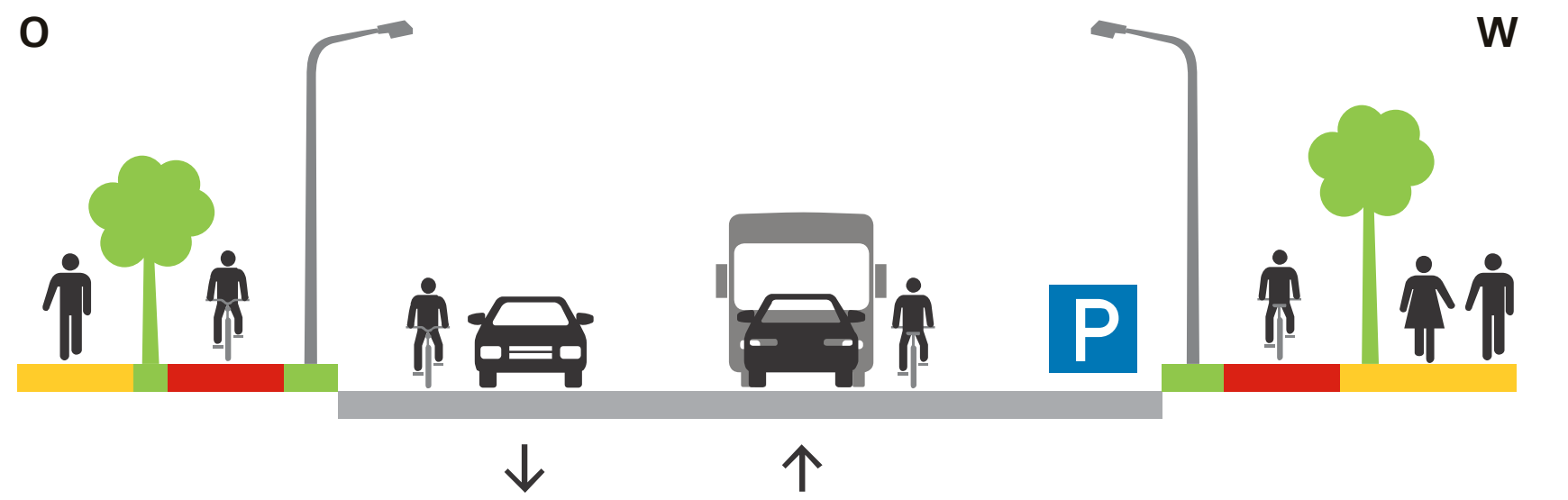


Variante 1
(Stufe 2)



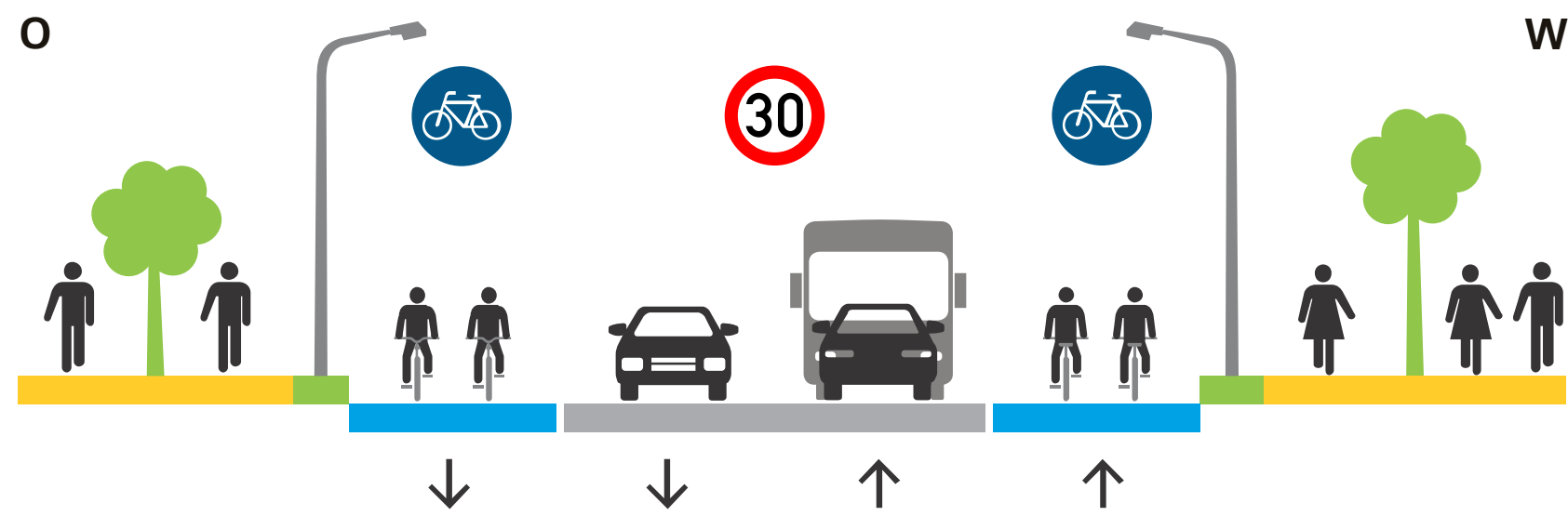
SHP Ingenieure

Querschnitt
Kronprinzessinnenweg
K-06 (1/2)



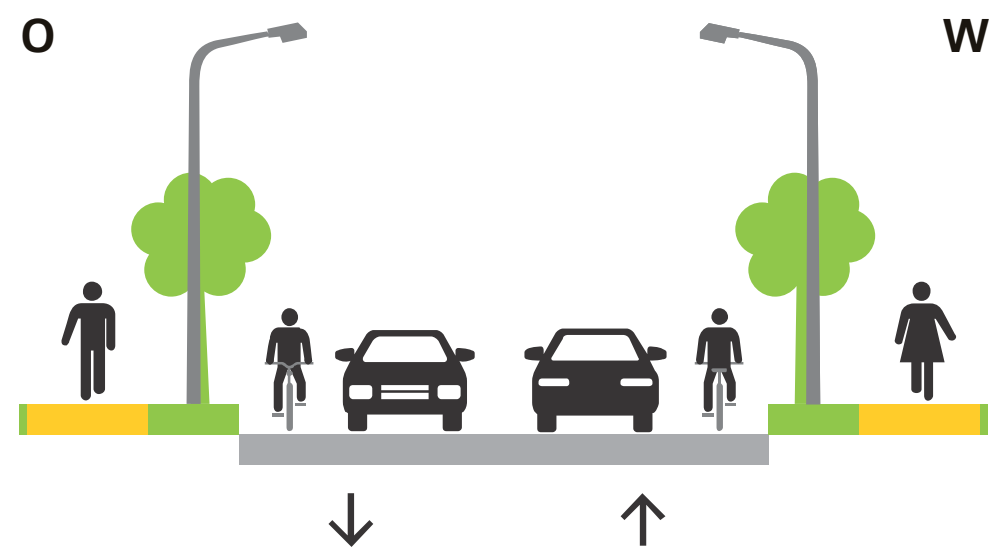
Bestand

G				Kfz/R/P		G R F		
F	G	R	G			G	R	F
1,70	0,50	1,70	0,80	12,10		0,90	1,70	2,60
22,00								



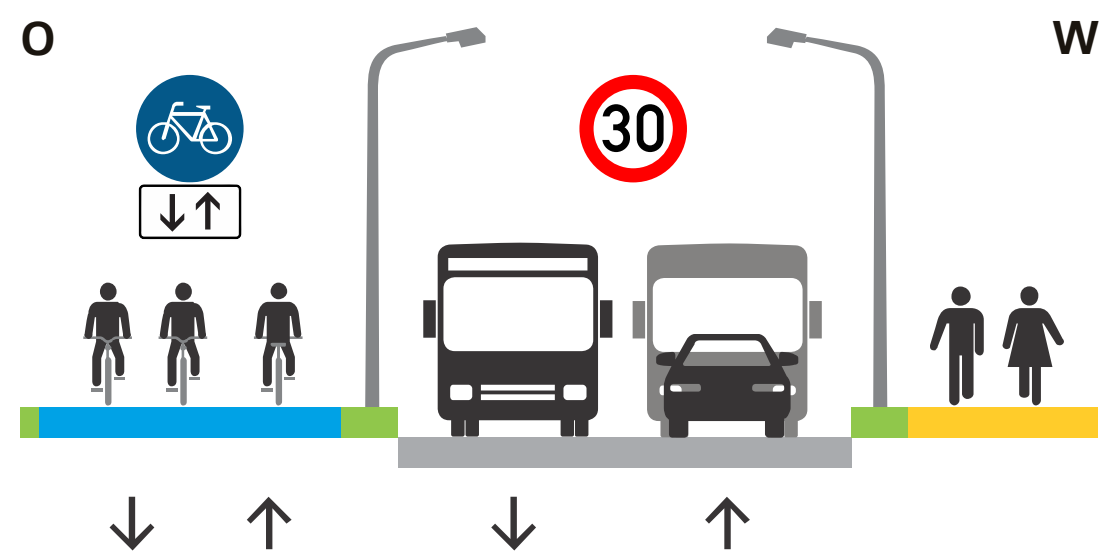
Variante 2
(Vorzugsvariante)

F G RSV			Kfz		RSV G F		
F	G	RSV			RSV	G	F
3,90	0,80	3,00	6,10		3,00	0,90	4,30
22,00							



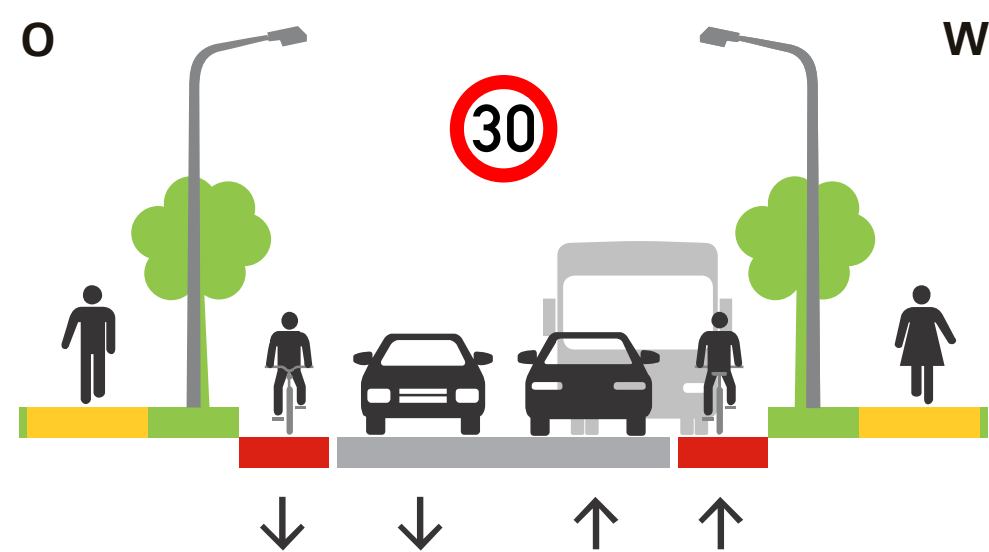
Bestand

F	G	Kfz/R	G	F
1,60	1,20	7,00	1,20	1,60
12,80				



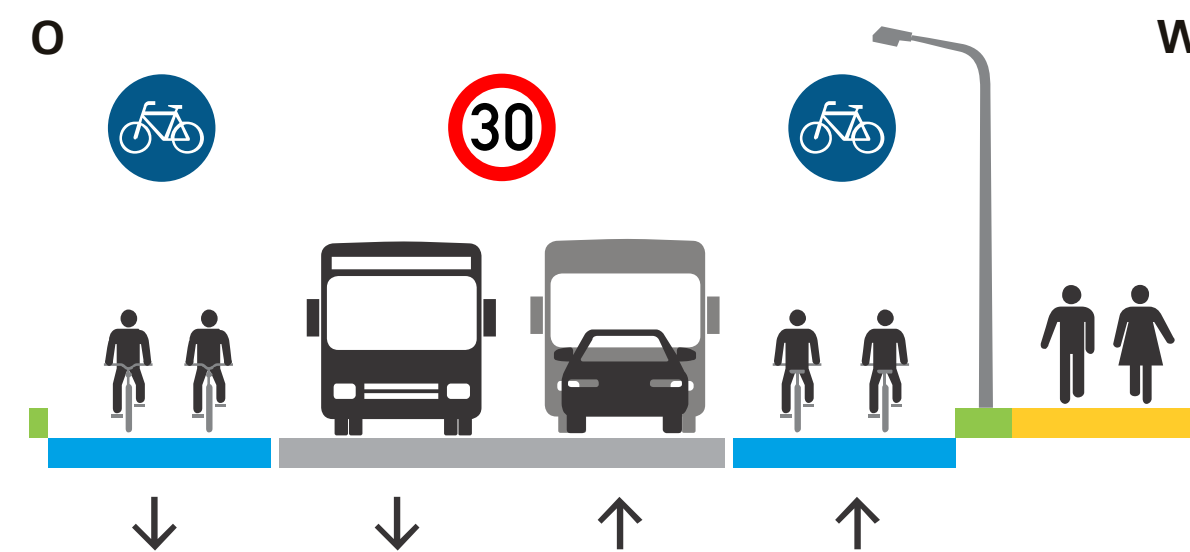
Variante 1

RSV	G	Kfz	G	F
0,25 4,00	0,75	6,00	0,75	2,50
14,25				
Grunderwerb: 1,45				



Variante 2
(Stufe 1)

F	G	Sst	Kfz/R	Sst	G	F
1,60	1,20	1,25	4,50	1,25	1,20	1,60
12,80						



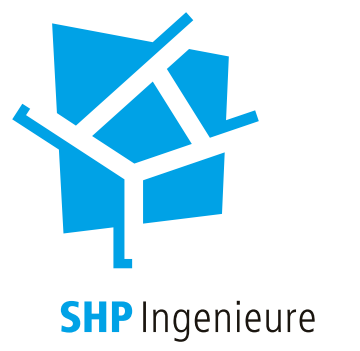
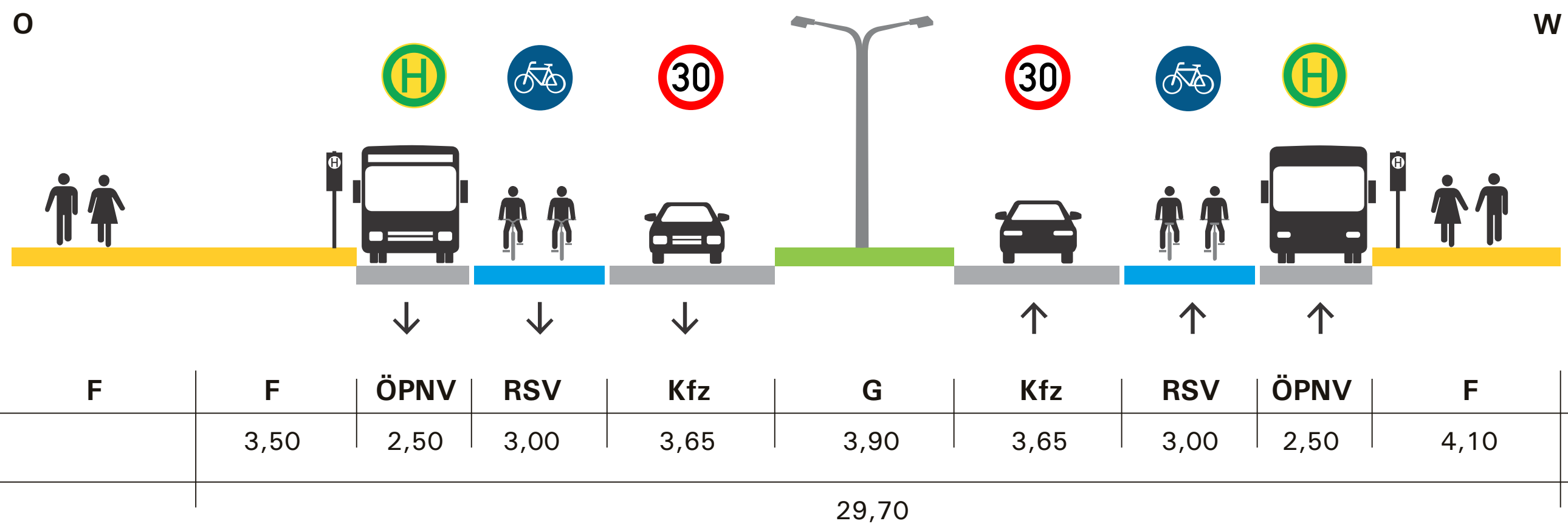
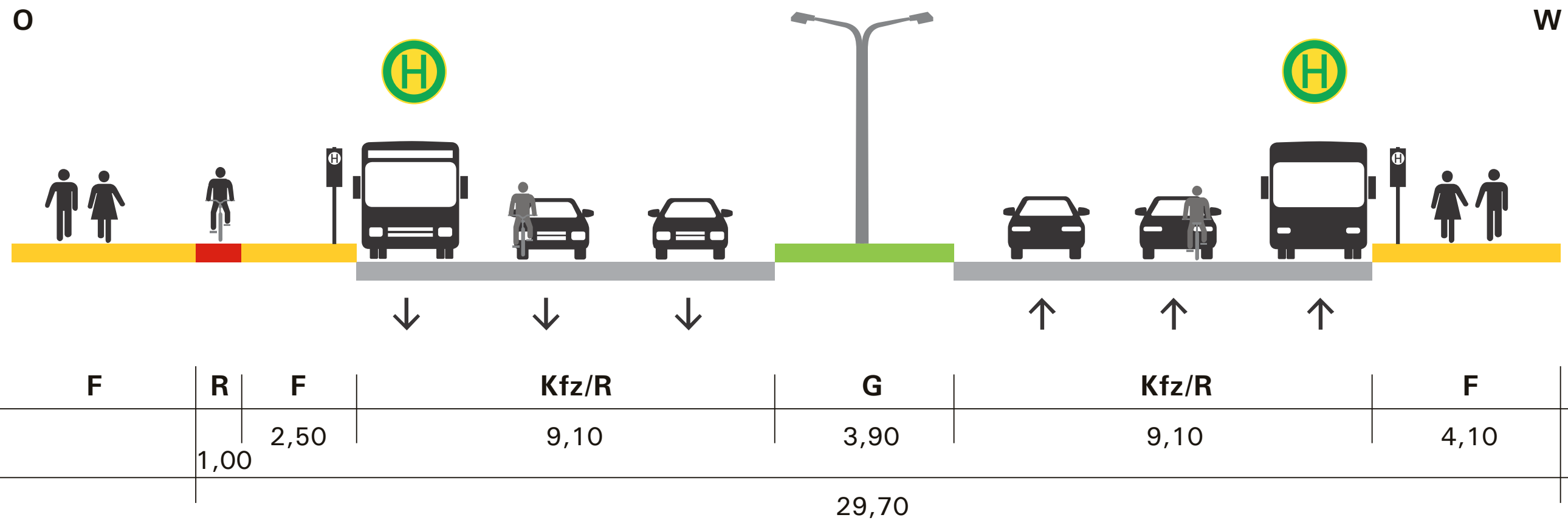
Variante 2
(Stufe 2,
Vorzugsvariante)

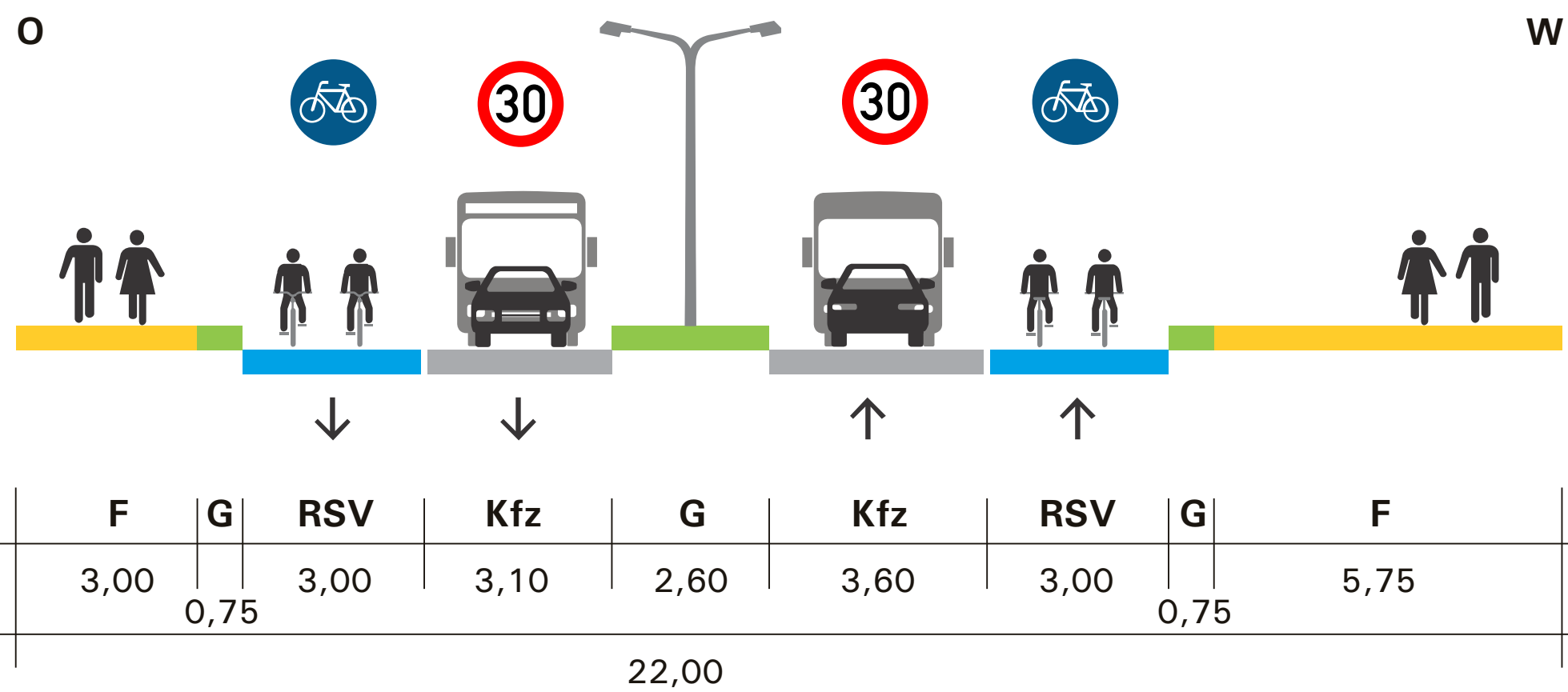
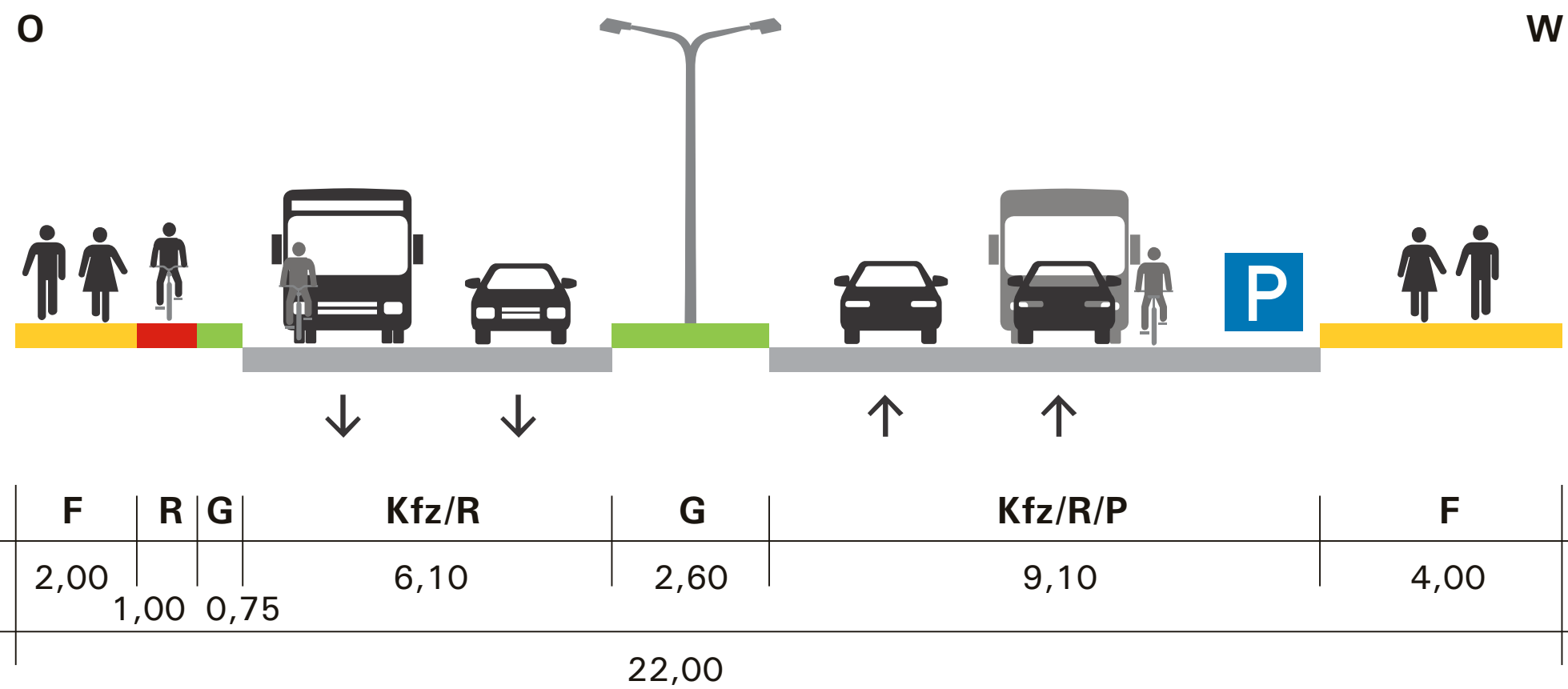
RSV	Kfz	RSV	G	F
0,25 3,00	6,00	3,00	0,75	2,50
15,50				
Grunderwerb: 2,70				



SHP Ingenieure

Querschnitt
Kronprinzessinnenweg
K-07 (Engstelle)





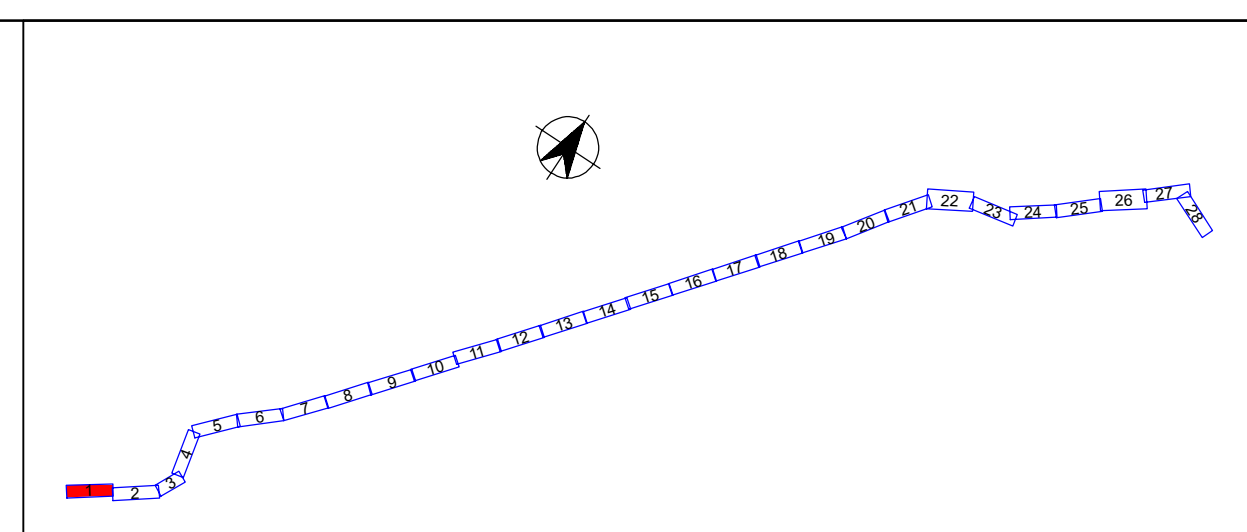
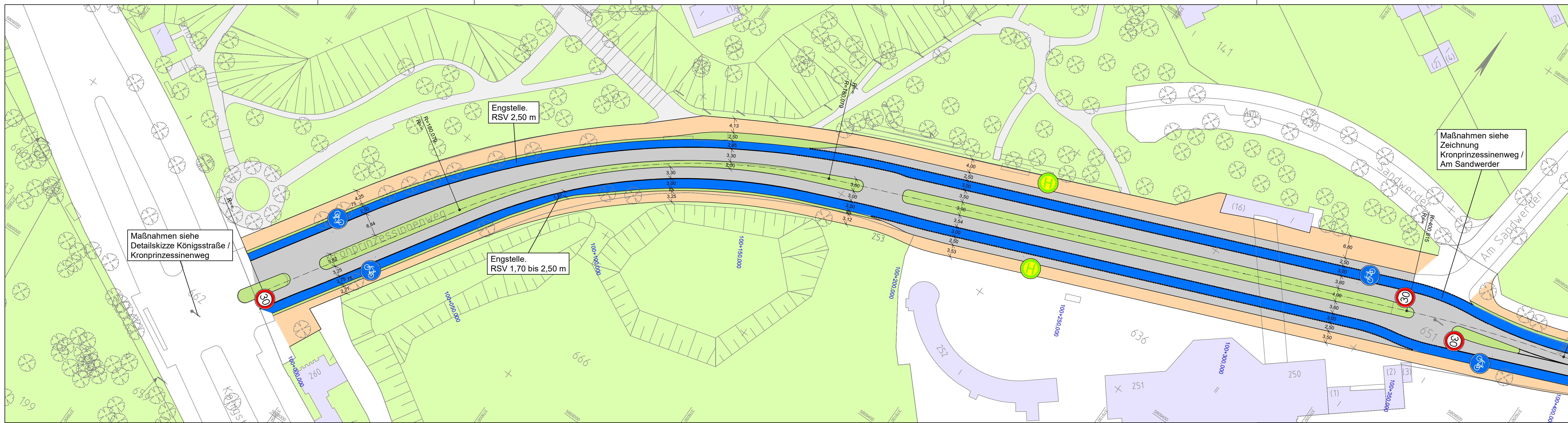
Unterlage 9.7-Lagepläne



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Blattnummer	Straßenname	Seite
G0500_01	Kronprinzessinnenweg	1
G0500_02	Kronprinzessinnenweg	2
G0500_03	Kronprinzessinnenweg	3
G0500_04	Kronprinzessinnenweg	4
G0500_05	Kronprinzessinnenweg	5
G0500_06	Kronprinzessinnenweg	6
G0500_07	Kronprinzessinnenweg	7
G0500_08	Kronprinzessinnenweg	8
G0500_09	Kronprinzessinnenweg	9
G0500_10	Kronprinzessinnenweg	10
G0500_11	Kronprinzessinnenweg	11
G0500_12	Kronprinzessinnenweg	12
G0500_13	Kronprinzessinnenweg	13
G0500_14	Kronprinzessinnenweg	14
G0500_15	Kronprinzessinnenweg	15
G0500_16	Kronprinzessinnenweg	16
G0500_17	Kronprinzessinnenweg / Königsweg	17
G0500_18	Königsweg	18
G0500_19	Königsweg	19
G0500_20	Königsweg	20
G0500_21	Königsweg	21
G0500_22	Königsweg / Auerbachstraße	22
G0500_23	Auerbachstraße / Trabener Straße	23
G0500_24	Trabener Straße	24
G0500_25	Trabener Straße	25
G0500_26	Trabener Straße	26
G0500_27	Friedenthalpark / Trabener Steg	27
G0500_28	Bornstedter Straße	28



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: **SHP Ingenieure**
 Plaza de Rosalia 1
 30449 Hannover
 Telefon 0511.3584-450
 Telefax 0511.3584-477
 info@shp-ingenieure.de
 www.shp-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet 07/2019	Martin
gezeichnet 07/2019	Krawczyk
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

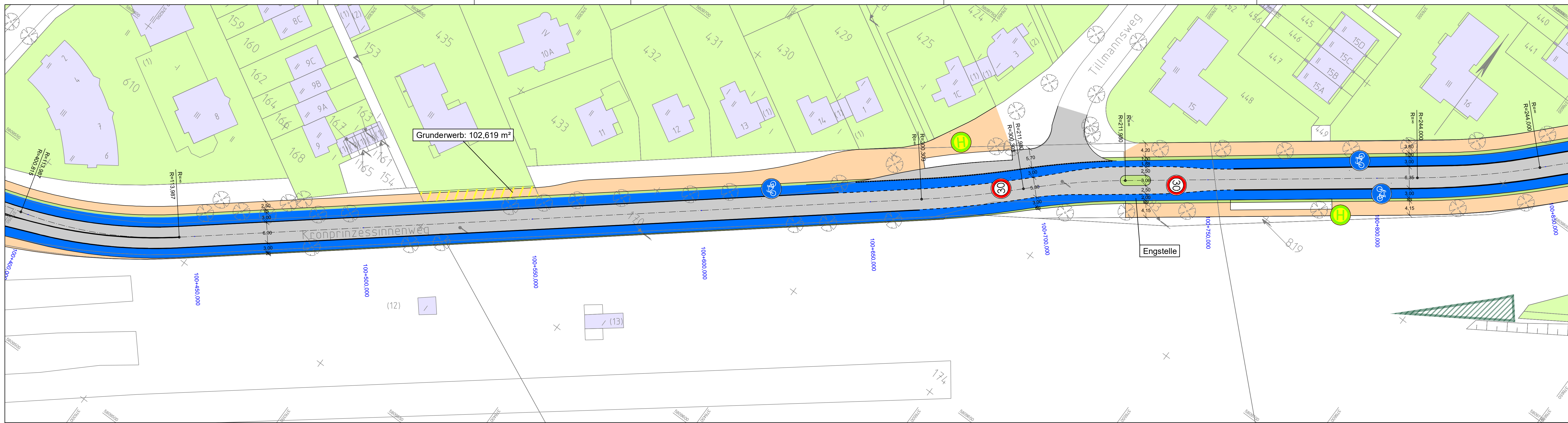
Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_01
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		Böschung
	nicht abgemarker Grenzpunkt		Mauer
	Schieberkappe Wasser		abgemarker Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		Lagefestpunkt mit Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Oberflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Bahnschranke		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pf. Pflaster
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Pl. Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Rohrlieftung
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Baumkataster
	Aufpflasterung		Baumkartierung
	Bankett		Keine Eignung Holzkäfer
	taktiller Trennstreifen		Baumkartierung Eignung Holzkäfer
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		
	Vegetation		
	Biotope		



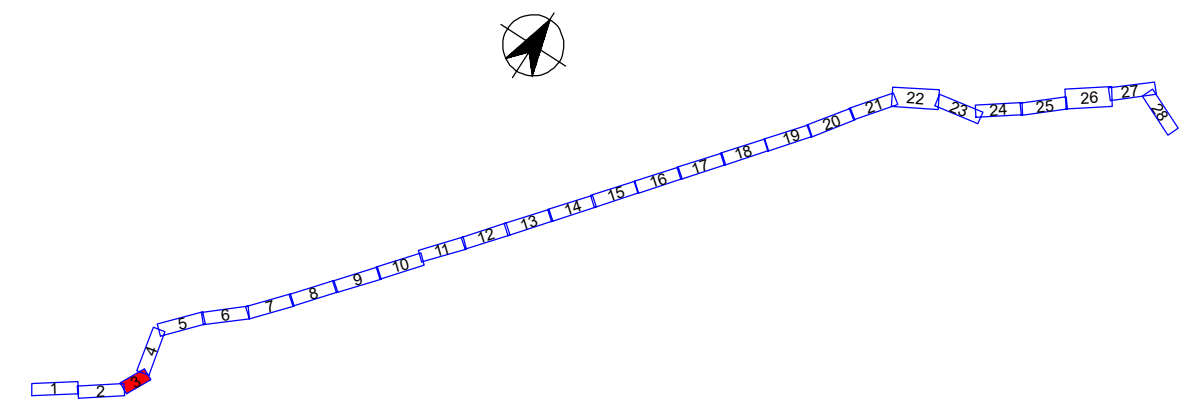
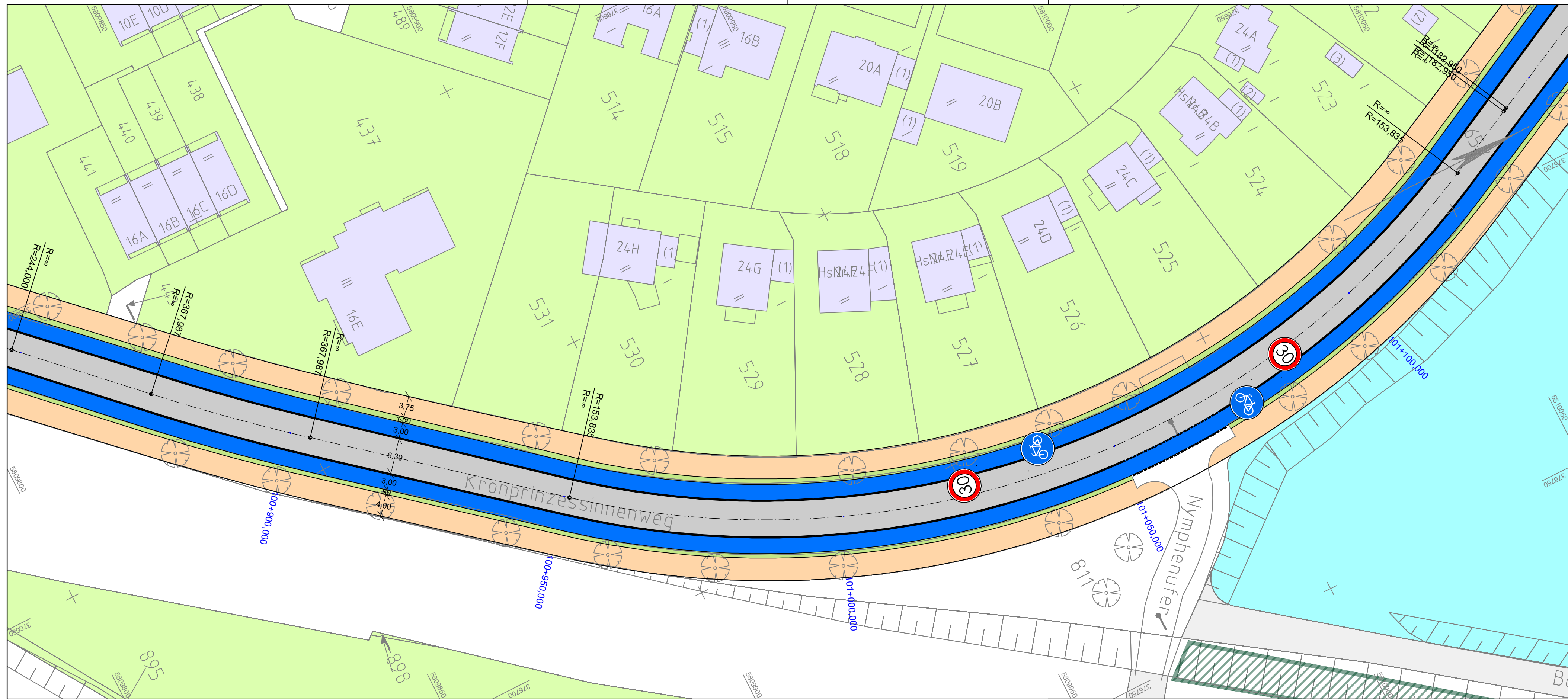
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungsline		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		Schieberkappe Wasser
	Mauer		Schieberkappe Gas
	Mauer		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Mauer		Einsteigeschacht Wasser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfaster
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Rohrlieung
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktiller Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		Vegetation
			Biotope
			gepl. Beleuchtungsstandort
			Führung unterhalb der Brücke
			Baumkataster
			Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
			Baumkartierung Eignung Holzkäfer

d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung		gez. gepr.
Höhenbezug: DHHN92		Lagebezug: UTM-Zone 33N		
Auftraggeber:				
		GB infraVelo GmbH Ullsteinhaus Mariendorfer Damm 1 12099 Berlin		
Planung:		Datum		Zeichen
Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de		bearbeitet	07/2019	Martin
		gezeichnet	07/2019	Krawczyk
		geprüft:		
Projekt: Radschnellverbindung Königsweg				
Planinhalt: Lageplan				
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung				
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:	
	23.07.19	1:500	G0500_02	
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:	
	Krawczyk	Martin		
	Projekt-Nr.:	Plangröße:		
	18085	113,5cm x 29,7cm		

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.	

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH** GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: SHP Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum		Zeichen
	bearbeitet	07/2019	Martin
	gezeichnet	07/2019	Krawczyk
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

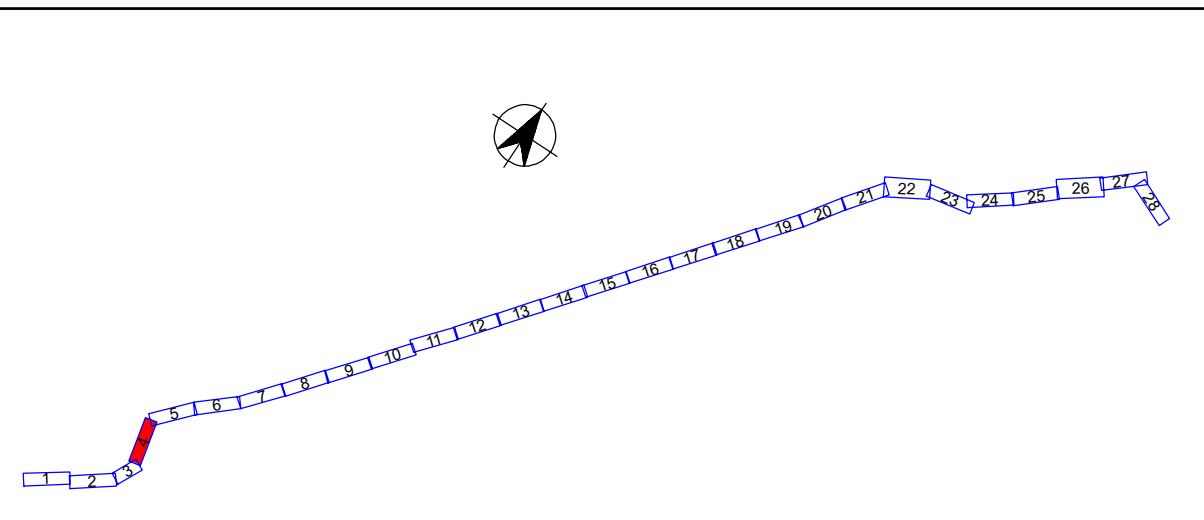
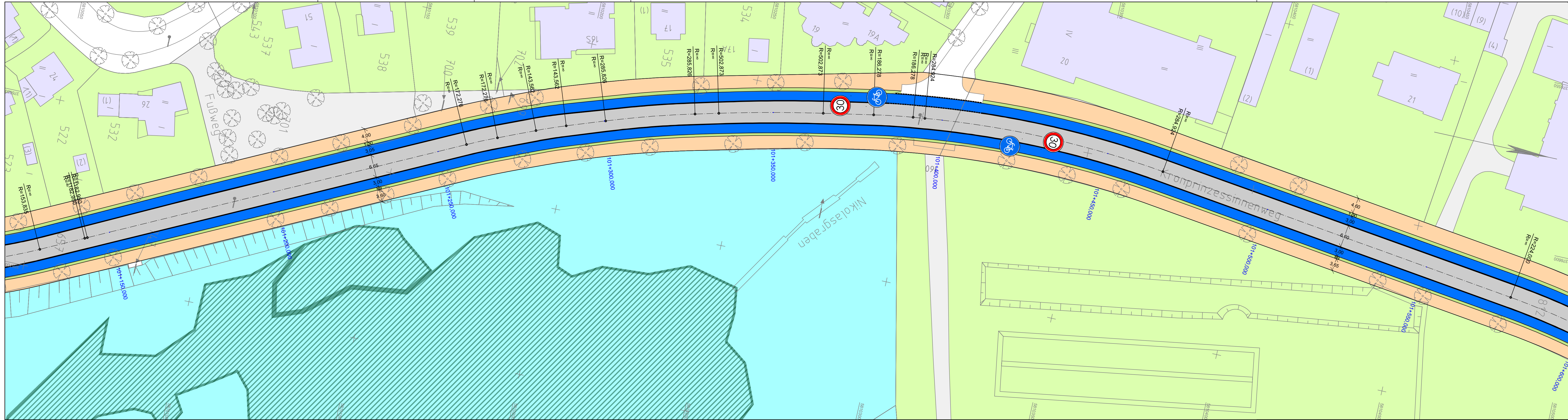
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	23.07.19	1:500	G0500_03
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Krawczyk	Martin	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	76,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Teltow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungslinie
- - -	Gemeindegrenze
- - -	Gemarkungsgrenze
- - -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
○	abgemerkter Grenzpunkt
—	nicht abgemerkter Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkmale Eit.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnstranke
—	Schilderpfahl
—	Andreaskreuz
—	Stahlgittermast
—	Stahlrohrmast
—	Stahlbetonmast
—	Holzmast
—	Laternen
—	Kilometerstein/-tafel mit km
—	Ortsdurchfahrtsstein
—	Verkehrszeichen
—	Ampel
—	Haltestelle
—	Verteilerkasten Telekom
—	Kabelkasten Eit.
—	Lichtschacht
—	Eingang
—	Einfahrt
—	Treppe
—	Laubbaum m. Stammkronendurchmesser
—	Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser
—	Laubbaumreihe
—	Nadelbaumreihe
—	Findling
—	Pflaster
—	Platten
—	Rohrleitung
—	Nennendurchmesser
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: SHP Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
	bearbeitet	07/2019 Martin
	gezeichnet	07/2019 Krawczyk
geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

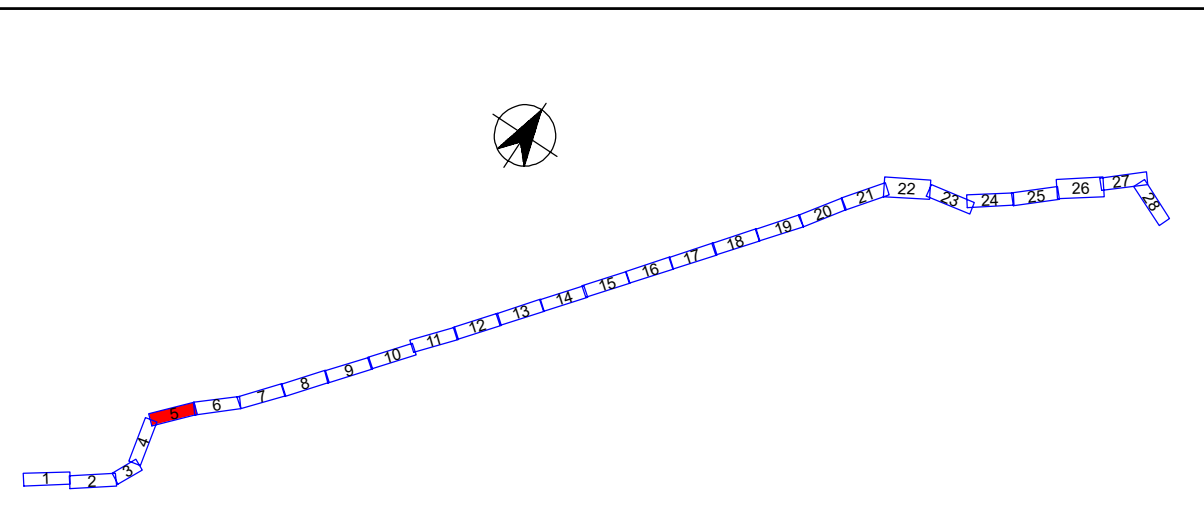
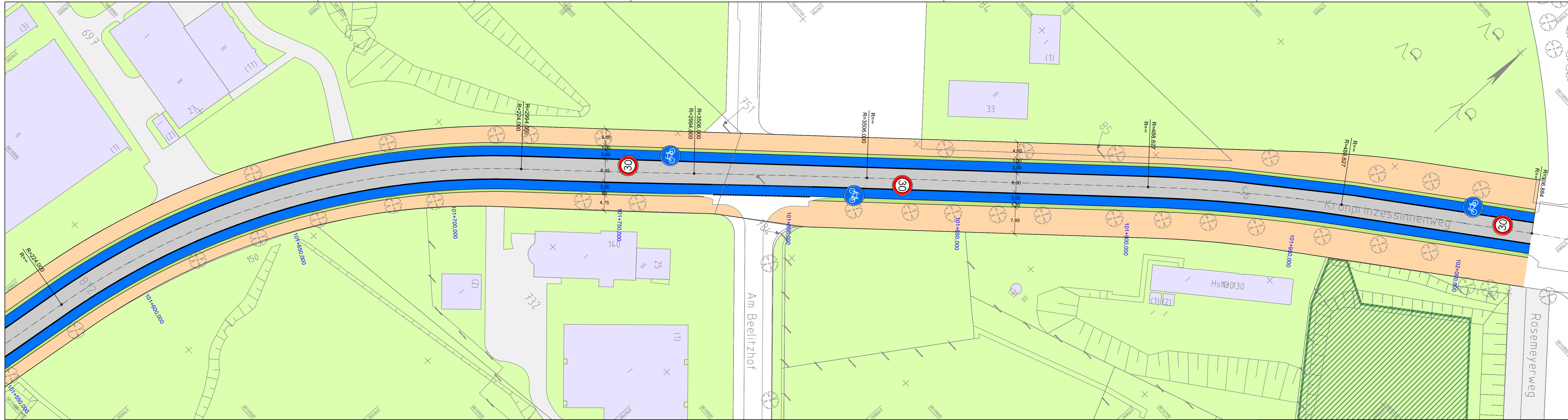
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_04
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Wasser
	Oberflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Bahnschranke		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Schilderpfahl		Einsteigeschacht Wasser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlieung
									DN 400
									Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		taktiler Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		Vegetation
			Biotope
			gepl. Beleuchtungsstandort
			Führung unterhalb der Brücke
			Baumkataster
			Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
			Baumkartierung Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: **SHP Ingenieure**
 Plaza de Rosalia 1
 30449 Hannover
 Telefon 0511.3584-450
 Telefax 0511.3584-477
 info@shp-ingenieure.de
 www.shp-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet 07/2019	Martin
gezeichnet 07/2019	Krawczyk
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

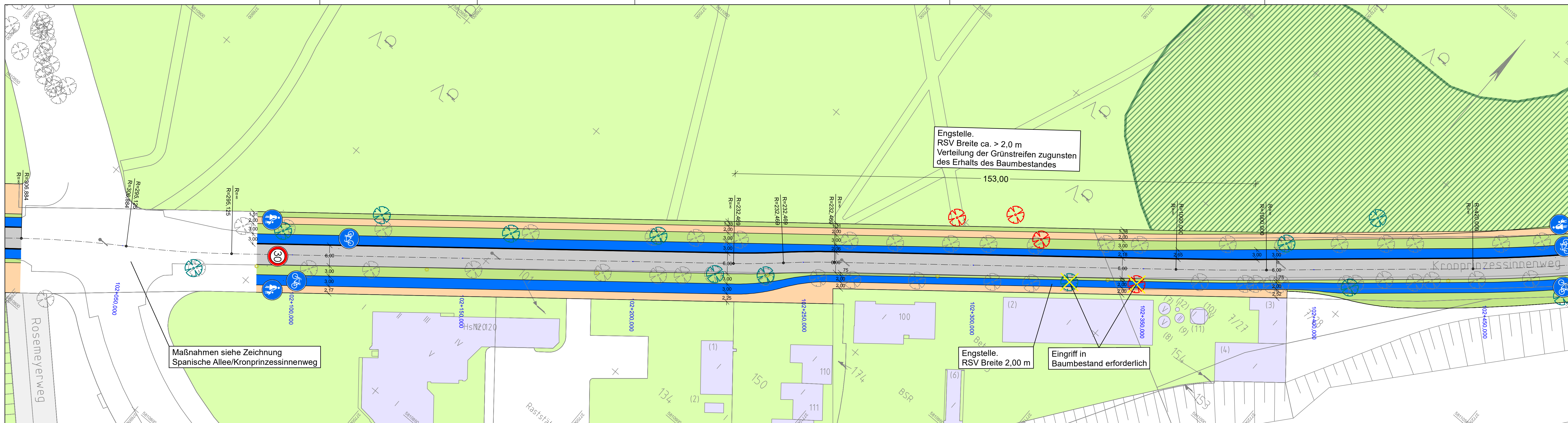
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_05
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungsline		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Wasser
	Oberflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Bahnschranke		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Schilderpfahl		Einsteigeschacht Wasser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfandring
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Plaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlentung
									DN 400
									Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radweg		Fühung unterhalb der Brücke
	selbstständige Fühung		Baumkataster
	Fahradstraße		Baumkartierung
	mit Sicherheitstrennstreifen		Keine Eignung Holzkäfer
	Aufpflasterung		Baumkartierung Eignung Holzkäfer
	Bankett		
	Taktiller Trennstreifen		
	Bauiliche Trennung (Gehweg/Radweg)		
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		
	Vegetation		
	Biotope		



Engstelle.
RSV Breite ca. > 2,0 m
Verteilung der Grünstreifen zugunsten
des Erhalts des Baumbestandes

Maßnahmen siehe Zeichnung
Spanische Allee/Kronprinzessinnenweg

Engstelle.
RSV Breite 2,00 m

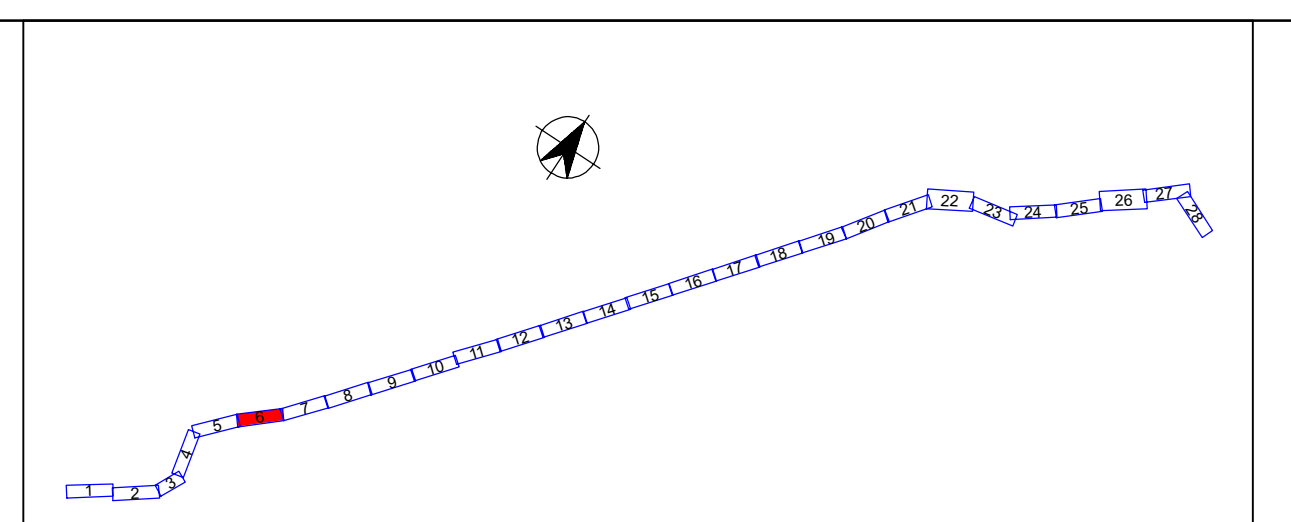
Eingriff in
Baumbestand erforderlich

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Merkzeichen Wasser
	Straßenablauf
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl
	Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom
	Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht
	Eingang
	Einfahrt
	Treppe
	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Laubbaumreihe
	Nadelbaumreihe
	Findling
	Pflaster
	Platten
	Rohrlieung
	Nenndurchmesser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlieung
							DN 400		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Föhrung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Baumkataster
	Aufpflasterung		Baumkartierung
	Bankett		Keine Eignung Holzkäfer
	Taktiller Trennstreifen		Baumkartierung Eignung Holzkäfer
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		
	Vegetation		
	Biotope		



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH** GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
		bearbeitet	07/2019
		gezeichnet	07/2019
		geprüft:	

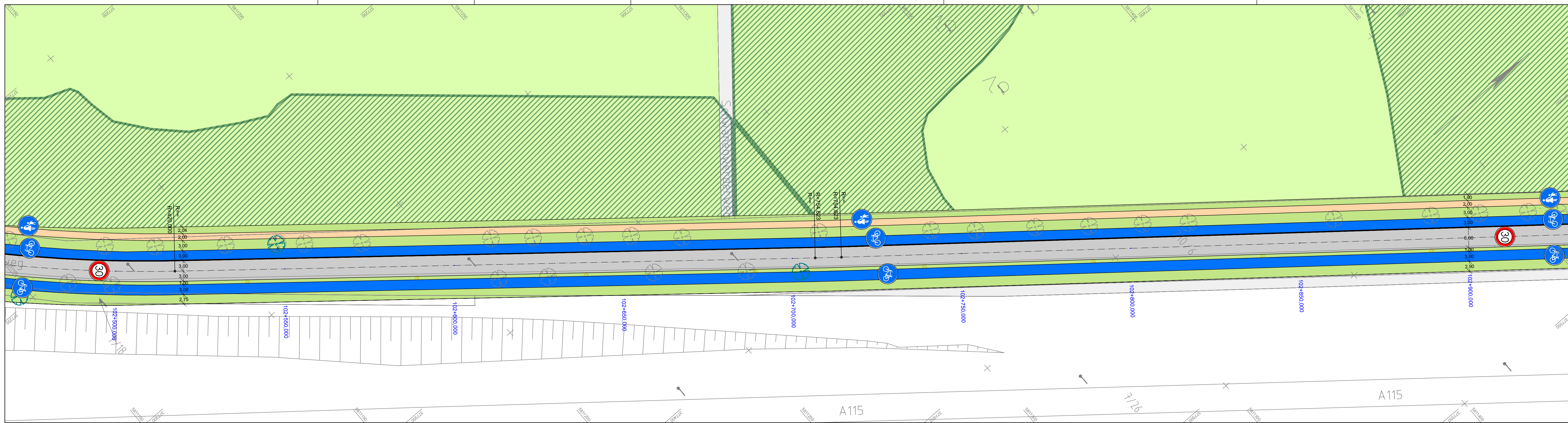
Projekt: **Radschnellverbindung
Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_06
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

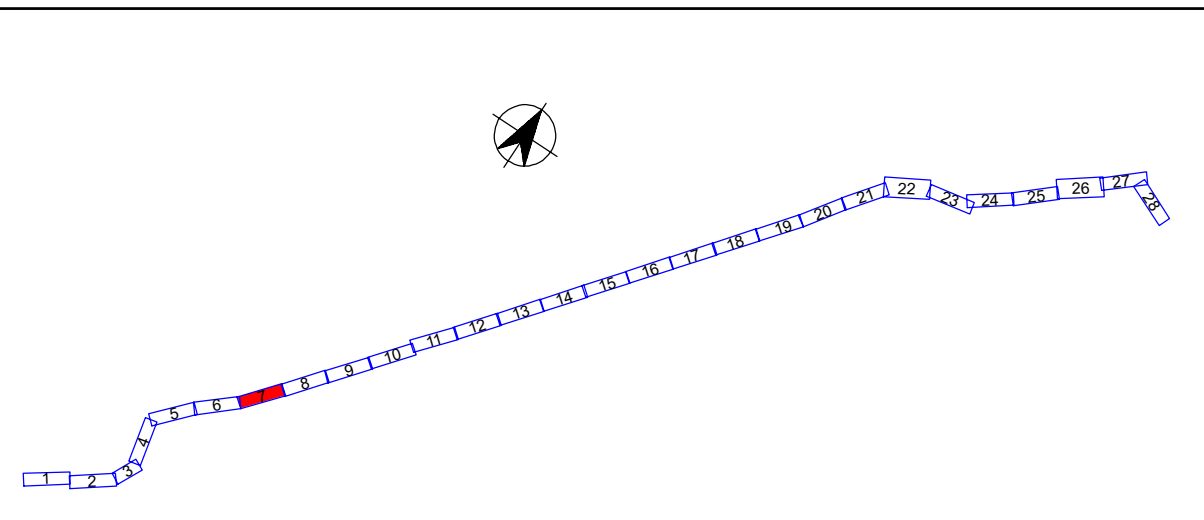
Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19



ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungs- linie
- - -	Gemeindegrenze
- · - · -	Nutzungsarten- grenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- - -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
○	abgemerkter Grenzpunkt
○	nicht abgemerkter Grenzpunkt
○	Schieberkappe Wasser
○	Schieberkappe Gas
○	Merkszeichen Elt.-Versorgung
○	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl

⊕	Andreskreuz	☼	Laternen	⊕	Haltestelle	▲	Einfahrt	▲ ▲ ▲	Nadelbaumreihe
■	Stahlgittermast	◇ 22.5	Kilometerstein/ tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	▬	Treppe	○	Findling
●	Stahlrohrmast	◇	Ortsdurch- fahrtsstein	⊕	Kabelkasten Eit.	⊕ 3.0	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	Pl.	Pflaster
●	Stahlbetonmast	↑ ↑ ↑	Verkehrszeichen	⊕	Lichtschacht	⊕ 3.0	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	Pl.	Platten
⊕	Holzmast	↑ ↑ ↑	Ampel	⊕	Eingang	⊕ 3.0	Laubbaumreihe	DN 400	Rohrleitung
								---	Nennndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiler Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
☼	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
⊕	Baumkataster
⊕	Baumkartierung
⊕	Keine Eignung Holzkäfer
⊕	Baumkartierung
⊕	Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo
GMBH

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:	Datum	Zeichen
bearbeitet	07/2019	Martin
gezeichnet	07/2019	Krawczyk
geprüft:		

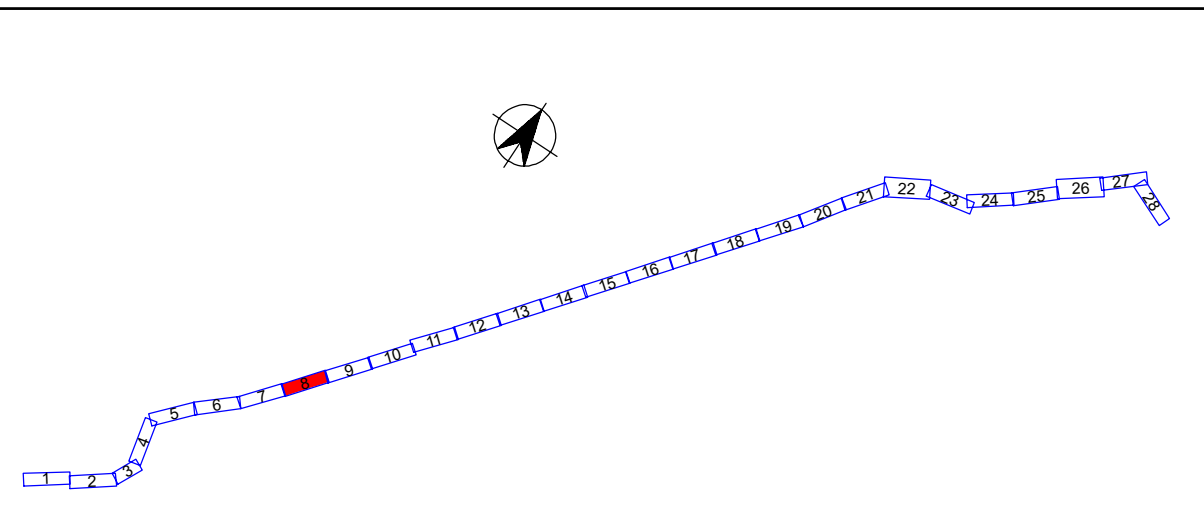
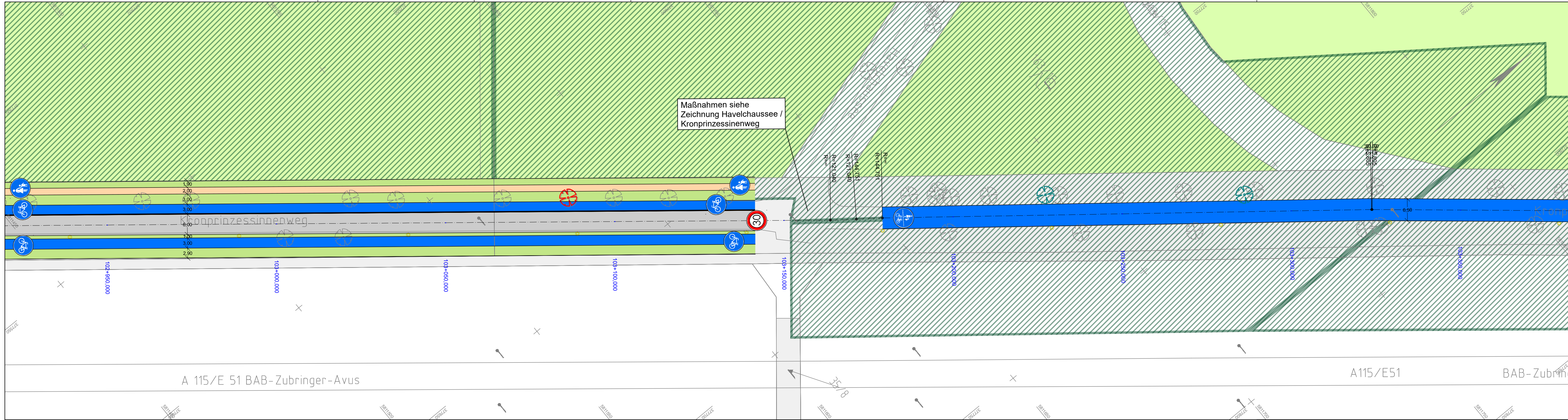
Projekt: **Radschnellverbindung
Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_07
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH

GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: SHP Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
	bearbeitet	07/2019	Martin
	gezeichnet	07/2019	Krawczyk
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

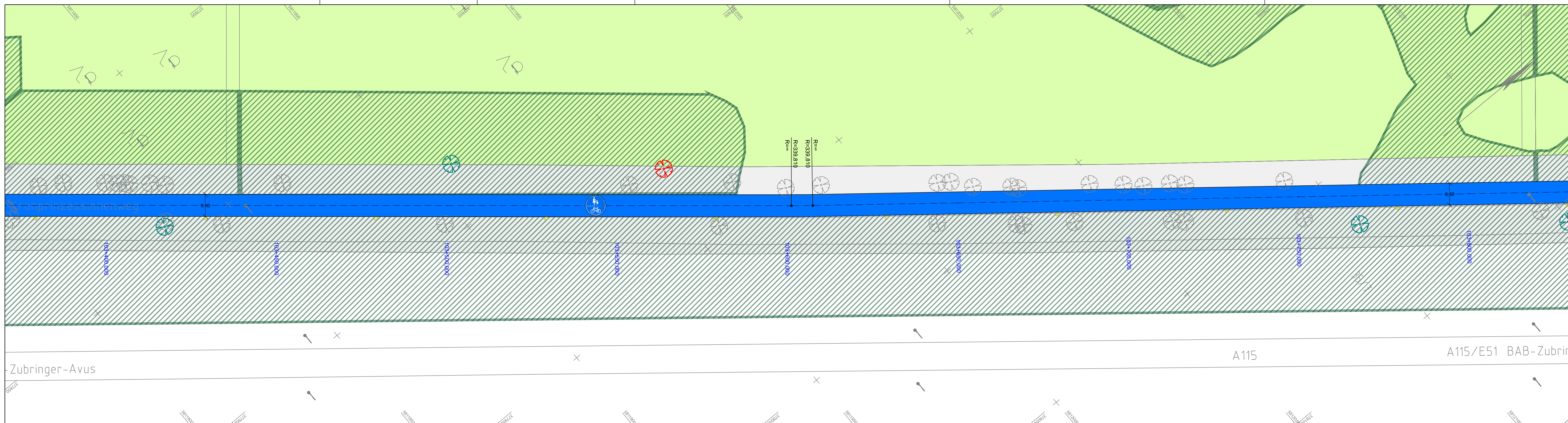
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_08
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser		Schieberkappe Gas
	Unterflurhydrant		Verkehrszeichen Eit.-Versorgung
	Oberflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Bahnschranke		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfänder
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Rohrlinung
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer

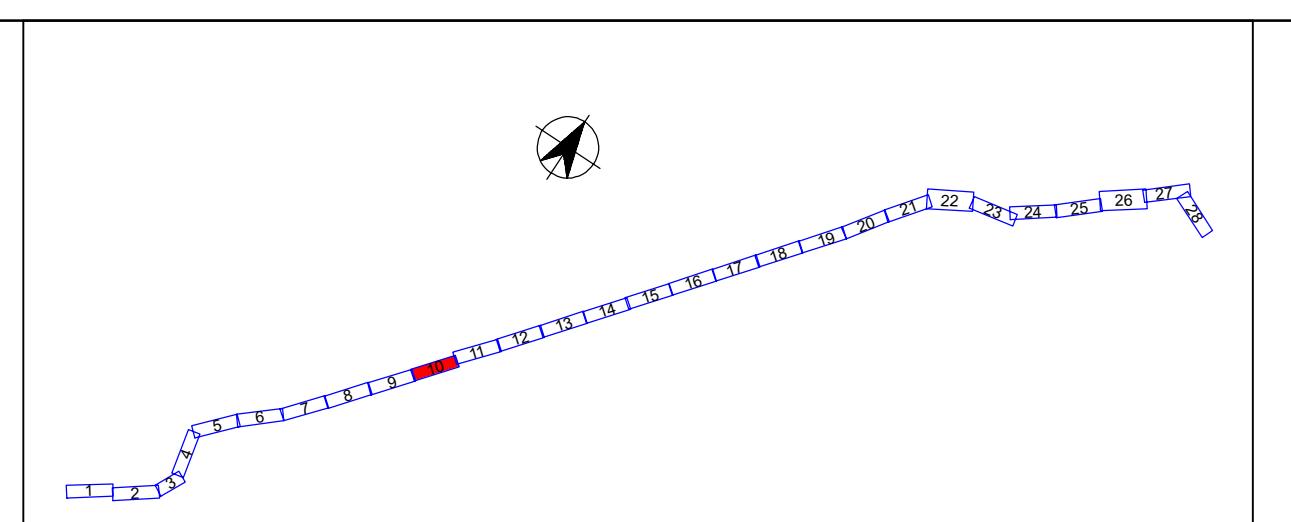


ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungs- linie
- - -	Gemeindegrenze
- · - · -	Nutzungsarten- grenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- · - · -	abgemerkter Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
○	abgemerkter Grenzpunkt
—	nicht abgemerkter Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkszeichen Elt.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl
—	Andreaskreuz
—	Stahlgittermast
—	Stahlrohlmast
—	Stahlbetonmast
—	Holzmast
—	Laternen
—	Kilometerstein/ tafel mit km
—	Ortsdurch- fahrtssteine
—	Verkehrszeichen
—	Ampel
—	Haltestelle
—	Verteilerkasten Telekom
—	Kabelkasten Eit.
—	Lichtschacht
—	Eingang
—	Einfahrt
—	Treppe
—	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser
—	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser
—	Laubbaumreihe
—	Nadelbaumreihe
—	Findling
—	Pflaster
—	Platten
—	Rohrleitung Nenndurchmesser
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer

—	Andreaskreuz	—	Laternen	—	Haltestelle	—	Einfahrt	—	Nadelbaumreihe
—	Stahlgittermast	—	Kilometerstein/ tafel mit km	—	Verteilerkasten Telekom	—	Treppe	—	Findling
—	Stahlrohlmast	—	Ortsdurch- fahrtssteine	—	Kabelkasten Eit.	—	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	—	Pflaster
—	Stahlbetonmast	—	Verkehrszeichen	—	Lichtschacht	—	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	—	Platten
—	Holzmast	—	Ampel	—	Eingang	—	Laubbaumreihe	—	Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiller Trennstreifen	—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radweg selbstständige Führung	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	—	Führung unterhalb der Brücke
—	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	—	Dammböschung	—	Baumkataster
—	Aufpflasterung	—	Einschnittböschung	—	Baumkartierung
—	Bankett	—	Vegetation	—	Keine Eignung Holzkäfer
—		—	Biotope	—	Baumkartierung
—		—		—	Eignung Holzkäfer



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: **SHP Ingenieure**
 Plaza de Rosalia 1
 30449 Hannover
 Telefon 0511.3584-450
 Telefax 0511.3584-477
 info@shp-ingenieure.de
 www.shp-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet: 07/2019	Martin
gezeichnet: 07/2019	Krawczyk
geprüft:	

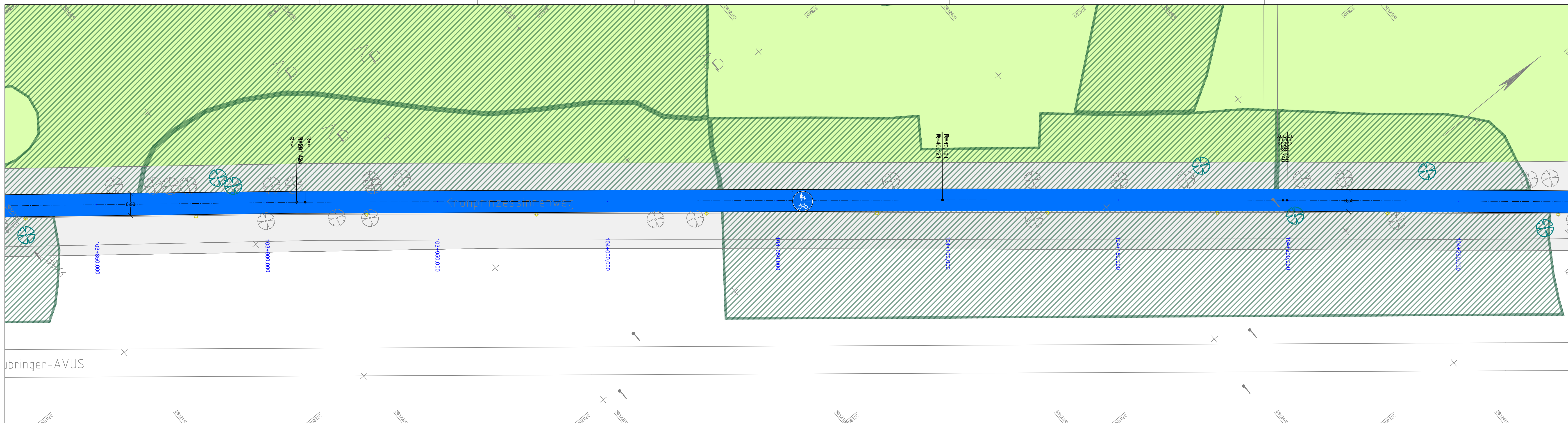
Projekt: **Radschnellverbindung
Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_09
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19

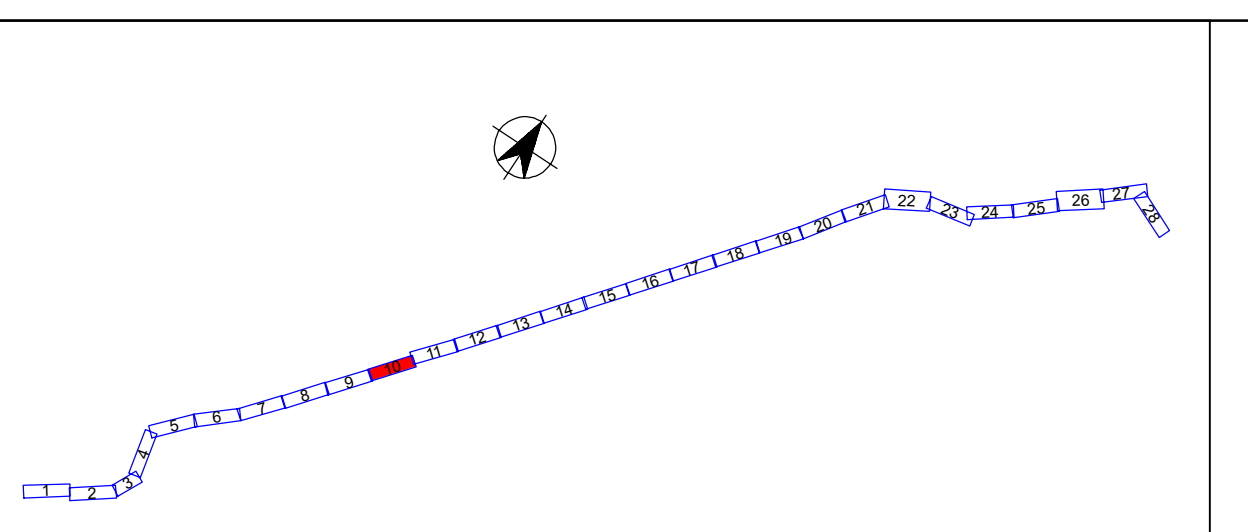


ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungsline
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Fluggrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemerkter Grenzpunkt
	nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Merkzeichen Einsteigeschacht Wasser
	Straßenablauf
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfänder
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtssteine		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlentung
									DN 400
									Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Baumkataster
	Aufpflasterung		Baumkartierung
	Bankett		Keine Eignung Holzkäfer
	Taktiller Trennstreifen		Baumkartierung Eignung Holzkäfer
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		
	Vegetation		
	Biotope		



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH** GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Datum	Zeichen
	bearbeitet	07/2019
	gezeichnet	07/2019
	geprüft:	

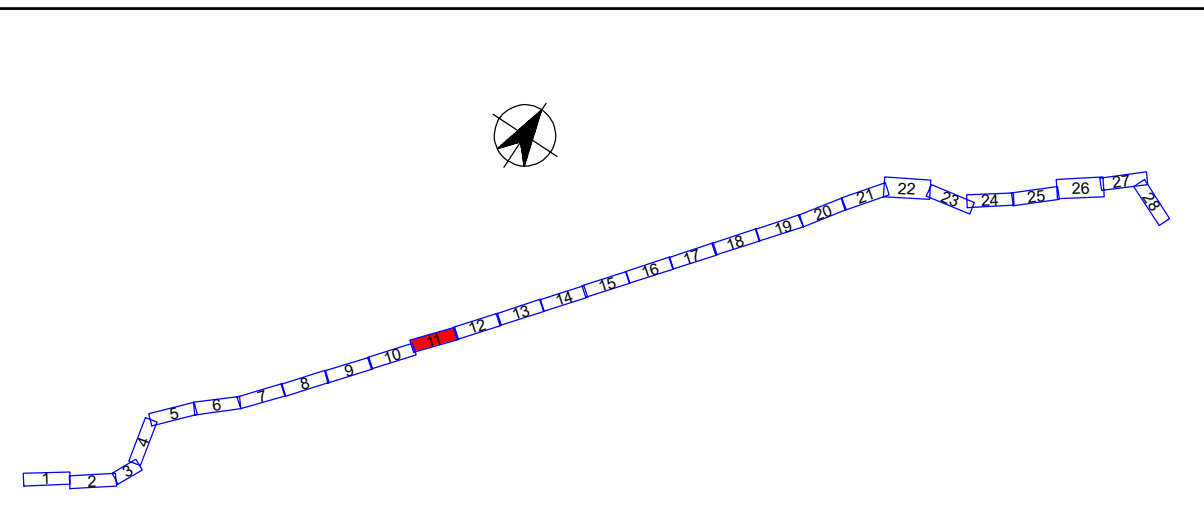
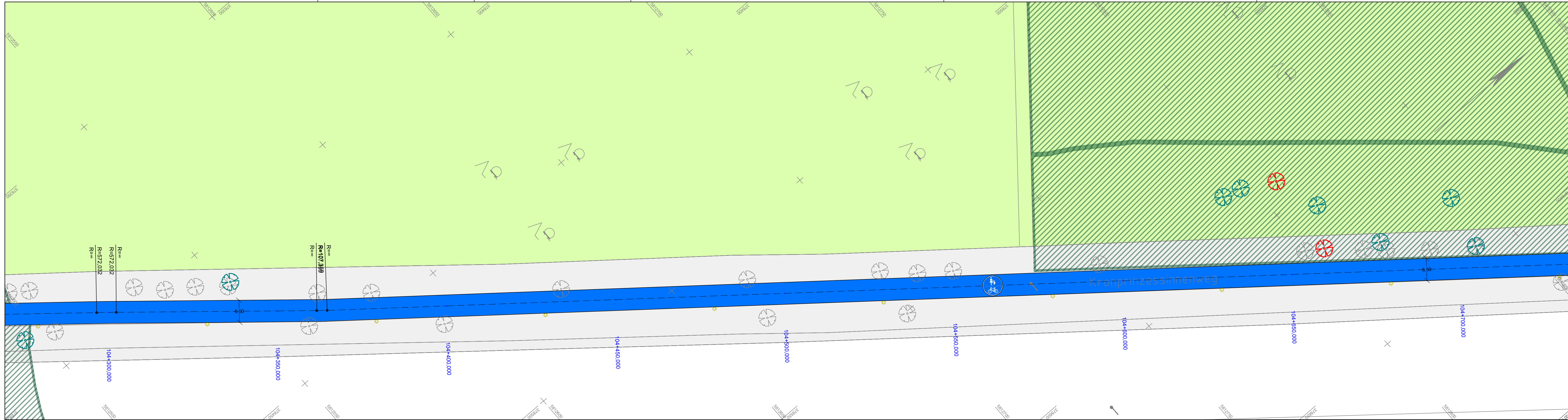
Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_10
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.	

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: shp Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
	bearbeitet	07/2019	Martin
	gezeichnet	07/2019	Krawczyk
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

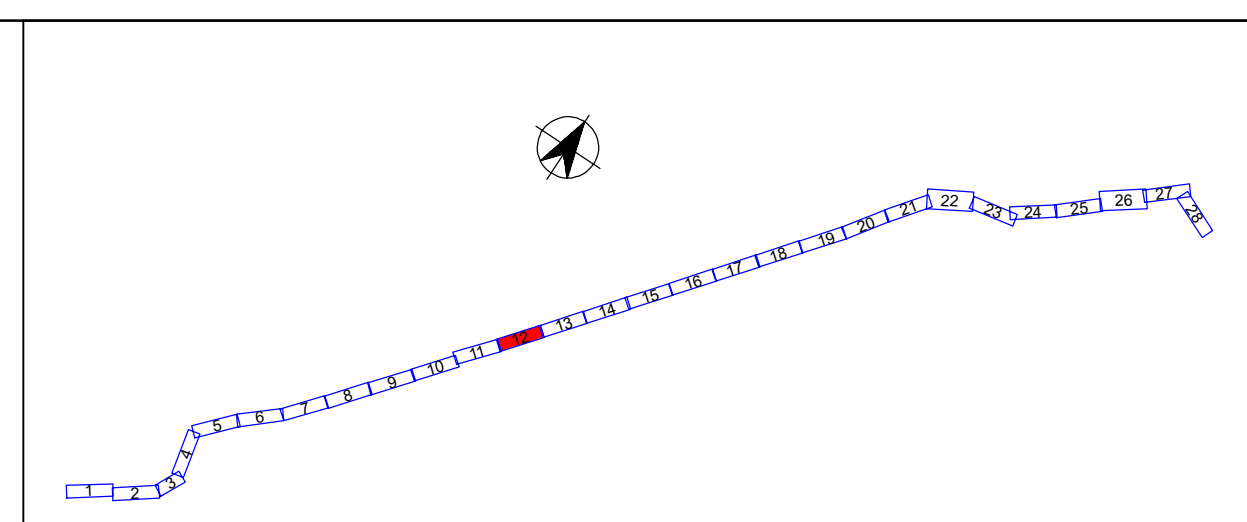
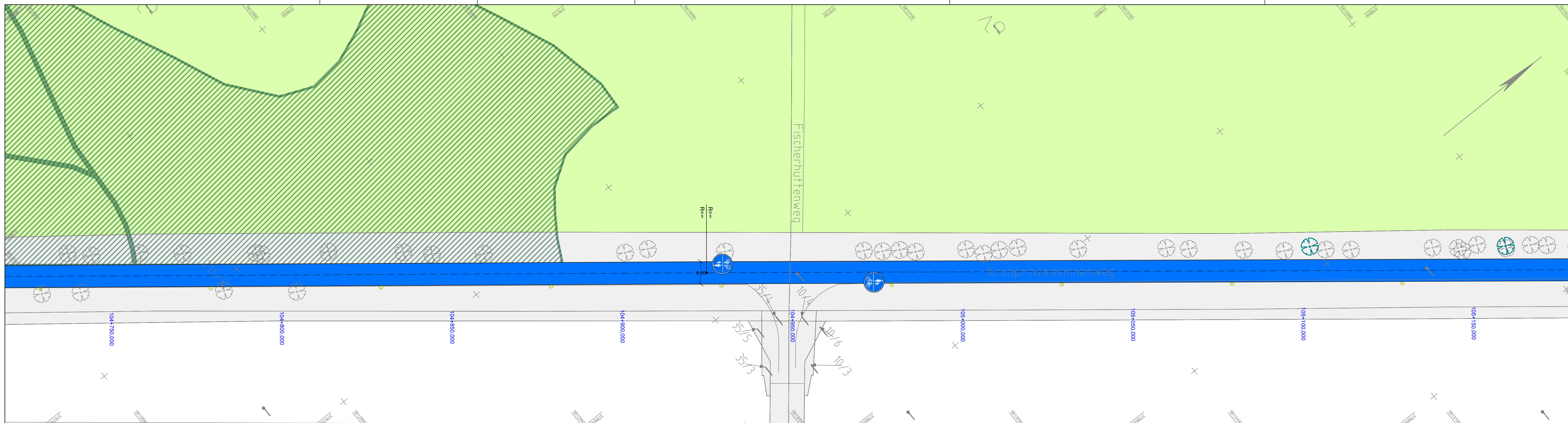
Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_11
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Nutzungstypengrenze
	Gemarkungsgrenze		Böschung
	Fluggrenze		Mauer
	nicht abgemerkter Grenzpunkt		Lagefestpunkt
	Schieberkappe Wasser		Höhenfestpunkt
	Schieberkappe Gas		Verkehrszeichen Eit.-Versorgung
	Unterflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pf. Pflaster
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pl. Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pl. Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Pl. Platten

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	07/2019	Martin
		gezeichnet	07/2019	Krawczyk
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

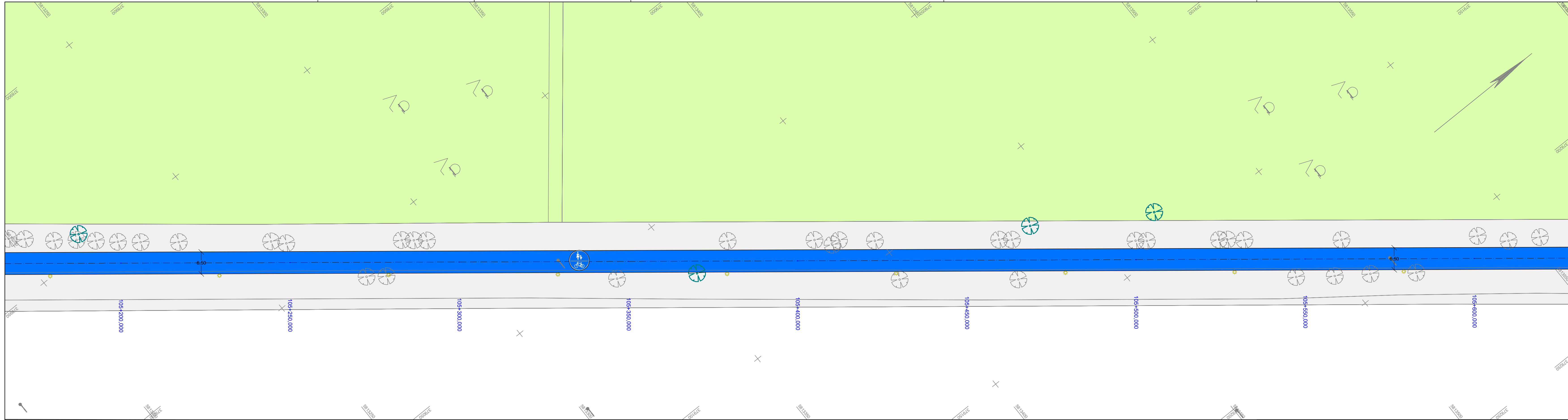
Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_12
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Nutzungstypengrenze
	Gemarkungsgrenze		Böschung
	Flurgrenze		Mauer
	nicht abgemerkter Grenzpunkt		Lagefestpunkt
	Schieberkappe Wasser		Höhenfestpunkt
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Unterflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Rohrleitung Nenndurchmesser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfänder
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtssteine		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Platten

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktilem Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung
	Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer

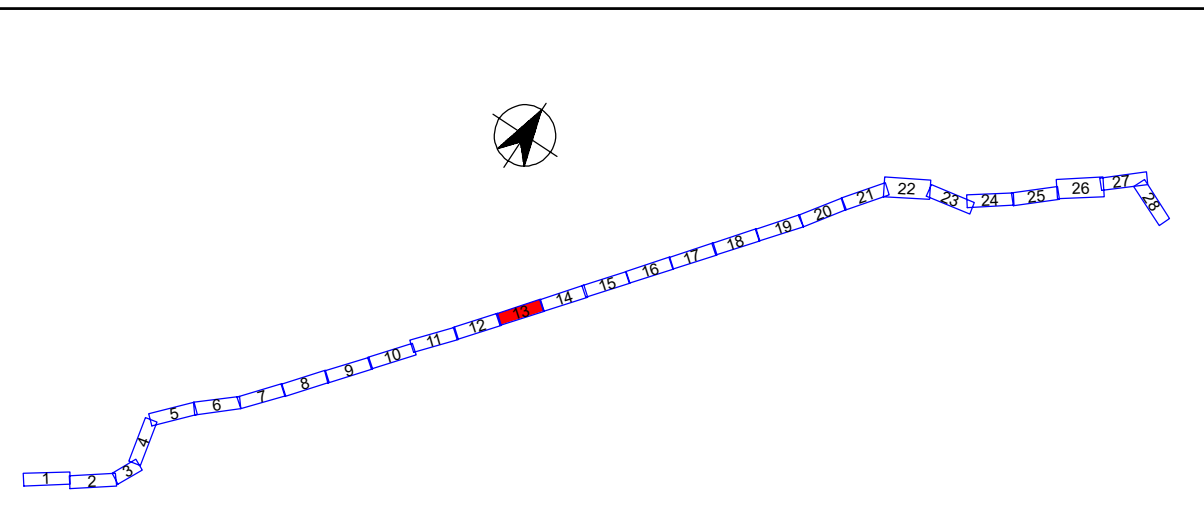
Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19



ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungs- linie
- - -	Gemeindegrenze
- · - · -	Nutzungsarten- grenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- - - - -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
○	abgemerkter Grenzpunkt
—	nicht abgemerkter Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkszeichen Elt.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl

—	Andreskreuz	—	Laternen	—	Haltestelle	—	Einfahrt	—	Nadelbaumreihe
—	Stahlgittermast	—	Kilometerstein/ tafel mit km	—	Verteilerkasten Telekom	—	Treppe	—	Findling
—	Stahlrohrmast	—	Ortsdurch- fahrtsstein	—	Kabelkasten Eit.	—	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	—	Pfl.
—	Stahlbetonmast	—	Verkehrszeichen	—	Lichtschacht	—	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	—	Pl.
—	Holzmast	—	Ampel	—	Eingang	—	Laubbaumreihe	—	DN 400 Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:	Datum	Zeichen
gezeichnet	07/2019	Krawczyk
geprüft:		

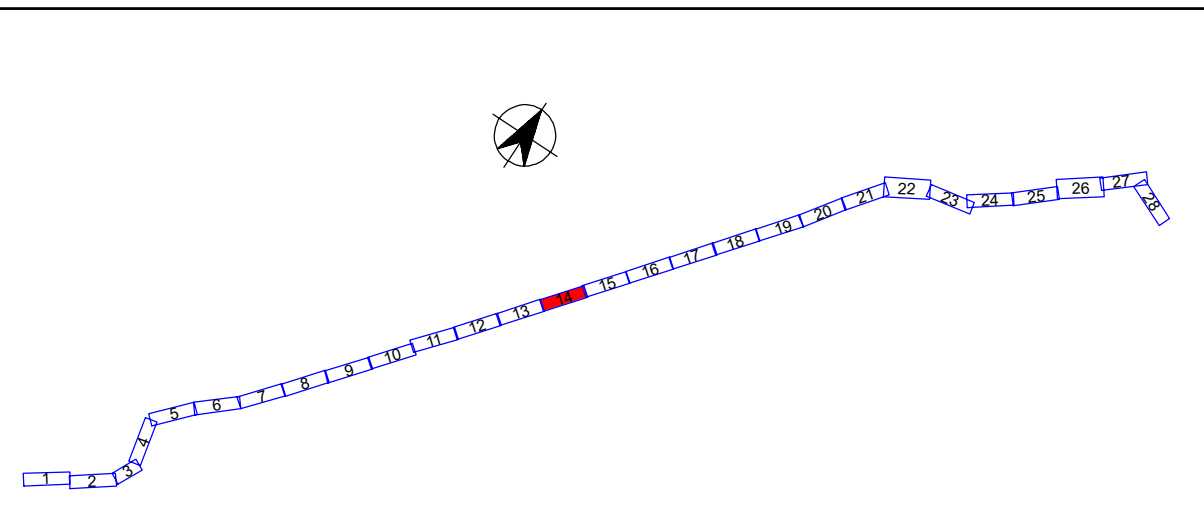
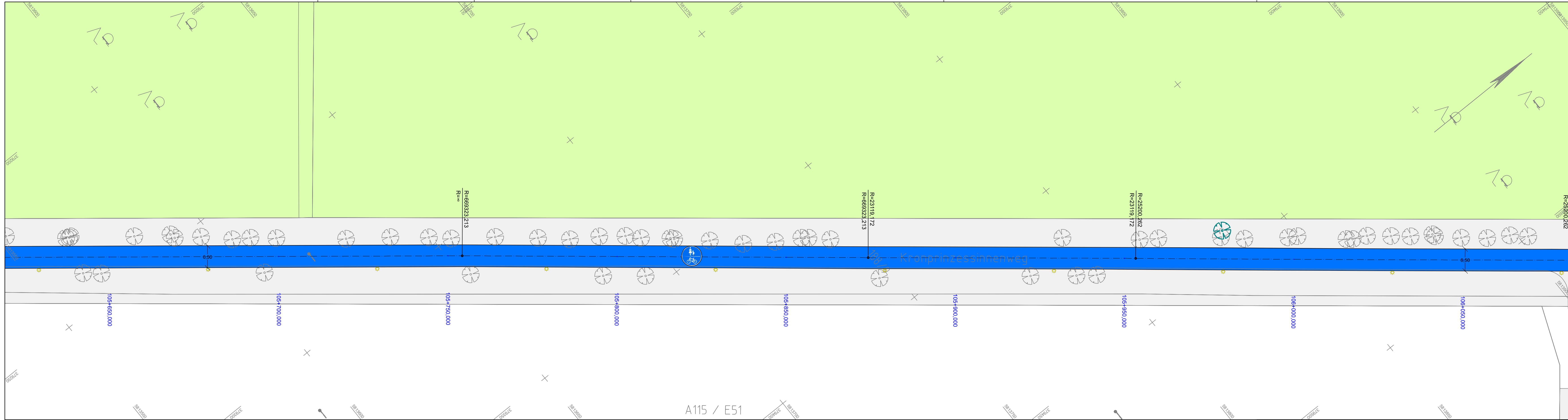
Projekt: **Radschnellverbindung
Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_13
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plottedatum: 02.05.19



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH

GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: 	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	07/2019	Martin
		gezeichnet	07/2019	Krawczyk
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

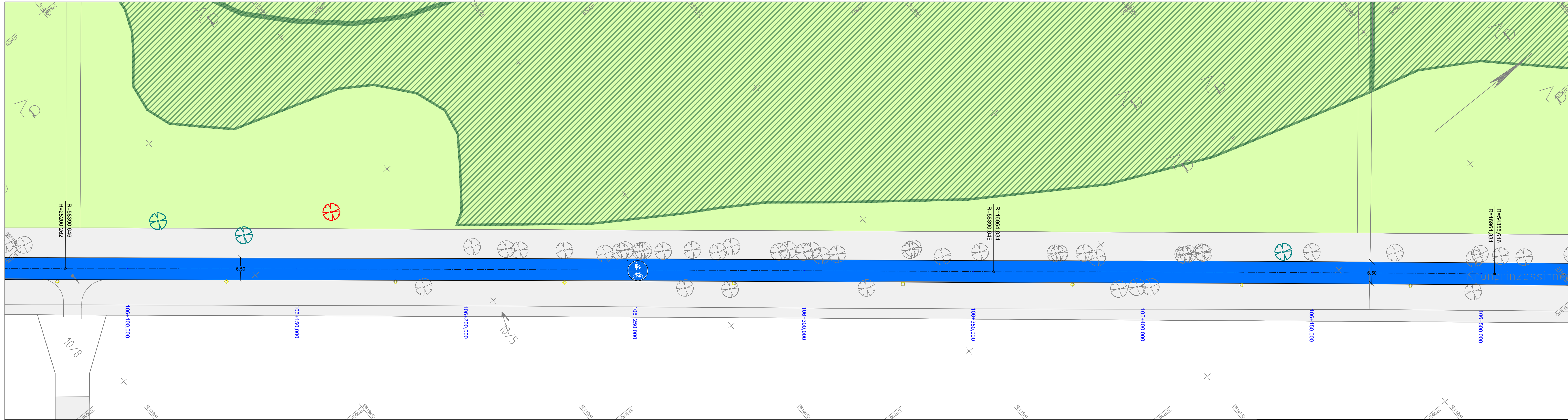
Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_14
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungsline		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Wasser
	Oberflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Bahnschranke		Verkehrszeichen Eit.-Versorgung
	Schilderpfahl		Einsteigeschacht Wasser

	Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfister
	Stahlrohrmast		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Rohrlieung
	Holzmast		Ampel		Laubbaumreihe		DN 400
			Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

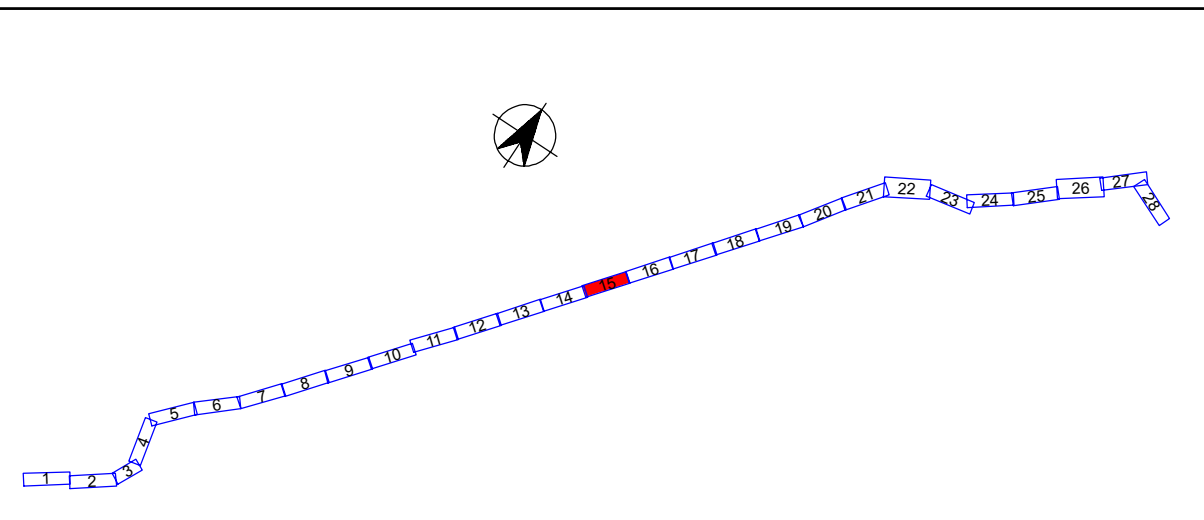
Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Föhrung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Baumkataster
	Aufpflasterung		Baumkartierung
	Bankett		Keine Eignung Holzkäfer
	Taktiller Trennstreifen		Baumkartierung Eignung Holzkäfer
	Bauiliche Trennung (Gehweg/Radweg)		
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		
	Vegetation		
	Biotope		



ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungs- linie
- - -	Gemeindegrenze
- · - · -	Nutzungarten- grenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- - -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
○	abgemarkter Grenzpunkt
—	nicht abgemarkter Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkszeichen Elt.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl

—	Andreskreuz	—	Laternen	—	Haltestelle	—	Einfahrt	—	Nadelbaumreihe
—	Stahlgittermast	—	Kilometerstein/ tafel mit km	—	Verteilerkasten Telekom	—	Treppe	—	Findling
—	Stahlrohrmast	—	Ortsdurch- fahrtssteine	—	Kabelkasten Eit.	—	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	—	Pfl.
—	Stahlbetonmast	—	Verkehrszeichen	—	Lichtschacht	—	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	—	Pl.
—	Holzmast	—	Ampel	—	Eingang	—	Laubbaumreihe	—	Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrdstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo
GMBH

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	07/2019	Martin
		gezeichnet	07/2019	Krawczyk
		geprüft:		

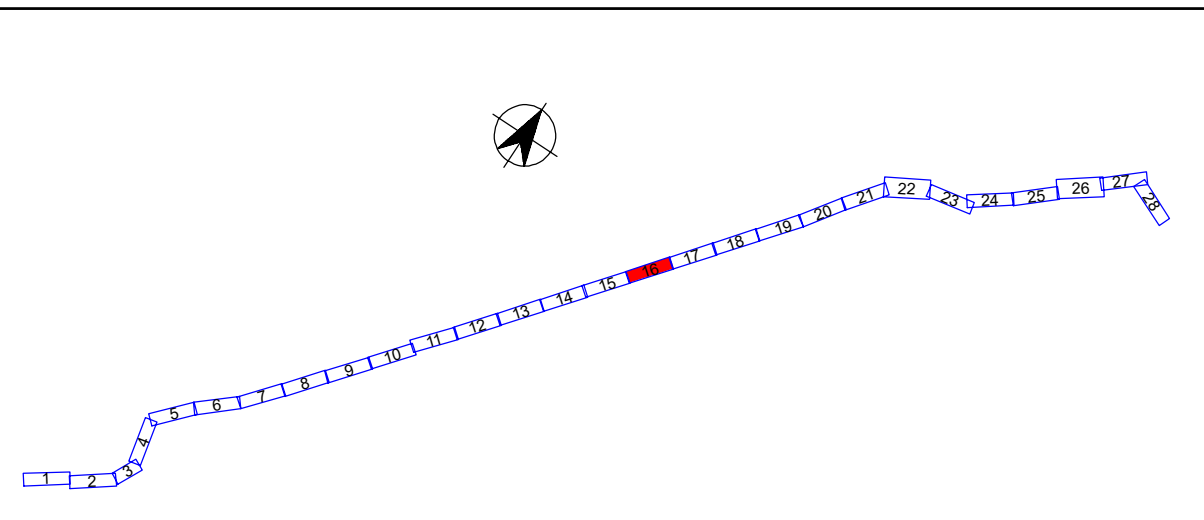
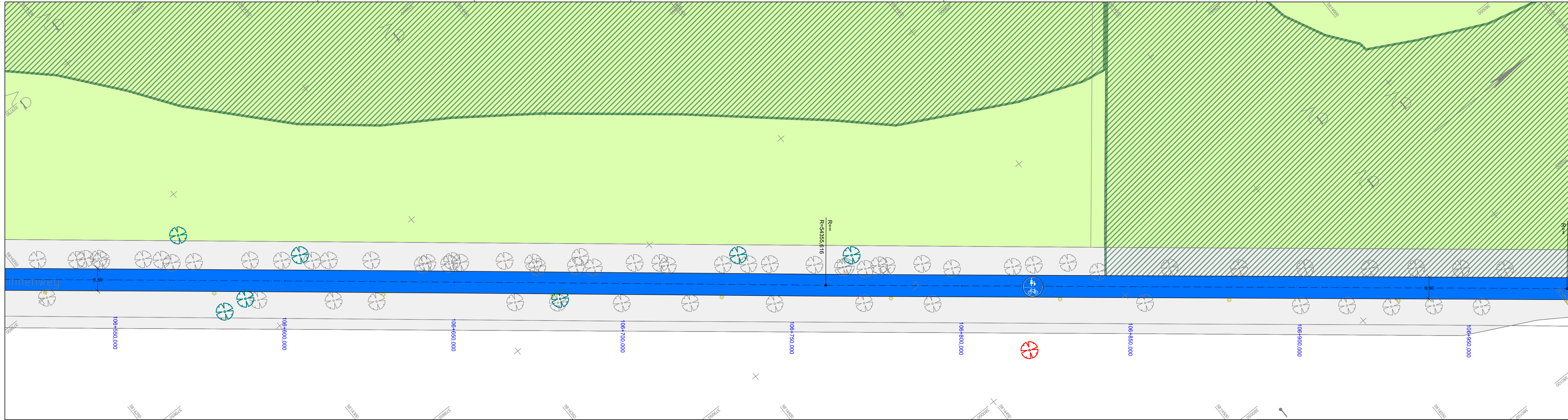
Projekt: **Radschnellverbindung
Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_15
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
	bearbeitet	07/2019	Martin
	gezeichnet	07/2019	Krawczyk
geprüft:			

Projekt: Radschnellverbindung
Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

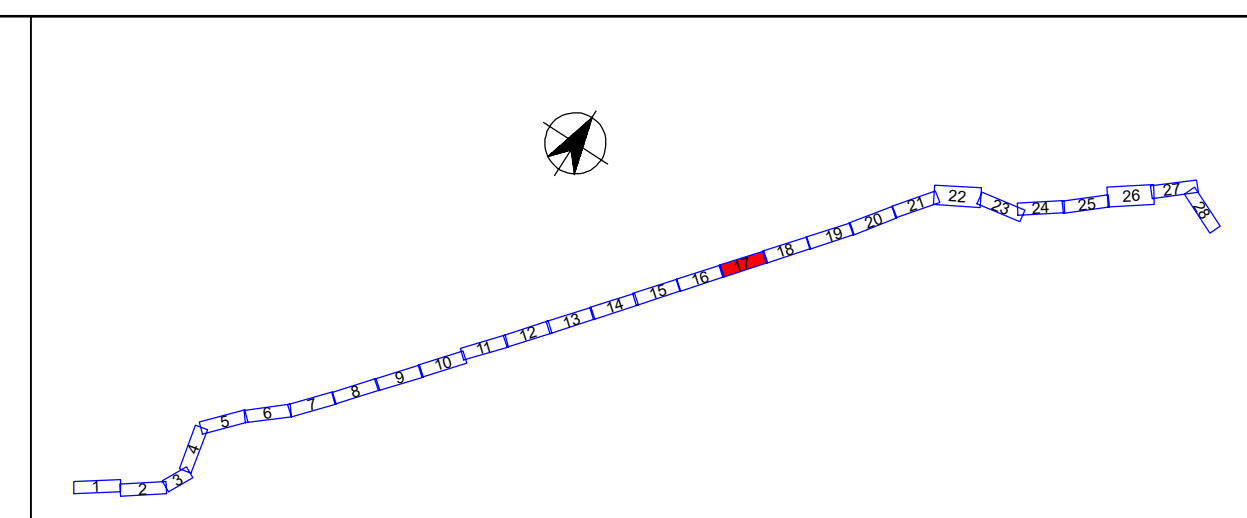
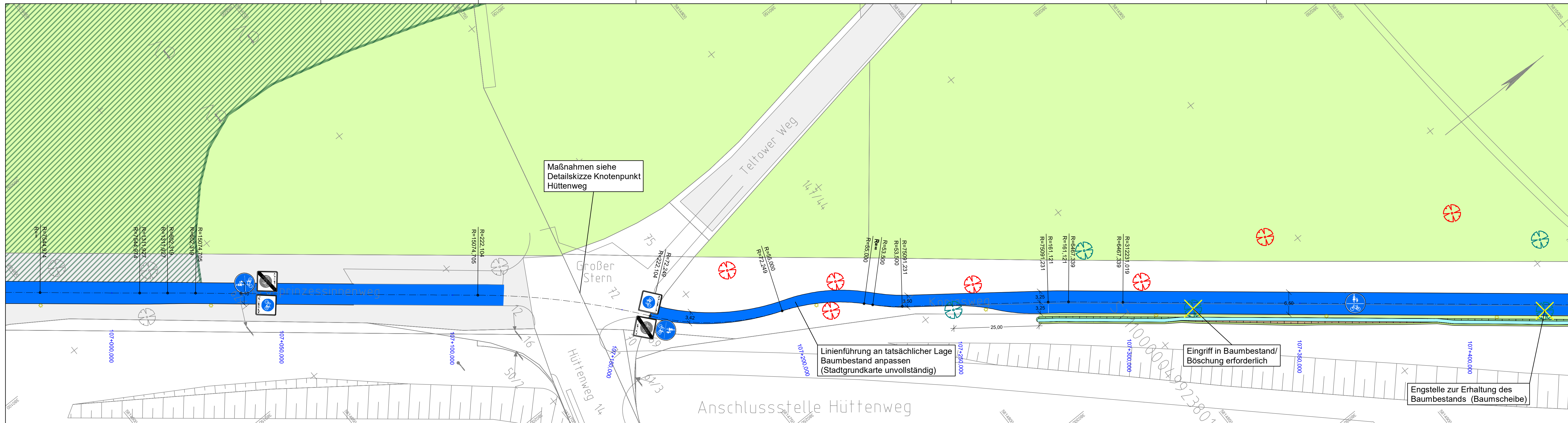
Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_16
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
—	Flurstücks- Grenzlinie	—	Zaun
—	Top. Begrenzungs- linie	—	Hecke
- - -	Gemeindegrenze	—	Nutzungsarten- grenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze	○ 18	Lagefestpunkt
—	Flurgrenze	○	Höhenfestpunkt
		□ E	Merksymbol Elt.-Versorgung
		⊗	abgemerkter Grenzpunkt
		⊗	Einsteigeschacht Wasser
		⊗	Wasser
		⊗	Straßenablauf
		⊗	Unterflurhydrant
		⊗	Oberflurhydrant
		⊗	Bahnschranke
		⊗	Schilderpfahl

⊗	Anderskreuz	⊗	Laternen	⊗	Haltestelle	⊗	Einfahrt	⊗	Nadelbaumreihe
⊗	Stahlgittermast	⊗	Kilometerstein/ Tafel mit km	⊗	Verteilerkasten Telekom	⊗	Treppe	⊗	Findling
⊗	Stahlrohrmast	⊗	Ortsdurch- fahrtsstein	⊗	Kabelkasten Eit.	⊗	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	⊗	Pfl.
⊗	Stahlbetonmast	⊗	Verkehrszeichen	⊗	Lichtschacht	⊗	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser	⊗	Pl.
⊗	Holzmast	⊗	Ampel	⊗	Eingang	⊗	Laubbaumreihe	⊗	Platten
									DN 400 Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktilem Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung
	Keine Eignung Holz Käfer
	Baumkartierung Eignung Holz Käfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	07/2019	Martin
		gezeichnet	07/2019	Krawczyk
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_17
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

Projekt: 18085_Königsweg Dateiname: B0500_17 Plottedatum: 23.07.19

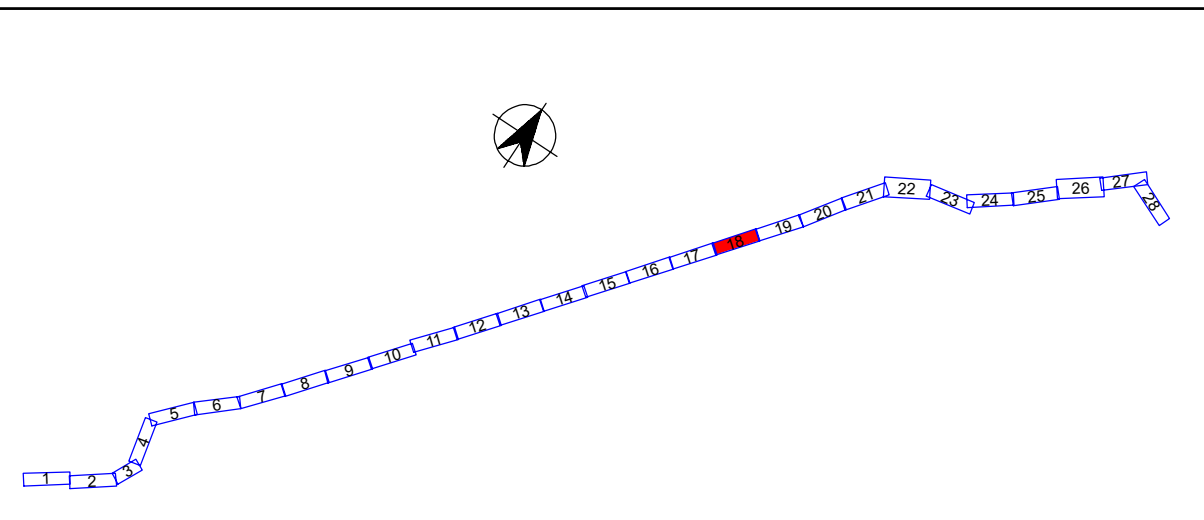
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser		Schieberkappe Gas
	Unterflurhydrant		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Oberflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Bahnschranke		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pfl.
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Lichtschacht		Pl.		Platten
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nennendurchmesser
	Ampel		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nennendurchmesser

	Gehweg		Radweg selbstständige Führung		Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung		Bankett
	Taktiller Trennstreifen		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung		Einschnittböschung		Vegetation
	Biotope		gepl. Beleuchtungsstandort		Führung unterhalb der Brücke		Baumkataster Baumkartierung		Keine Eignung Holzkafer
	Baumkataster Baumkartierung		Keine Eignung Holzkafer		Baumkartierung Eignung Holzkafer				

	Gehweg		Radweg selbstständige Führung		Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung		Bankett
	Taktiller Trennstreifen		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung		Einschnittböschung		Vegetation
	Biotope		gepl. Beleuchtungsstandort		Führung unterhalb der Brücke		Baumkataster Baumkartierung		Keine Eignung Holzkafer
	Baumkataster Baumkartierung		Keine Eignung Holzkafer		Baumkartierung Eignung Holzkafer				

	Gehweg		Radweg selbstständige Führung		Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung		Bankett
	Taktiller Trennstreifen		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung		Einschnittböschung		Vegetation
	Biotope		gepl. Beleuchtungsstandort		Führung unterhalb der Brücke		Baumkataster Baumkartierung		Keine Eignung Holzkafer
	Baumkataster Baumkartierung		Keine Eignung Holzkafer		Baumkartierung Eignung Holzkafer				



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
	bearbeitet	07/2019	Martin
	gezeichnet	07/2019	Krawczyk
geprüft:			

Projekt: Radschnellverbindung
Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_18
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

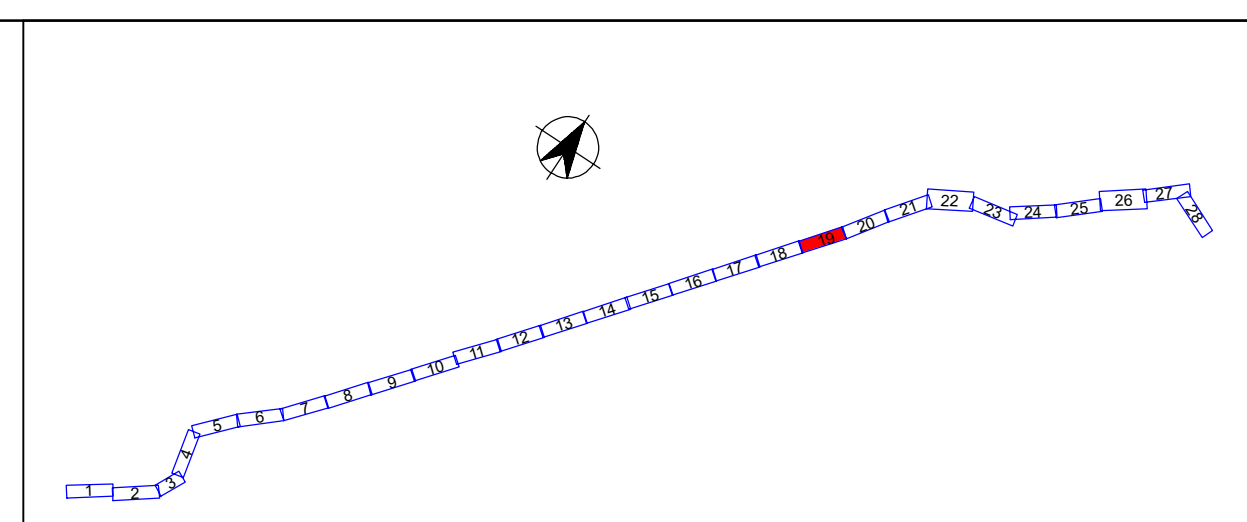
Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Wasser
	Oberflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Bahnschranke		Verkehrszeichen
	Schilderpfahl		Einsteigeschacht Wasser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfänder
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Rohrlinung
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		DN 400

	Gehweg		Radweg selbstständige Führung		gepfl. Beleuchtungsstandort
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		Führung unterhalb der Brücke
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		Baumkataster
	Bankett		Vegetation		Baumkartierung
			Biotope		Keine Eignung Holzkäfer
					Baumkartierung Eignung Holzkäfer

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepfl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung
	Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum		Zeichen
	bearbeitet	07/2019	Martin
	gezeichnet	07/2019	Krawczyk
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_19
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19

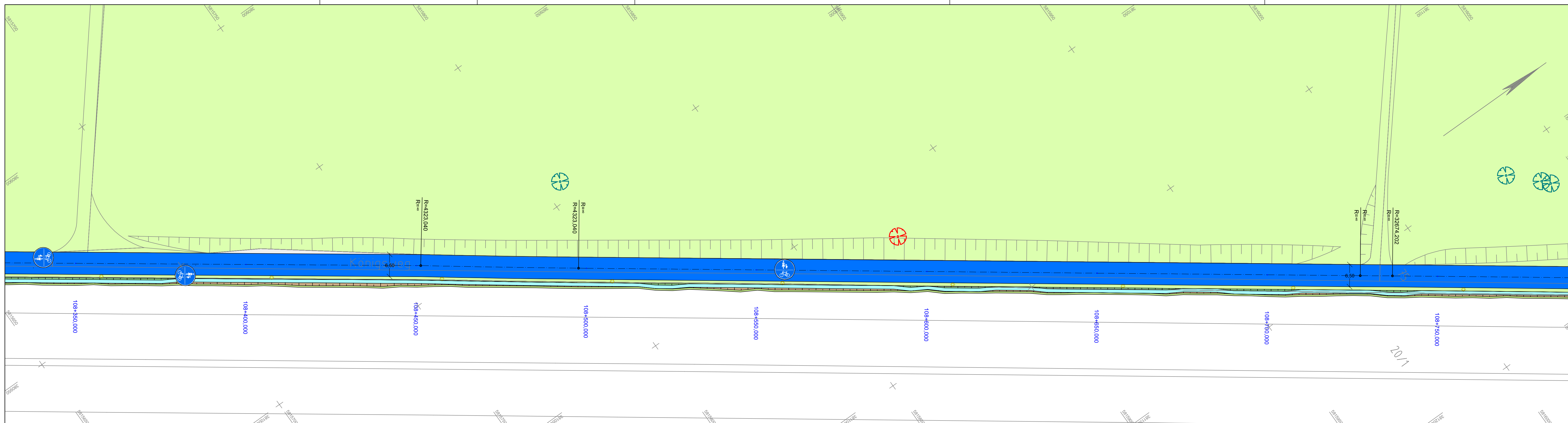
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemarker Grenzpunkt	Straßenablauf
Top. Begrenzungsline	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
Gemeindegrenze	Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
Nutzungsarten-grenze	Höhenfestpunkt	Merkszeichen Eit.-Versorgung	Bahnschranke
Gemarkungsgrenze	Böschung	abgemarker Grenzpunkt	Schilderpfahl
Flurgrenze	Mauer		

Andreaskreuz	Laternen	Haltestelle	Einfahrt	Nadelbaumreihe
Stahlgittermast	Kilometerstein/tafel mit km	Verteilerkasten Telekom	Treppe	Findling
Stahlrohrmast	Ortsdurch-fahrtsstein	Kabelkasten Eit.	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	Pfl.
Stahlbetonmast	Verkehrszeichen	Lichtschacht	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	Pl.
Holzmast	Ampel	Eingang	Laubbaumreihe	DN 400 Rohrlieung

Zeichenerklärung Lageplan

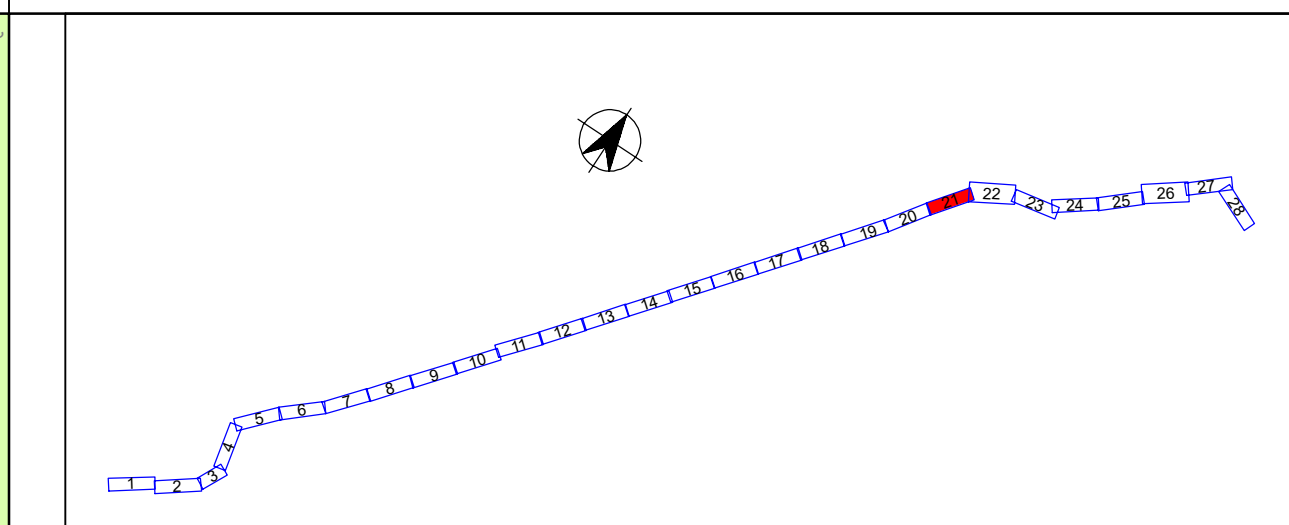
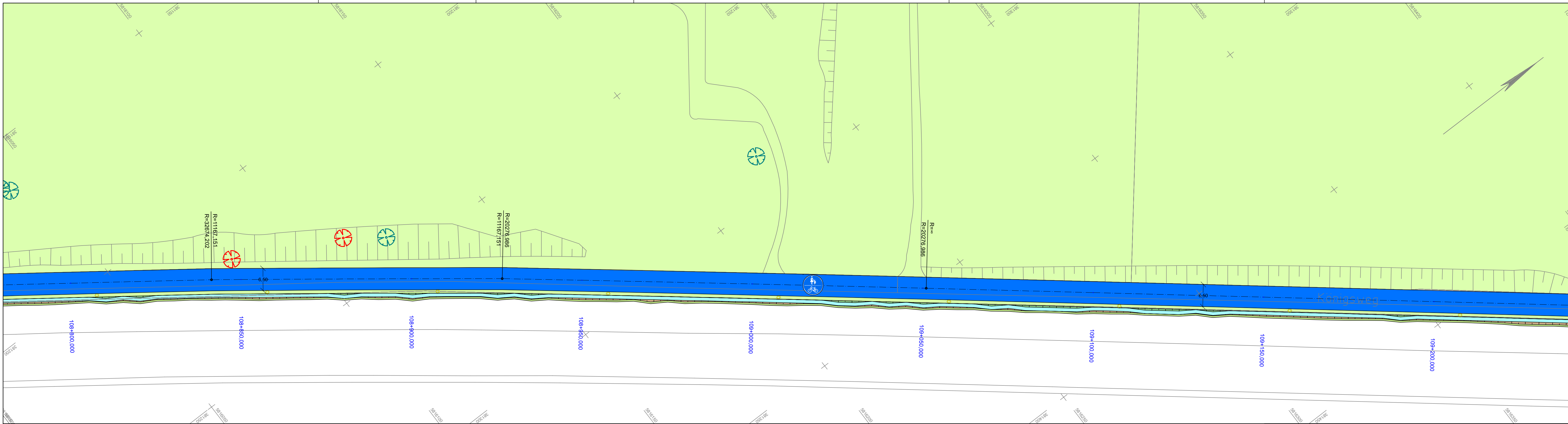
Gehweg	Taktiller Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbstständige Führung	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Führung unterhalb der Brücke
Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	Dammböschung	Baumkataster
Aufpflasterung	Einschnittböschung	Baumkartierung
Bankett	Vegetation	Keine Eignung Holzkäfer
	Biotope	Baumkartierung
		Eignung Holzkäfer



ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungs- linie
- - -	Gemeindegrenze
- · - · -	Nutzungarten- grenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- - - - -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
○	abgemerkter Grenzpunkt
—	nicht abgemerkter Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkszeichen Elt.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl
—	Anderskreuz
—	Stahlgittermast
—	Stahlrohrmast
—	Stahlbetonmast
—	Holzmast
—	Laternen
—	Kilometerstein/ tafel mit km
—	Ortsdurch- fahrtsstein
—	Verkehrszeichen
—	Ampel
—	Haltestelle
—	Verteilerkasten Telekom
—	Kabelkasten Eit.
—	Lichtschacht
—	Eingang
—	Einfahrt
—	Treppe
—	Laubbaum m. Stamm- Kronendurchmesser
—	Nadelbaum m. Stamm- Kronendurchmesser
—	Laubbaumreihe
—	Nadelbaumreihe
—	Findling
—	Pflaster
—	Platten
—	Rohrleitung Nenndurchmesser
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	DN 400
—	Platten
—	Pflaster
—	Vegetation
—	Biotope
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
—	Baumkataster
—	Baumkartierung
—	Keine Eignung Holzkäfer
—	Baumkartierung
—	Eignung Holzkäfer

d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.
Höhenbezug: DHHN92			Lagebezug: UTM-Zone 33N		
Auftraggeber:					
			GB infraVelo GmbH Ullsteinhaus Mariendorfer Damm 1 12099 Berlin		
Planung:					
			Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de		Datum Zeichen
			bearbeitet		07/2019
			gezeichnet		07/2019
			geprüft:		
			Martin		
			Krawczyk		
Projekt: Radschnellverbindung Königsweg					
Planinhalt: Lageplan					
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung					
Planangaben:					
Datum:		Maßstab:		Blatt-Nr.:	
23.07.19		1:500		G0500_20	
gezeichnet:		zuständig:		geprüft:	
Krawczyk		Martin			
Projekt-Nr.:		Plangröße:			
18085		113,5cm x 29,7cm			
Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19					



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
		bearbeitet	07/2019 Martin
		gezeichnet	07/2019 Krawczyk
		geprüft:	

Projekt: Radschnellverbindung
Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_21
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

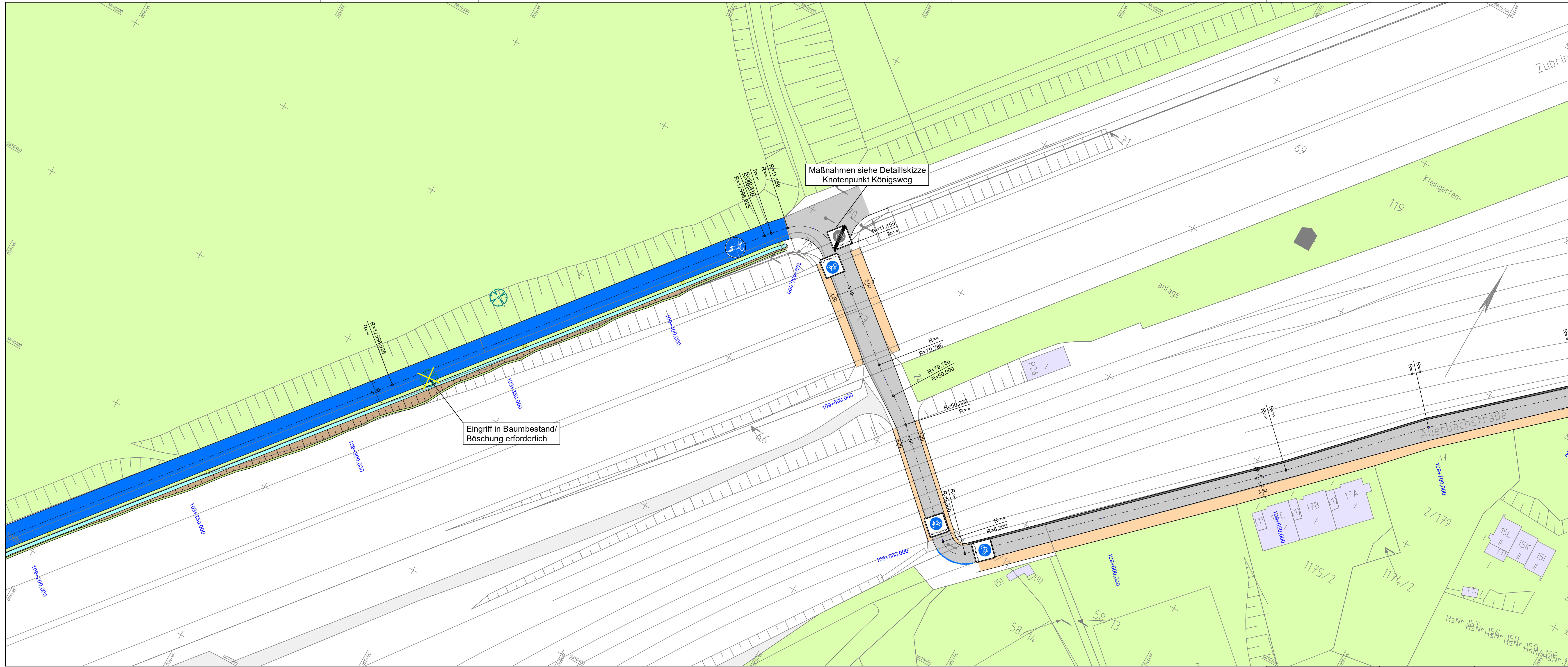
Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Straßenablauf
Top. Begrenzungsline	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
Gemeindegrenze	Nutzungsarten-grenze	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
Gemarkungsgrenze	Böschung	Merzzeichen Eitl.-Versorgung	Bahnschranke
Flurgrenze	Mauer	abgemerkter Grenzpunkt	Schilderpfahl

Andreskreuz	Laternen	Haltestelle	Einfahrt	Nadelbaumreihe
Stahlgittermast	Kilometerstein/-tafel mit km	Verteilerkasten Telekom	Treppe	Findling
Stahlrohrmast	Ortsdurch-fahrtstein	Kabelkasten Eitl.	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	Pfl. Pflaster
Stahlbetonmast	Verkehrszeichen	Lichtschtach	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	Pl. Platten
Holzmast	Ampel	Eingang	Laubbaumreihe	DN 400 Rohrlieung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

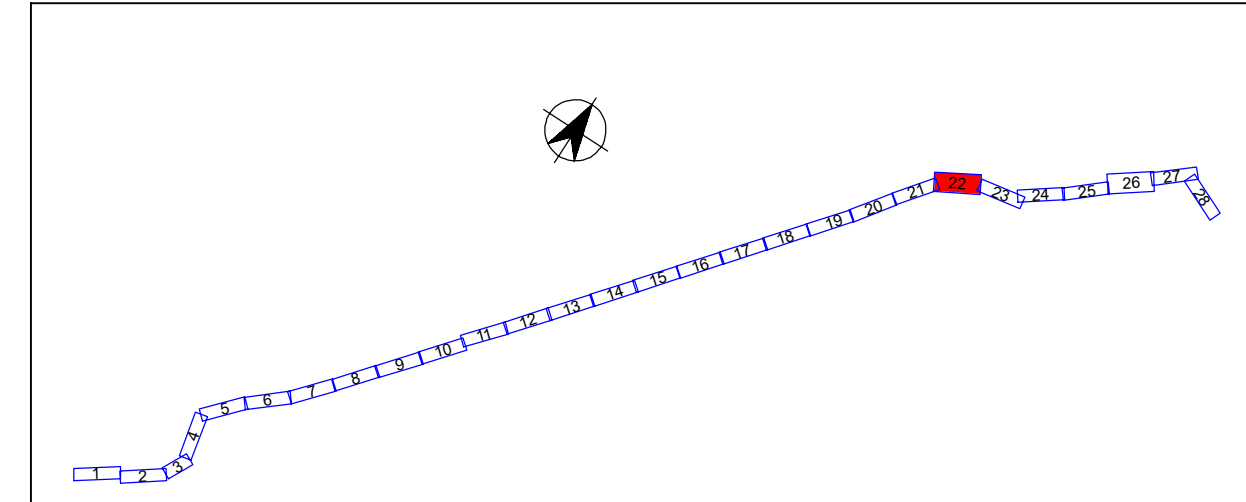
Gehweg	Taktiler Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbstständige Führung	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Führung unterhalb der Brücke
Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	Dammböschung	Baumkataster
Aufpflasterung	Einschnittböschung	Baumkartierung
Bankett	Vegetation	Keine Eignung Holzkäfer
	Biotope	Baumkartierung
		Eignung Holzkäfer

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL_PLT Plotdatum: 02.05.19



ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Schieberkappe		Schieberkappe Gas
	Wasser		Merkzeichen Eit-Versorgung
	Unterflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Oberflurhydrant		Schilderpfahl
	Bahrschranke		Straßenablauf
	Haltestelle		Unterflurhydrant
	Verteilerkasten Telekom		Oberflurhydrant
	Kabelkasten Eit.		Bahrschranke
	Lichtschacht		Haltestelle
	Eingang		Verteilerkasten Telekom
	Laubbaumreihe (DN 400)		Kabelkasten Eit.
	Laubbaumreihe (Nenndurchmesser)		Lichtschacht
	Nadelbaumreihe		Eingang
	Findling		Laubbaumreihe (DN 400)
	Pflaster		Laubbaumreihe (Nenndurchmesser)
	Platten		Nadelbaumreihe
	Rohrlaufung Nenndurchmesser		Findling

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitsstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktilem Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung
	Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH** GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: **shp Ingenieure** Plaza de Rosalia 1
 30449 Hannover
 Telefon 05 11 3584-450
 Telefax 05 11 3584-477
 info@shp-ingenieure.de
 www.shp-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet 07/2019	Martin
gezeichnet 07/2019	Krawczyk
geprüft:	

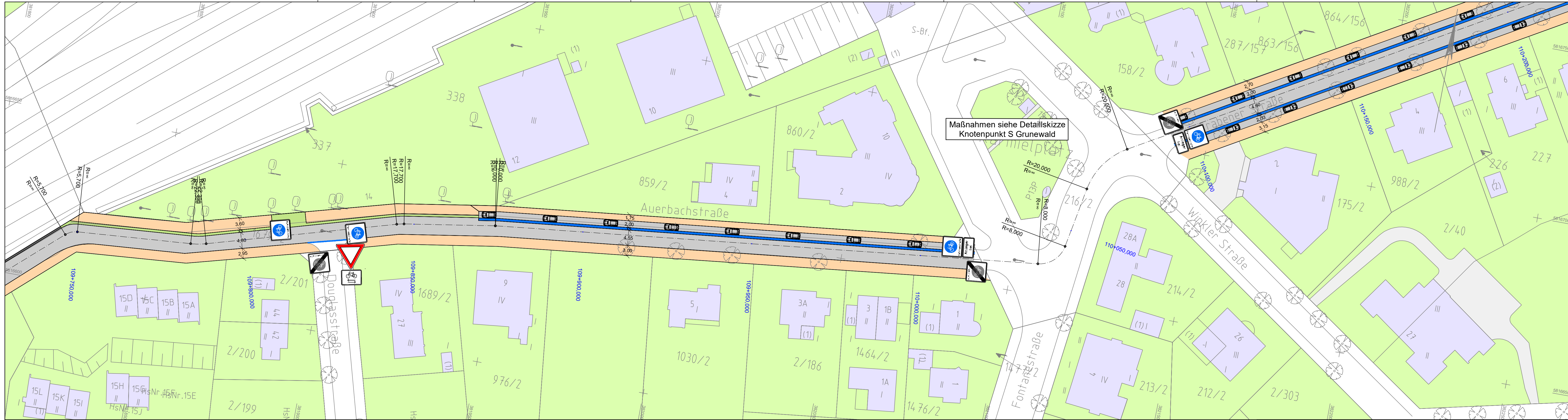
Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

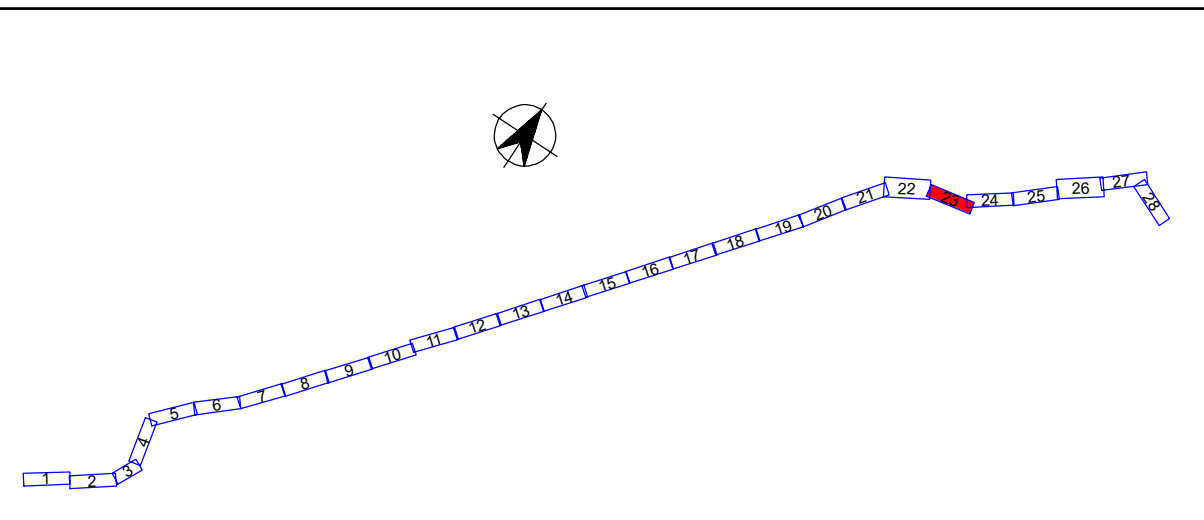
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	23.07.19	1:500	G0500_22
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 44,0cm	

Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19



Maßnahmen siehe Detailskizze
Knotenpunkt S Grunewald



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

infraVelo GMBH
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	07/2019	Martin
		gezeichnet	07/2019	Krawczyk
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung
Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

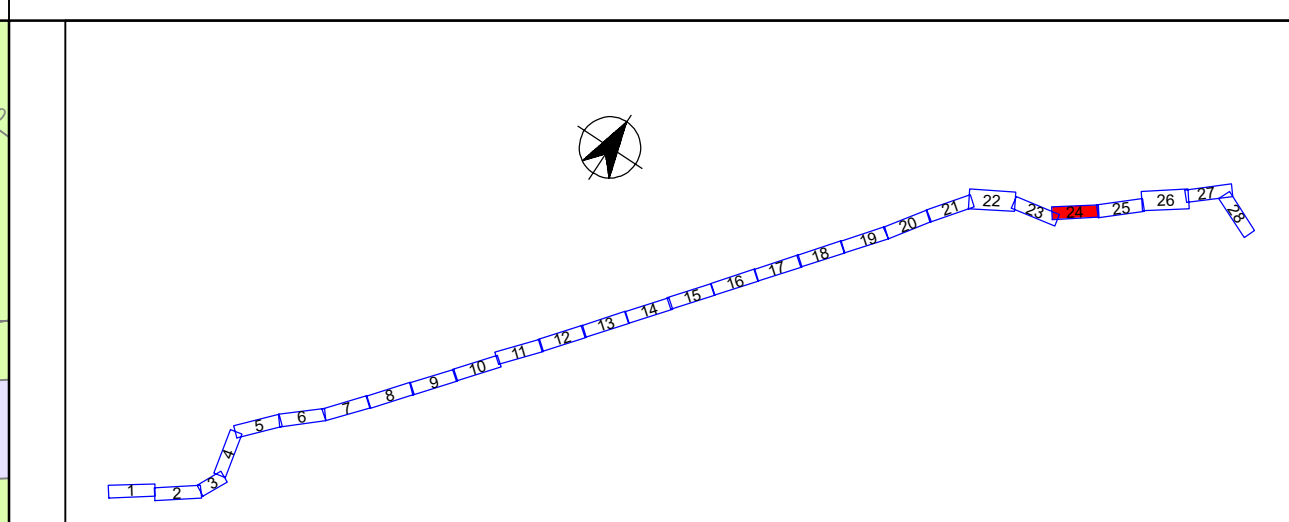
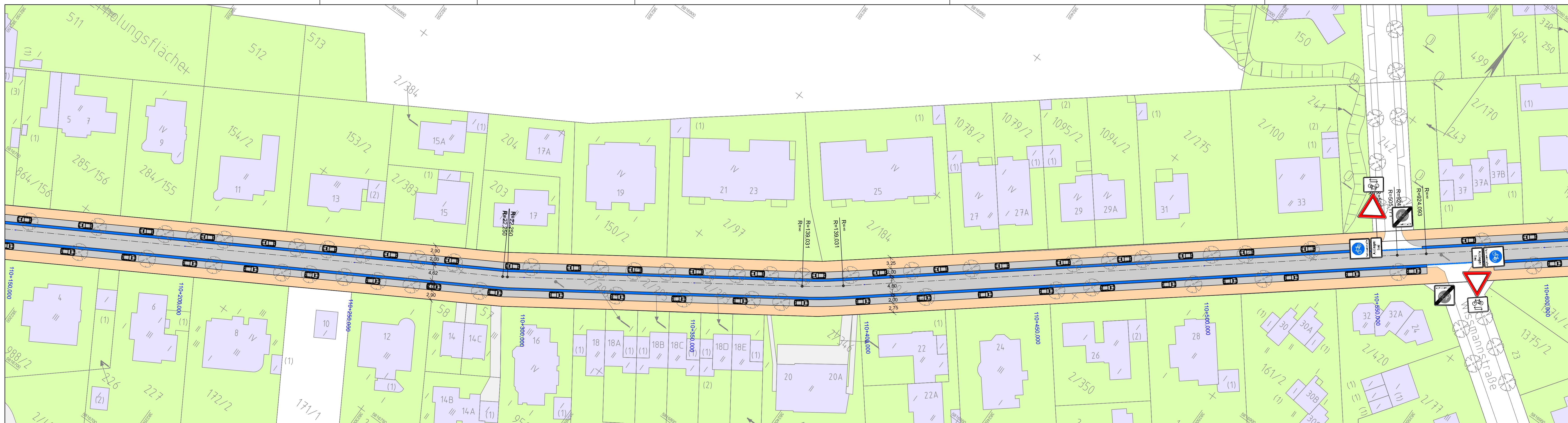
Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_23
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Wasser
	Oberflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Bahnschranke		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Schilderpfahl		Merkzeichen Wasser

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfänder
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Plaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlieung
									Nenndurchmesser

	Gehweg		gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitsstreifen		Baumkataster
	Aufpflasterung		Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
	Bankett		Baumkartierung Eignung Holzkäfer
	Taktiller Trennstreifen		
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		
	Vegetation		
	Biotope		

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitsstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	gepfl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung	gez. gepr.		

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
		bearbeitet	07/2019
		gezeichnet	07/2019
		geprüft:	

Projekt: Radschnellverbindung
Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	23.07.19	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	G0500_24
	gezeichnet:	Krawczyk	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	113,5cm x 29,7cm		

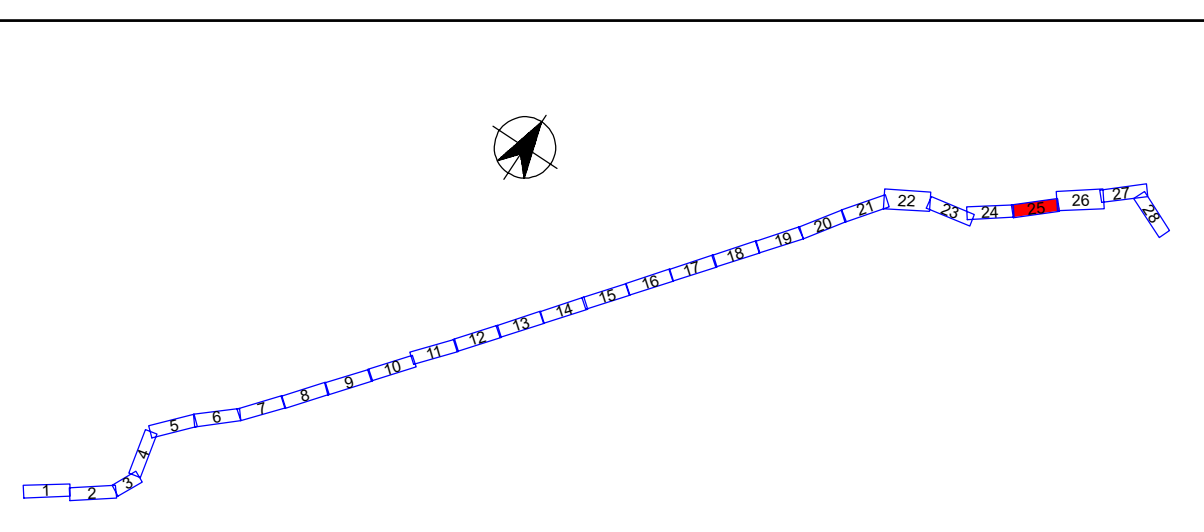
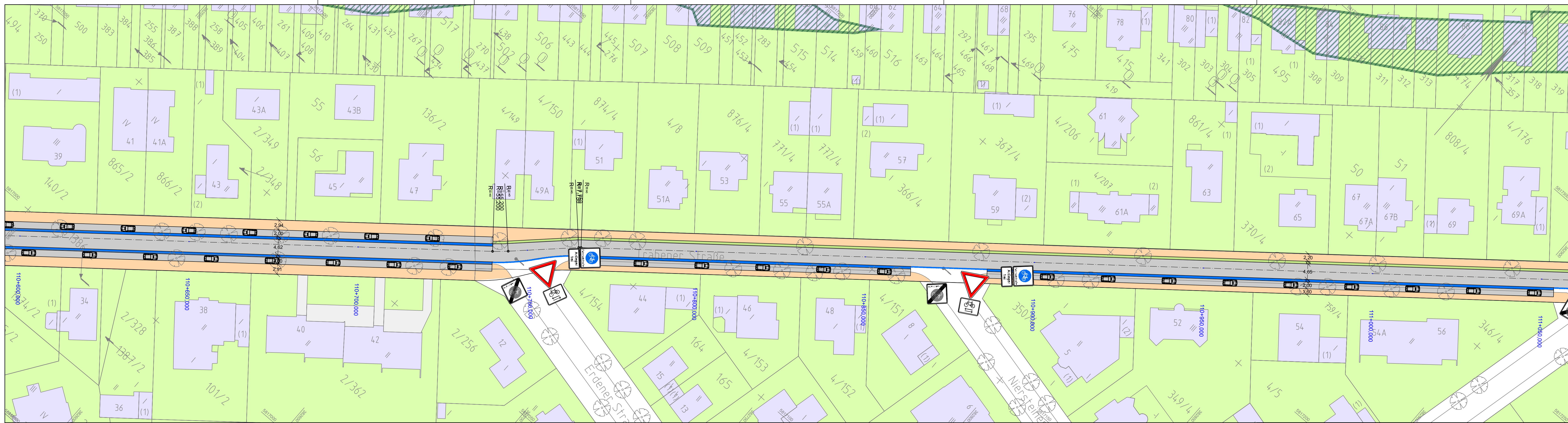
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemarker Grenzpunkt	—	Straßenablauf
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Schieberkappe Wasser	—	Unterflurhydrant
---	Gemeindegrenze	○	Lagefestpunkt	○	Schieberkappe Gas	—	Oberflurhydrant
---	Nutzungsgrenze	○	Höhenfestpunkt	○	Merkszeichen Eit.-Versorgung	—	Bahnschranke
---	Gemarkungsgrenze	○	abgemarker Grenzpunkt	○	Einsteigeschacht Wasser	—	Schilderpfahl
---	Flurgrenze	—	Mauer				

Zeichenerklärung Lageplan

—	Andreaskreuz	○	Laterna	□	Haltestelle	—	Einfahrt	—	Nadelbaumreihe
—	Stahlgerüstmast	○	Kilometerstein/tafel mit km	□	Verteilerkasten Telekom	—	Treppe	—	Findling
—	Stahlrohrmast	○	Ortsdurchfahrtsstein	□	Kabelkasten Eit.	—	Laubbaum m. Stammkronendurchmesser	—	Pfl.
—	Stahlbetonmast	○	Verkehrszeichen	□	Lichtschacht	—	Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser	—	Pl.
—	Holzmast	○	Ampel	□	Eingang	—	Laubbaumreihe	—	Rohrleitung
									DN 400
									Neandurchmesser

—	Gehweg	—	Taktiller Trennstreifen	—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radweg	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	—	Führung unterhalb der Brücke
—	Fahrradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen	—	Dammböschung	—	Baumkataster
—	Aufpflasterung	—	Einschnittböschung	—	Baumkartierung
—	Bankett	—	Vegetation	—	Keine Eignung Holzkäfer
			Biotope	—	Baumkartierung
					Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
		bearbeitet	07/2019
		gezeichnet	07/2019
		geprüft:	

Projekt: Radschnellverbindung
Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_25
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemerkter Grenzpunkt
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Schieberkappe Wasser
- - -	Gemeindegrenze	○	Lagefestpunkt	○	Schieberkappe Gas
- - -	Nutzungsarten-grenze	○	Höhenfestpunkt	○	Merkszeichen Eit.-Versorgung
- - -	Gemarkungsgrenze	○	Böschung	○	Einsteigeschacht Wasser
- - -	Flurgrenze	○	Mauer	○	abgemerkter Grenzpunkt

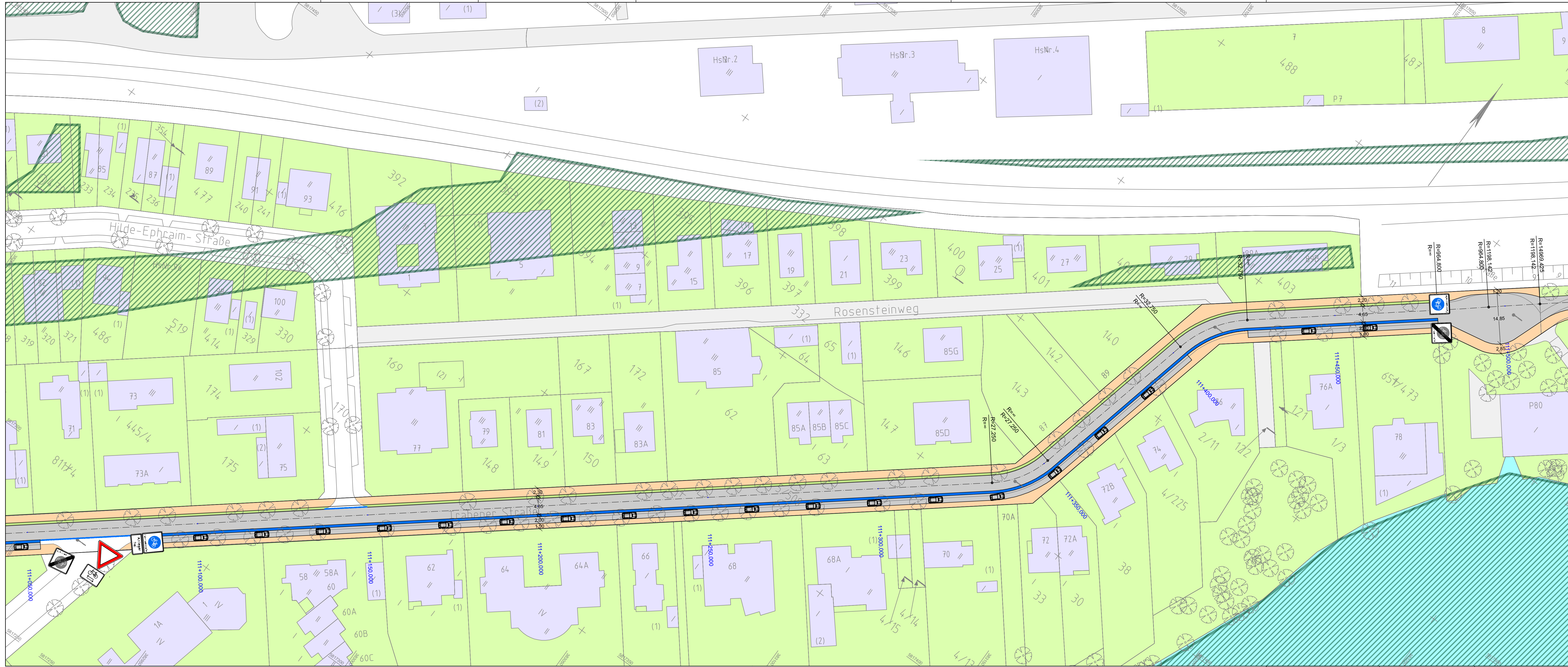
⊕	Andreaskreuz	⊕	Laternen	⊕	Haltestelle	⊕	Einfahrt	⊕	Nadelbaumreihe
⊕	Stahlgittermast	⊕	Kilometerstein/tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	⊕	Treppe	⊕	Findling
⊕	Stahlrohrmast	⊕	Ortsdurch-fahrtstein	⊕	Kabelkasten Eit.	⊕	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	⊕	Pflaster
⊕	Stahlbetonmast	⊕	Verkehrszeichen	⊕	Lichtschacht	⊕	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	⊕	Platten
⊕	Holzmast	⊕	Ampel	⊕	Eingang	⊕	Laubbaumreihe	⊕	Rohrleitung
									DN 400
									Neandurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiller Trennstreifen
—	Radweg	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Fahrradstraße	—	Dammböschung
—	Fahrradstraße mit Sicherheits-trennstreifen	—	Einschnittböschung
—	Aufpflasterung	—	Vegetation
—	Bankett	—	Biotope

⊕	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Führung unterhalb der Brücke
⊕	Baumkataster
⊕	Baumkartierung
⊕	Keine Eignung Holzkäfer
⊕	Baumkartierung
⊕	Eignung Holzkäfer

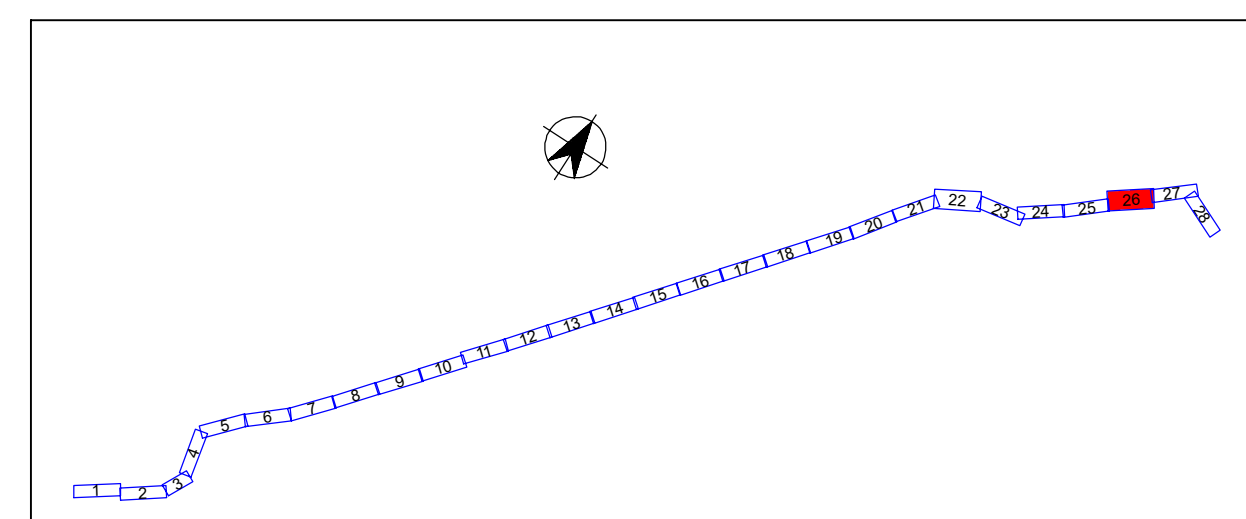
Projekt: 18085_Tellow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL-PLT Plottedatum: 02.05.19



ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Nutzungsgrenze		Lagefestpunkt
	Gemeindegrenze		Schieberkappe Gas
	Flurgrenze		Merkzeichen Eit-Versorgung
	Mauer		abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		abgemarkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser		abgemarkter Grenzpunkt
	Unterflurhydrant		abgemarkter Grenzpunkt
	Oberflurhydrant		abgemarkter Grenzpunkt
	Bahnschranke		abgemarkter Grenzpunkt
	Schilderpfahl		abgemarkter Grenzpunkt
	Andreas Kreuz		Ampel
	Laternen		Haltestelle
	Kilometerstein/Laie mit km		Einfahrt
	Ortsdurchfahrtsstein		Treppe
	Verkehrszeichen		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Holzmast		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Haltestelle		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Verteilerkasten/Telekom		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Lichtschacht		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Eingang		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Laubbaumreihe		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Findling		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Plaster		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Platten		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Rohrleitung Nenndurchmesser		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		Vegetation
	Biotope		Biotope
	gepl. Beleuchtungsstandort		Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster		Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer		Baumkartierung Eignung Holzkäfer



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

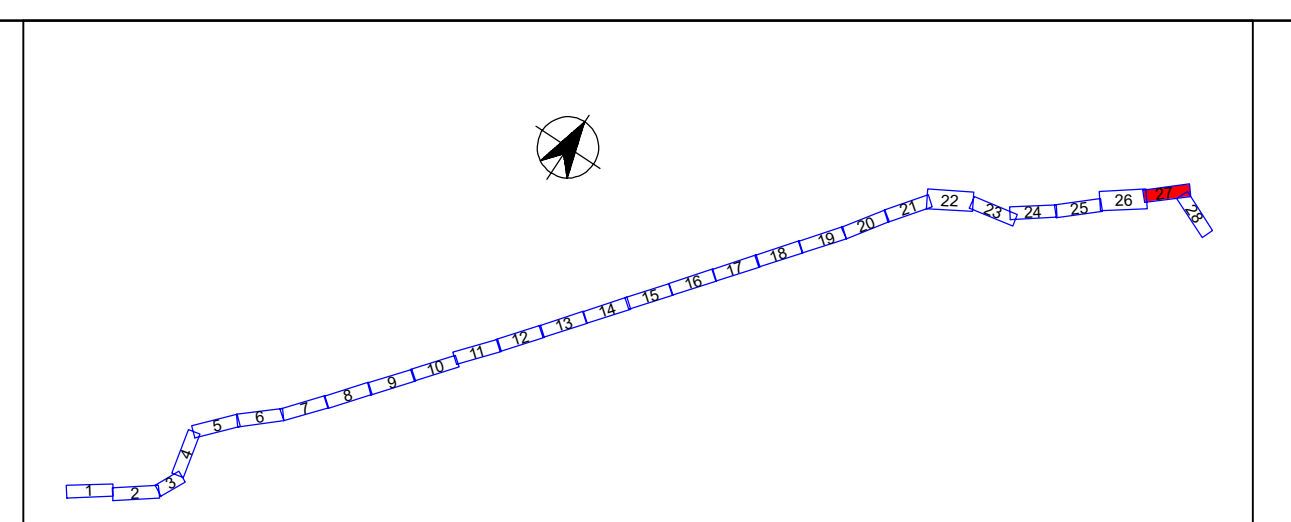
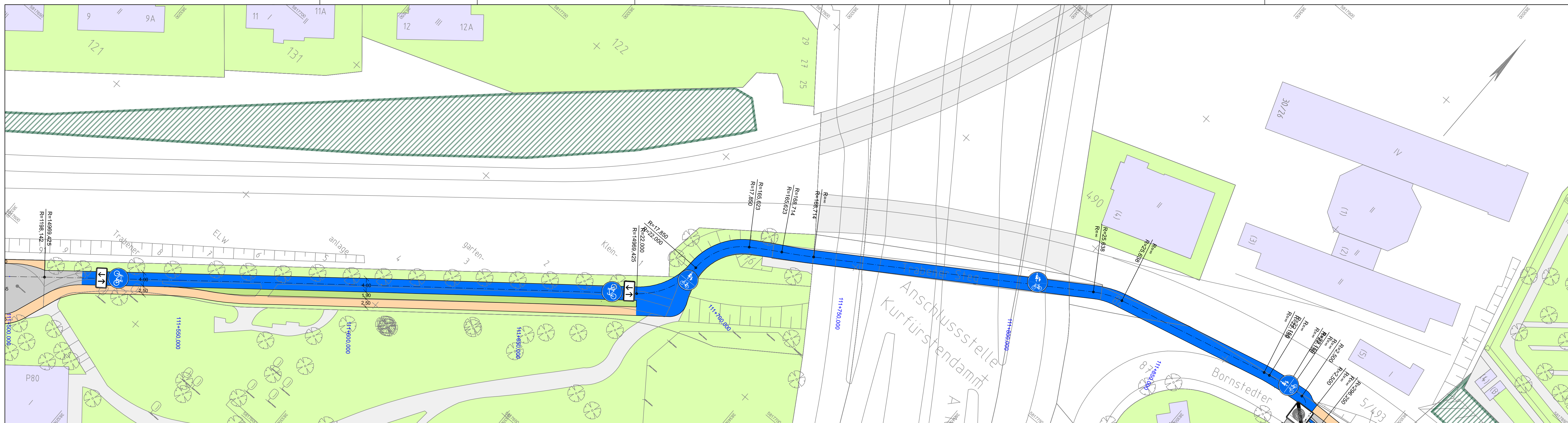
Planung:	Datum	Zeichen
	07/2019	Martin
Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511 3584-450 Telefax 0511 3584-477 info@sdp-ingenieure.de www.sdp-ingenieure.de	07/2019	Krawczyk

Projekt: Radschnellverbindung Königsweg

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	23.07.19	1:500	G0500_26
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 44,0cm	



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH**
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: **SHP Ingenieure**
 Plaza de Rosalia 1
 30449 Hannover
 Telefon 0511.3584-450
 Telefax 0511.3584-477
 info@shp-ingenieure.de
 www.shp-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet 07/2019	Martin
gezeichnet 07/2019	Krawczyk
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Königsweg**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

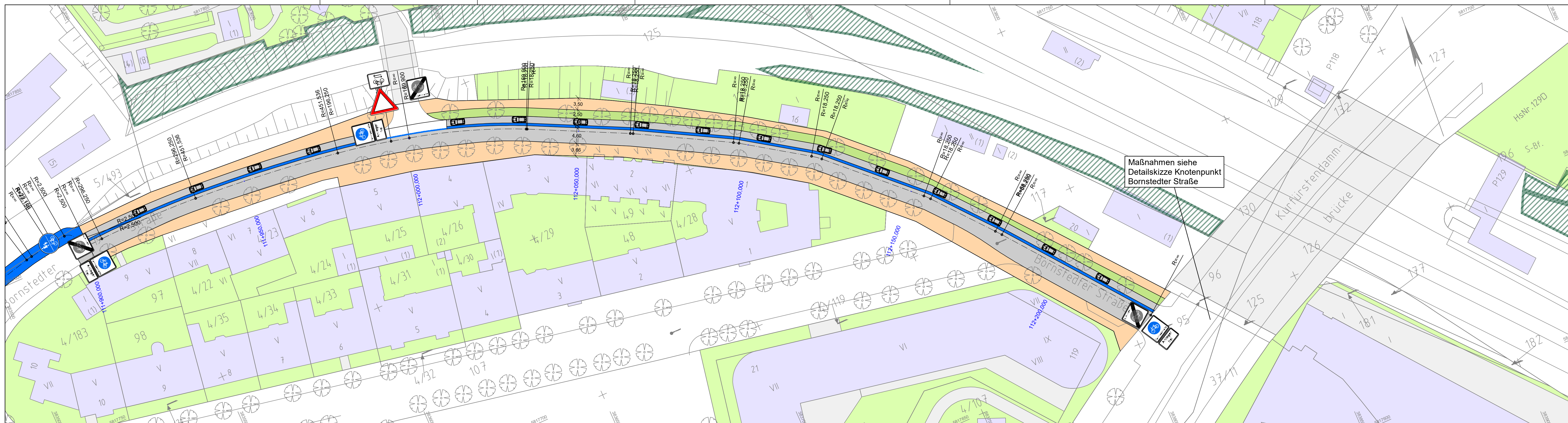
Planangaben:	Datum: 23.07.19	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: G0500_27
	gezeichnet: Krawczyk	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 113,5cm x 29,7cm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Grenzpunkt		Hecke
	Top. Begrenzungslinie		Lagefestpunkt
	Gemeindegrenze		Höhenfestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser		Schieberkappe Gas
	Unterflurhydrant		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Oberflurhydrant		Einsteigeschacht Wasser
	Bahnschranke		Schilderpfahl
	Schilderpfahl		

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfänder
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Plaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlentung DN 400
							Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		Baumkataster
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		Baumkartierung
	Bankett		Vegetation		Keine Eignung Holzkäfer
			Biotope		Baumkartierung Eignung Holzkäfer

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	Vegetation
	Biotope
	gepfl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke
	Baumkataster
	Baumkartierung
	Keine Eignung Holzkäfer
	Baumkartierung Eignung Holzkäfer



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.
Höhenbezug: DHHN92			Lagebezug: UTM-Zone 33N		
Auftraggeber:					
			GB infraVelo GmbH Ullsteinhaus Mariendorfer Damm 1 12099 Berlin		
Planung:		Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de		Datum	Zeichen
				bearbeitet	07/2019
				gezeichnet	07/2019
				geprüft:	
				Martin	
				Krawczyk	
Projekt: Radschnellverbindung					
Königsweg					
Planinhalt: Lageplan					
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung					
Planangaben:		Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:	
		23.07.19	1:500	G0500_28	
		gezeichnet:	zuständig:	geprüft:	
		Krawczyk	Martin		
		Projekt-Nr.:	Plangröße:		
		18085	113,5cm x 29,7cm		

Projekt: 18085_Teltow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		Böschung
	abgemarkter Grenzpunkt		Mauer
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Markzeichen Eit-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser		Rohrleitung
	Straßenablauf		Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pfl. Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pl. Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		DN 400 Nenndurchmesser

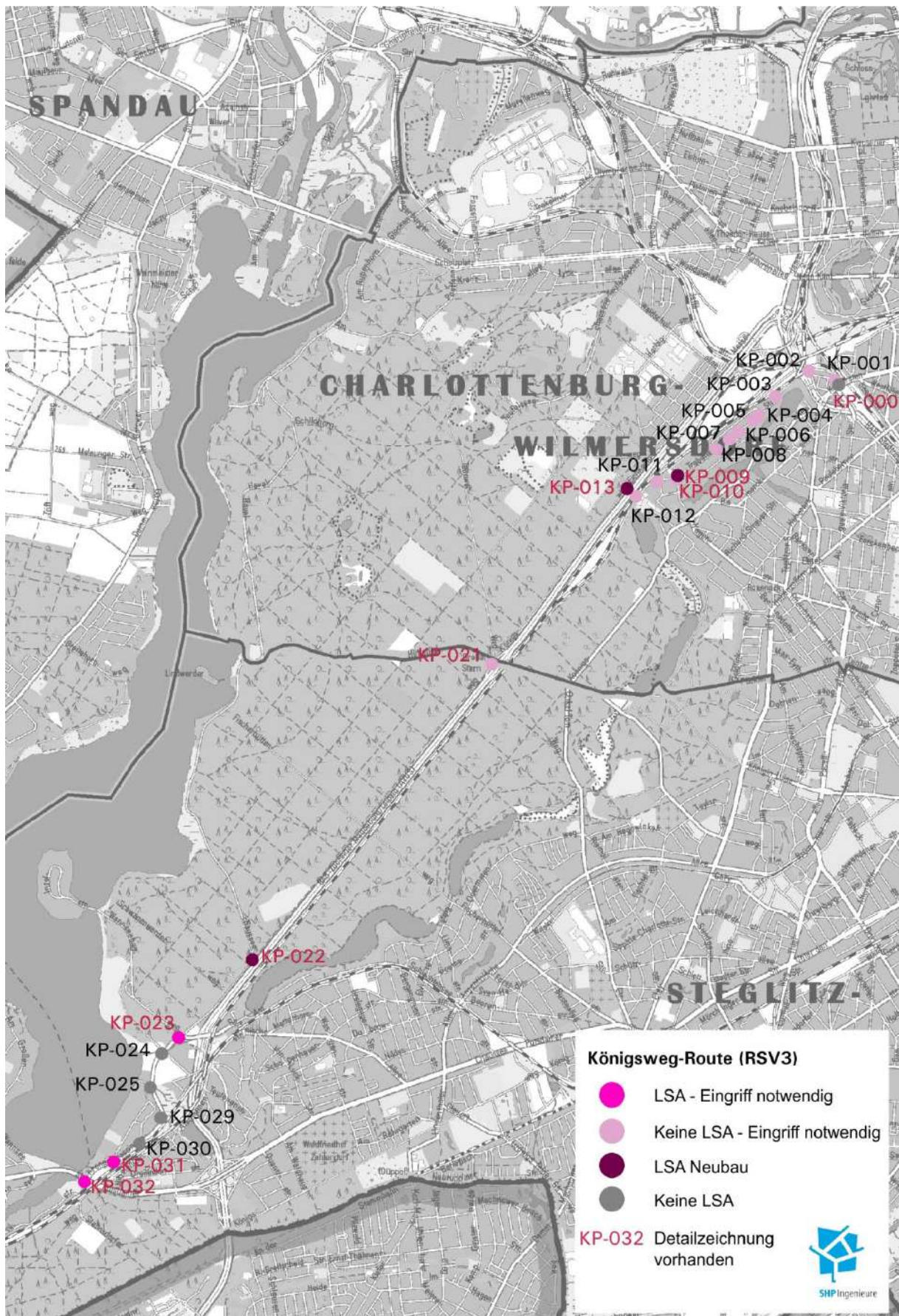
Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		Vegetation
			Biotope
			gepl. Beleuchtungsstandort
			Führung unterhalb der Brücke
			Baumkataster Baumkartierung Keine Eignung Holzkäfer Baumkartierung Eignung Holzkäfer

Unterlage 9.8-Knotenpunktskizzen

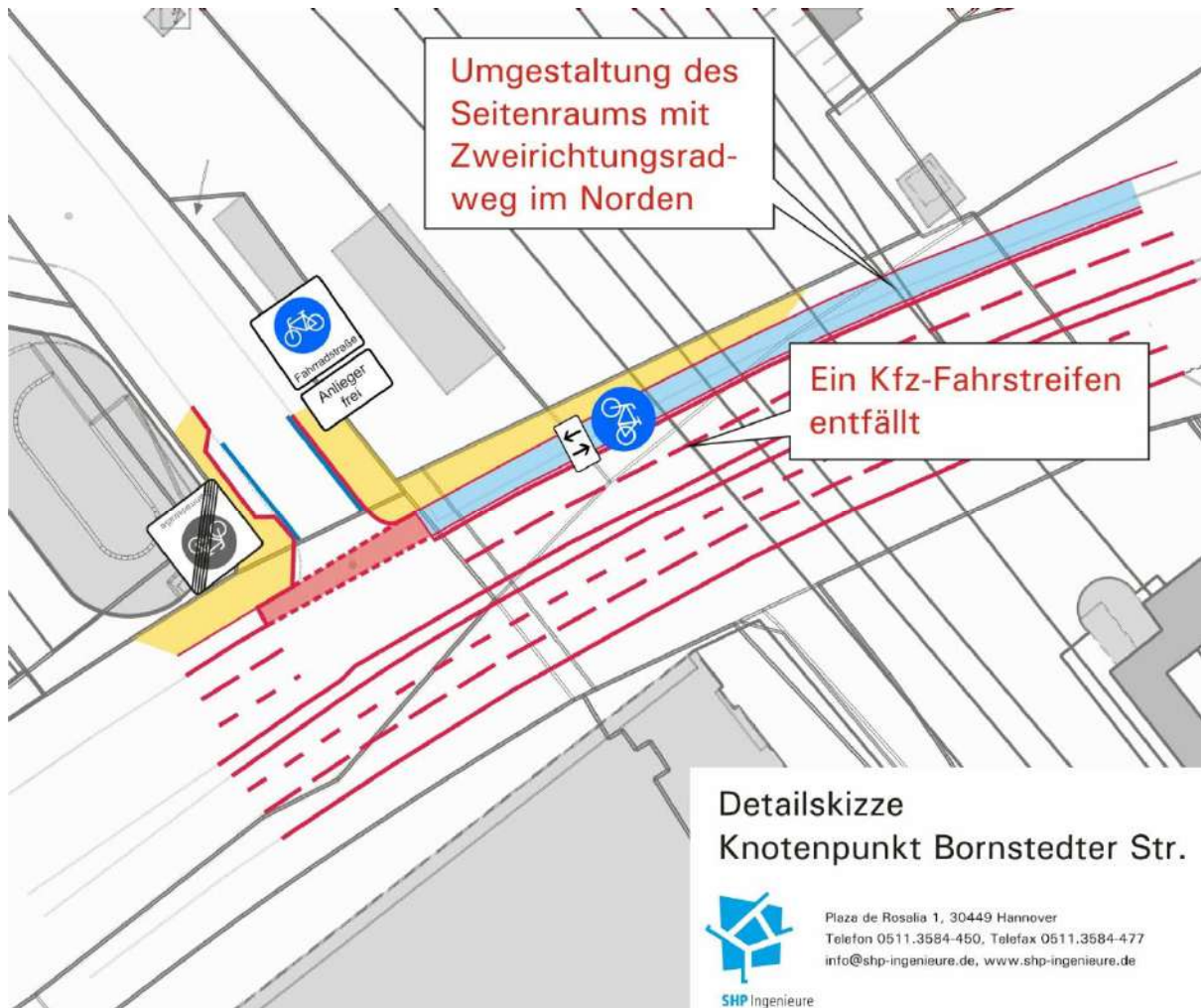
Inhaltsverzeichnis

Skizzennummer	Straßenname	Seite
	Übersicht	1
1	Knotenpunktskizzen	
	KP-000	2
2	KP-009 und KP-010	3
3	KP-013	4
4	KP-021	5
5	KP-022	6
6	KP-023	7
7	KP-031	8
8	KP-032	9

Übersicht Knotenpunktskizzen



Knotenpunkt KP-000



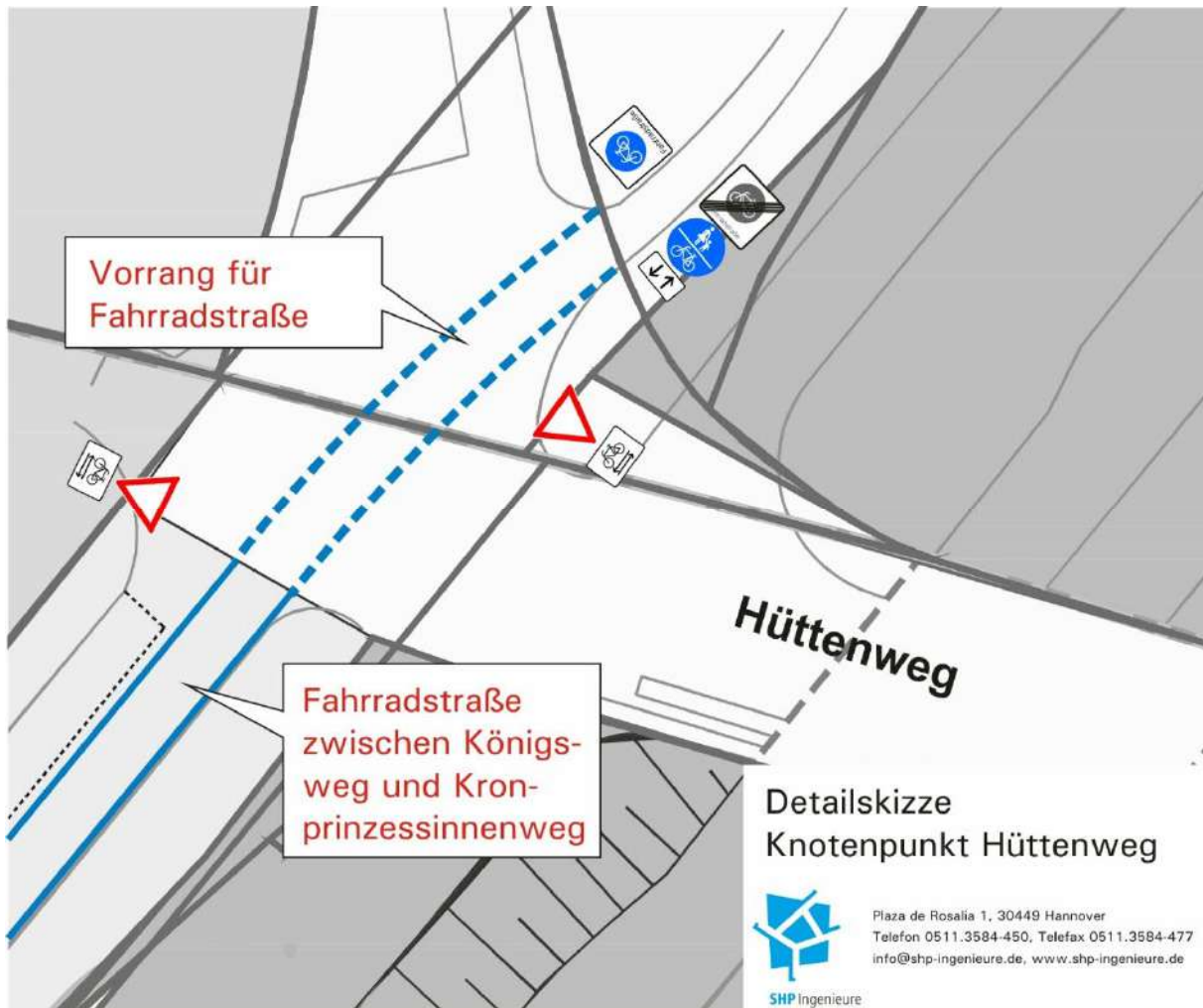
Knotenpunkte KP-009 und KP-010



Knotenpunkt KP-013

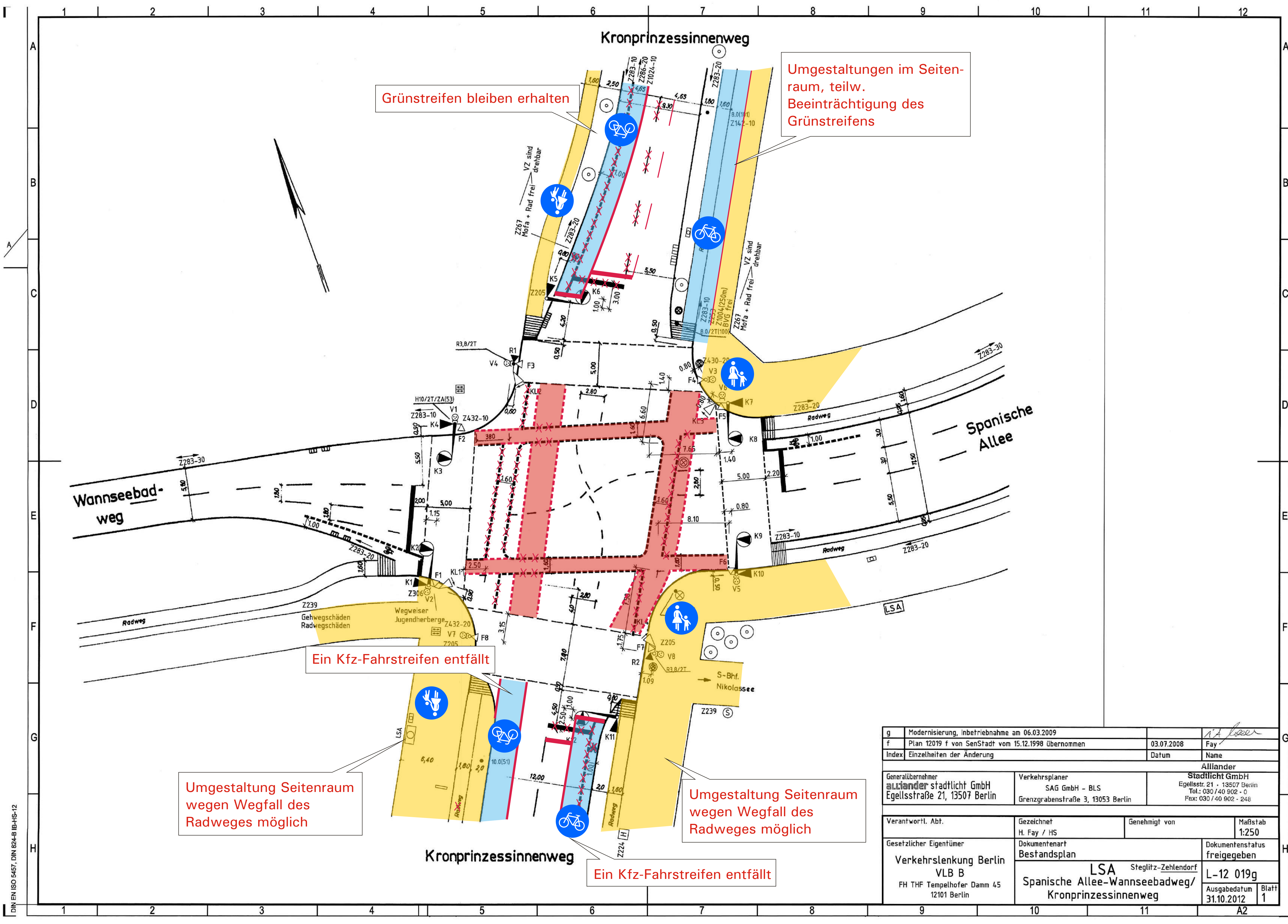


Knotenpunkt KP-021



Knotenpunkt KP-022





Grünstreifen bleiben erhalten

Umgestaltungen im Seitenraum, teilw. Beeinträchtigung des Grünstreifens

Ein Kfz-Fahrstreifen entfällt

Umgestaltung Seitenraum wegen Wegfall des Radweges möglich

Umgestaltung Seitenraum wegen Wegfall des Radweges möglich

Ein Kfz-Fahrstreifen entfällt

g	Modernisierung, Inbetriebnahme am 06.03.2009		<i>A. Fay</i>
f	Plan 12019 f von SenStadt vom 15.12.1998 übernommen	03.07.2008	Fay
Index	Einzelheiten der Änderung	Datum	Name
Alliander			
Generalübernehmer	Verkehrsplaner	Städtlicht GmbH	
alliander städtlicht GmbH	SAG GmbH - BLS	Egellsstr. 21 · 13507 Berlin	
Egellsstraße 21, 13507 Berlin	Grenzgrabenstraße 3, 13053 Berlin	Tel.: 030 / 40 902 - 0	
		Fax: 030 / 40 902 - 248	
Verantwortl. Abt.	Gezeichnet	Genehmigt von	Maßstab
	H. Fay / HS		1:250
Gesetzlicher Eigentümer	Dokumentenart	Dokumentenstatus	
Verkehrslenkung Berlin	Bestandsplan	freigegeben	
VLB B	LSA Steglitz-Zehlendorf		
FH THF Tempelhofer Damm 45	Spanische Allee-Wannseebadweg/ Kronprinzessinnenweg		L-12 019g
12101 Berlin	Ausgabedatum	Blatt	
	31.10.2012	1	

Bushaltestellen bleiben erhalten

Ein Kfz-Fahrstreifen entfällt

Ein Kfz-Fahrstreifen entfällt

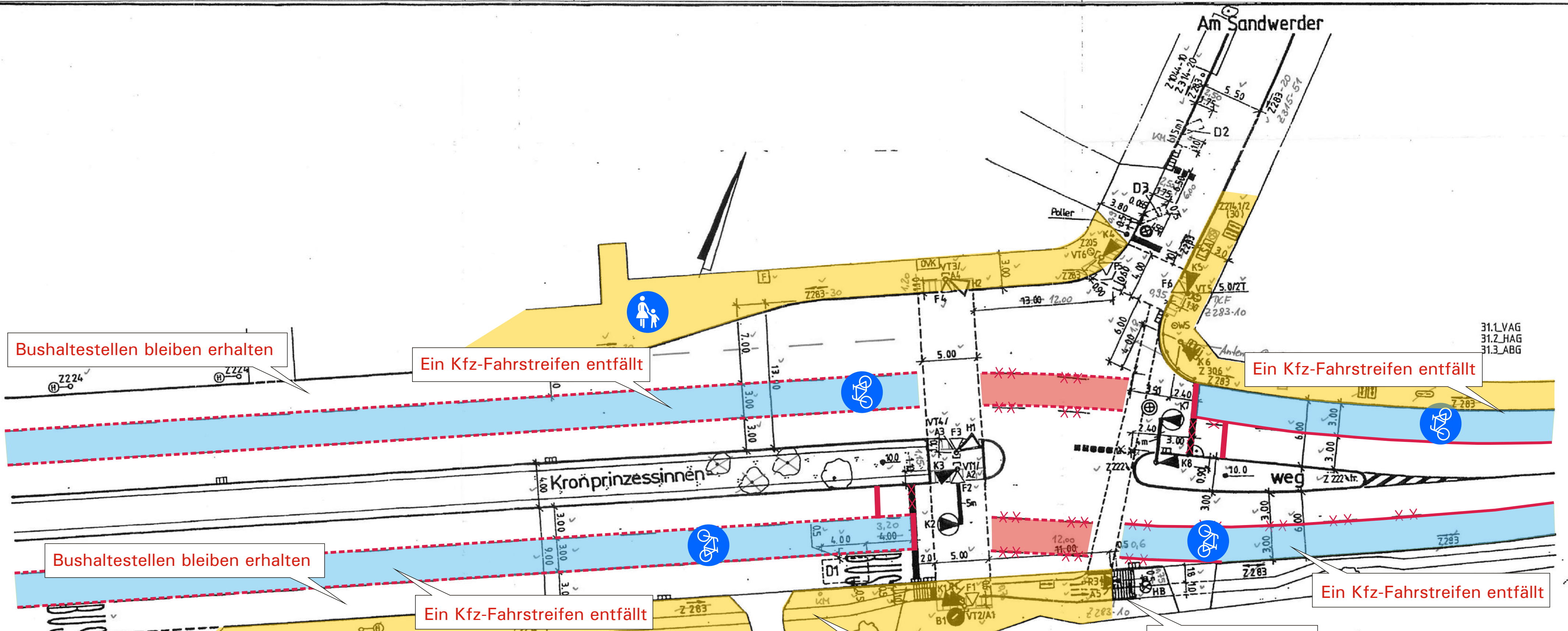
Bushaltestellen bleiben erhalten

Ein Kfz-Fahrstreifen entfällt

Ein Kfz-Fahrstreifen entfällt

Umgestaltung Seitenraum wegen Wegfall des Radweges möglich

Gehweg endet hier



13.1.VAG
13.2.HAG
13.3.ABG

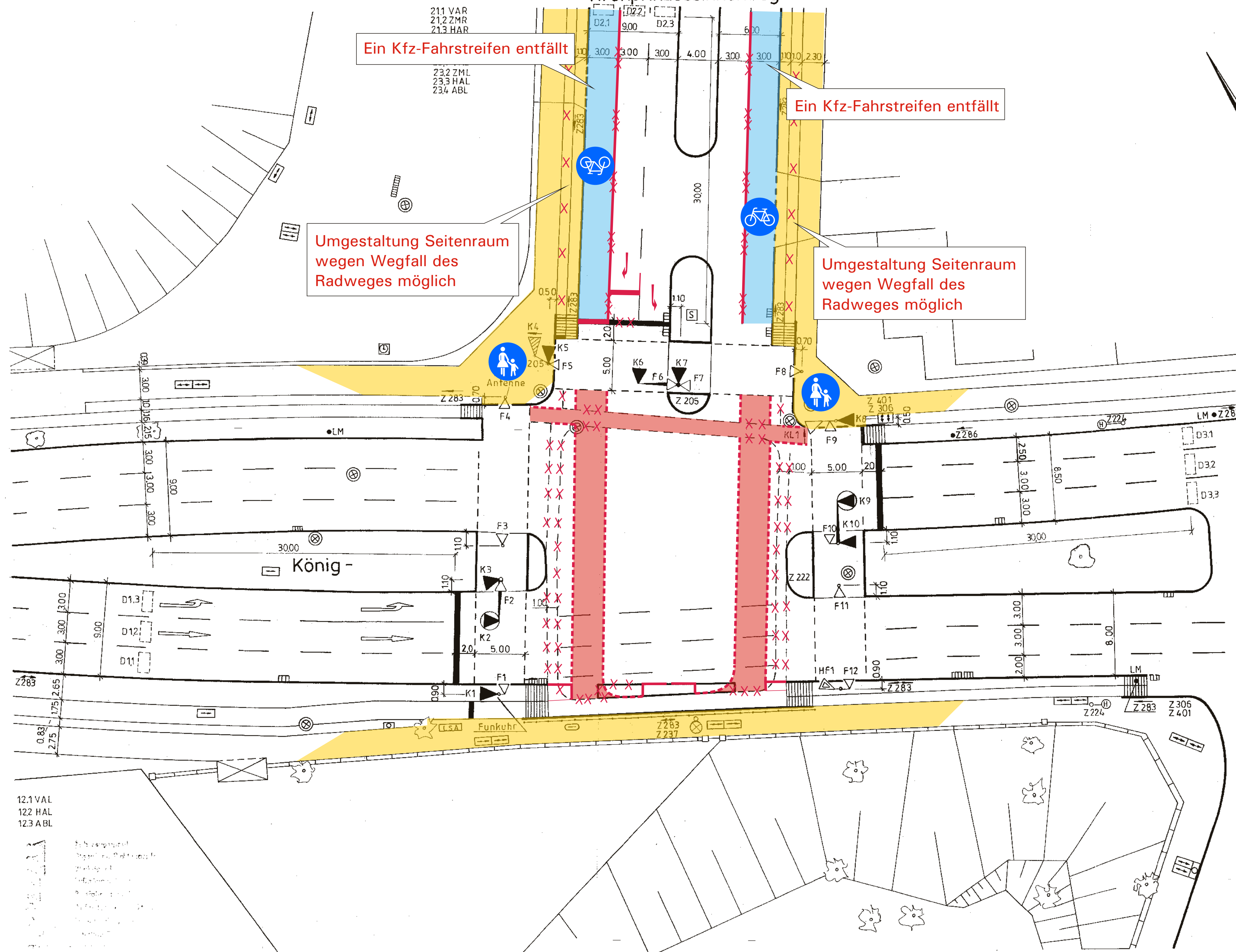
12.1.LVAL
12.2.HAL
12.3.ABL

31.1.VAG
31.2.HAG
31.3.ABG

IGT INGENIEURGEMEINSCHAFT
Dipl.-Ing. Hans-Dieter Richter GmbH
Fasanenpark 41 · 15647 Zehlendorf
Tel. (0 30 41) 21 54 58 · Fax (0 30 41) 21 54 59

b R1 außer Betrieb ab 20.9.98 (13.50) a-2 Lagepl.-Nr. L-12X71 in L-12071 geänd. a-1 Busspur ergänzt a Inbetriebnahme am 13.6.96; -5 Änderung n. Ortsbesichtig. v. 06.07.95 -4 Änderung lt. Pol.Präs. vom 13.7.94 -3 Position d. Schleifen geänd. -2 Signalisierung geänd. -1 Iqez. n. Bez. Pl. Nr. 50-318-14-Abschn. BEWAG am 22.3.94, m. NB32 am 25.3.94			28.69696 06.06.795 06.06.795 06.06.795 06.06.795 06.06.795 06.06.795	23.07.96 23.07.96 23.07.96 23.07.96 23.07.96 23.07.96 23.07.96
M1:250 bearbeitet gezeichnet gesehen geprüft	Datum 31.3.94 29.3.94 — 31.3.94	Name Gump Kricher — Pummelger		
Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe III C Berlin 30, den 15.4.94 i.A. <i>Ward...</i>		Zehldf. LSA Kronprinzessinnenweg / Am Sandwerder L-12071 b		

Kronprinzessinnenweg



Ein Kfz-Fahrbahnbereich entfällt

Ein Kfz-Fahrbahnbereich entfällt

Umgestaltung Seitenraum wegen Wegfall des Radweges möglich

Umgestaltung Seitenraum wegen Wegfall des Radweges möglich

32,1 VAL
32,2 ZMR
32,3 HAR
32,4 ABR

straße

Aktenexemplar

f	Gerätetausch i.B. am 14.7.05, VA-Bus	11.23.83
e	Änd. n. Ortsbes. vom 4.6.96	5.6.96 / 10.11.96
d-1	Haltelinie versetzt	12.2.90
d	Lagepl. Nr. V-2598 in L-12005 geändert	12.1.83
c	VZ angeordnet am 21.3.83	19.5.83
	Inbetriebnahme am 25.6.80	11.17.80
b	Fahrbahnmarkierung ergänzt	23.180
a	Straßenbauliche Änderung	15.10.78

L S A
Königstr. / Kronprinzessinnenweg

Berlin 31.11.1978	M 1:250	Name	Datum
gezeichnet		Pfau	11.9.78
geprüft		Chall	11.9.78
gesehen		He	13.9.78

L-12005 f

12,1 VAL
12,2 HAL
12,3 ABL

Unterlage 9.9-Kostenschätzung

Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname	Seite
1	Kostenschätzung Strecken und Ingenieurbauwerke	1
2	Kostenschätzung Knotenpunkte	2
3	Kostenschätzung Zusammenstellung	3
4	Kostenschätzung (Grunderwerb, Nebenkosten)	4

Kostenschätzung Strecken und Ingenieurbauwerke

Abschnitt	Länge [m]	Strecke [EUR]	Ingenieurbauwerke [EUR]	Kosten [EUR]		Mio. EUR/km	
K-01-a-0	130	74.100	0	74.100	74.100	0,57	0,57
K-01-a-1	370	14.800	0	14.800	375.800	0,04	0,14
K-01-a-2	160	19.400	150.000	169.400		1,06	
K-01-a-3	280	117.600	0	117.600		0,42	
K-01-a-4	1.340	53.600	0	53.600		0,04	
K-01-a-5	240	9.600	0	9.600		0,04	
K-01-a-6	270	10.800	0	10.800		0,04	
K-02-a-1	130	22.100	0	22.100	760.556	0,17	0,31
K-02-a-2	2.320	738.456	0	738.456		0,32	
K-03	3.990	1.197.000	0	1.197.000	1.197.000	0,30	0,30
K-04	1.130	635.668	0	635.668	635.668	0,56	0,56
K-05-a-1	1.000	135.000	0	135.000	135.000	0,14	0,14
K-06	480	66.048	0	66.048	66.048	0,14	0,14
K-07	200	767.720	0	767.720	767.720	3,84	3,84
K-08	380	40.850	0	40.850	40.850	0,11	0,11

Kostenschätzung Knotenpunkte

Knotenpunkt	Abschnitt	Kosten gesamt
KP-000	K-01-a-1	2.000
KP-001	K-01-a-1	8.250
KP-002	K-01-a-1	8.250
KP-003	K-01-a-4	8.250
KP-004	K-01-a-4	8.250
KP-005	K-01-a-4	8.250
KP-006	K-01-a-4	8.250
KP-007	K-01-a-4	8.250
KP-008	K-01-a-4	8.250
KP-009	K-01-a-4	133.250
KP-010	K-01-a-5	8.250
KP-011	K-01-a-5	8.250
KP-012	K-01-a-6	8.250
KP-013	K-02-a-2	8.250
KP-021	K-03	14.500
KP-022	K-04	8.250
KP-023	K-04	127.000
KP-024	K-05-a-1	2.000
KP-025	K-05-a-1	2.000
KP-026	K-05-a-1	2.000
KP-030	K-06	2.000
KP-031	K-07	127.000
KP-032	K-08	252.000

Kostenschätzung Zusammenstellung

Abschnitt	Strecke [EUR]	Ingenieurbauwerke [EUR]	Knotenpunkte [EUR]	Gesamt [EUR]
K-01-a-0	74.100	0	0	74.100
K-01-a-1	14.800	0	18.500	33.300
K-01-a-2	19.400	150.000	0	169.400
K-01-a-3	117.600	0	0	117.600
K-01-a-4	53.600	0	182.750	236.400
K-01-a-5	9.600	0	16.500	26.100
K-01-a-6	10.800	0	8.250	19.100
K-02-a-1	22.100	0	0	22.100
K-02-a-2	738.456	0	8.250	746.700
K-03	1.197.000	0	14.500	1.211.500
K-04	635.668	0	135.250	770.900
K-05-a-1	135.000	0	6.000	141.000
K-06	66.048	0	2.000	68.000
K-07	767.720	0	127.000	894.700
K-08	40.850	0	252.000	292.900

Kostenschätzung (Grunderwerb, Nebenkosten)

Kostenkomponenten	Kosten [EUR]
Grunderwerb	97.000
Strecke	3.902.742
Knotenpunkte	771.000
Ingenieurbauwerke	150.000
Summe ohne Grunderwerb	4.823.742
10 % Nebenkosten	482.374
Summe Netto inkl. Nebenkosten (ohne Grunderwerb)	5.306.116
19 % Mehrwertsteuer	1.008.162
Summe Brutto inkl. Nebenkosten (inkl. Grunderwerb)	6.411.278

Unterlage 9.10-Konfliktliste

Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname		Seite
1	Konfliktliste	1

Konflikt	Bereiche	SGA St.-Zd.	SGA Ch.-Wi.	UNB St.-Zd.	UNB Ch.-Wi.	SenUVK IV B	SenUVK III (Naturschutz)	SenUVK IV A (Prognose-netz)	SenUVK IV C (OPNV)	SenUVK V (Ingenieur-bauwerke)	VLB	BVG	Deutsche Bahn	Sonstige	Fazit / To Do	wer?	Status
Unterhaltung Verkehrssicherungspflicht	Allgemein	x	x											BSR	grundsätzliches Vorgehen abstimmen	infraVelo / Senat / Bezirke	offen
Wegfall Anwohnerstellplätze	Allgemein	x	x												Stellplatzbilanz je Abschnitt aufstellen und weiterhin abstimmen	infraVelo / SHP / Bezirke	offen
Grober Eingriff in Naturschutz (Bau Gehweg, Beleuchtung)	K-02-a-2				x		x								Kartierung, ggf. wassergebundene Decke für Gehweg	Bosch & Partner / SHP / infraVelo / SenUVK III / Bezirk Ch.-Wi.	offen
Grober Eingriff in Naturschutz (Beleuchtung)	K-03			x			x								Kartierung	Bosch & Partner / SHP / infraVelo / SenUVK III / Bezirk St.-Zd.	offen
Grober Eingriff in Naturschutz (Bau Radweg, Beleuchtung)	K-04			x			x								Kartierung	Bosch & Partner / SHP / infraVelo / SenUVK III / Bezirk St.-Zd.	offen
Ggf. Eingriff in Naturschutz (Bau RSV)	K-05-b-5			x			x								Keine Vorzugstrasse	-	erl.
Eingriff in Naturschutz (Bau Anbindung)	Anbindung Babelsberg (Bismarckstraße)			x			x								Keine Vorzugstrasse	-	erl.
Hohe Verkehrsstärken (ohne alternative Route)	K-01-a-6 / K-02-a-1 K-01-b		x												Zählung (Nachtragsangebot SHP)	SHP	offen
Wegfall von Bäumen/Grünflächen (kein Naturschutzgebiet)	K-01-a-3		x		(x)										Gem. Lageplanzeichnung keine Baumstandorte betroffen	SHP / infraVelo / Bezirk Ch.-Wi.	offen
Flächenverfügbarkeit in Unterführung	K-02-a1		x												Querschnitt laut Zeichnungen ausreichend, keine Kritik zum Querschnitt vom SGA	-	erl.
Flächenverfügbarkeit in Unterführung	K-02-b2	x													Keine Vorzugstrasse	-	erl.
Flächenverfügbarkeit (Nutzung durch Kiosk)	K-05-b-1	x													Keine Vorzugstrasse	-	erl.
Engstellen	K-07	x													Grunderwerb notwendig, Eigentumsverhältnisse sind zu klären	infraVelo / SenUVK / Bezirk St.-Zd.	offen
Kopfsteinpflaster entfernen	Anbindung Babelsberg (Bismarckstraße)	x													Keine Vorzugstrasse	-	erl.
Anbindung ans bestehende Netz	Anbindung Nord (KP-000)		x												Querungshilfen Bestand (LSA) nutzen, RSV in Planungen zum Henriettenplatz berücksichtigen	SHP	erl.