



Berlin

Untersuchungsbericht zur
Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbin-
dung Teltowkanalroute (RSV Nr. 6)

Vorhabenträger:
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Teltowkanalroute

– Bericht zum Projekt Nr. 18085 –

Auftraggeber:

GB infraVelo GmbH
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

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: Daniel Martin M.Sc. (SHP Ingenieure)
Dipl.-Ing. Sven Schicketanz (Bosch & Partner)
Dr.-Ing. Christoph von der Haar (grbv)

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

Hannover, den 18.06.2019

Inhalt

Tabellenverzeichnis	7
Abbildungsverzeichnis	8
Zusammenfassung	13
1 Projektorganisation	1
1.1 Auftraggeber	1
1.2 Auftragnehmer	1
1.3 Aufgabenstellung	1
1.4 Information und Dialog	2
2 Planungsgrundlagen	5
2.1 Zielformulierung	5
2.2 Allgemeines Vorgehen	6
2.3 Regel- und Qualitätsstandards	6
2.4 Regelabmessungen	9
2.5 Abweichungen	11
2.6 Normen, Richtlinien, Grundlagen	11
3 Projektkorridor	13
3.1 Bestandsanalyse	13
3.1.1 Entwicklung von Trassenvarianten	14
3.1.2 Vorhandene Strecken	15
3.1.3 Vorhandene Knotenpunkte	17
3.1.4 Bewertungskriterien	18
3.1.5 Umwelt- und Naturschutz	22
3.1.6 Öffentlicher Personennahverkehr	25
3.1.7 Wasserstraßen	26
3.1.8 Fußverkehr	26
3.1.9 Kfz-Verkehr	27
3.1.10 Wirtschaftsverkehr	27
3.1.11 Parken	28
3.1.12 Städtebau/Denkmalschutz	28
3.1.13 Grunderwerb	30
3.1.14 Rampen	31
3.2 Projektrelevante Planungen	31
4 Variantenvergleich	34
4.1 Varianten innerhalb des Projektkorridors	34
4.1.1 Verworfenen Varianten	34
4.1.2 T-01-a/b	35
4.1.3 T-11-a/b	37
4.1.4 T-15-a/b/c/d	37
4.1.5 T-16-a/b/c/d	39
4.2 Varianten außerhalb des Trassenkorridors	42
4.2.1 Kurzbeschreibung Ostvariante	42
4.2.2 Kurzbeschreibung Westvariante	44
4.2.3 Variantenvergleich	47
5 Ingenieurbauwerke	50
5.1 Grundlagen	50
5.1.1 Einleitung	50
5.1.2 Unterlagen	50
5.1.3 Lage der Bauwerke	51
5.2 Bestandsbauwerke	53

5.2.1	Bauwerk – Eugen-Kleine-Brücke	53
5.2.2	Bauwerk – Emil-Schulz-Brücke	55
5.2.3	Bauwerk – Bäkebrücke	63
5.2.4	Bauwerk – Krahermersteg	64
5.2.5	Bauwerk – Prinzregent-Ludwig-Brücke	73
5.2.6	Bauwerk – Hannemannbrücke	75
5.2.7	Bauwerk – Siemensbrücke	77
5.2.8	Bauwerk – Hermann-Ganswindt-Brücke	83
5.2.9	Bauwerk – Geh- und Radwegbrücke am Berliner Südkreuz	86
5.2.10	Bauwerk – Kolonnenbrücke	89
6	Vorzugsvariante	92
6.1	Kurzanalyse der Vorzugstrasse	92
6.2	Vorzugsführung innerhalb der Vorzugstrasse	93
6.2.1	Uferweg (T-01 bis T-08, T-09.2, T-15-a-1)	93
6.2.2	Anliegerstraßen (T-09.1, T-10 – T-12, T-14)	98
6.2.3	Hans-Baluschek-Park (T-15-a-1)	102
6.2.4	Bahnhof Südkreuz (T-15-a-2)	102
6.2.5	Wilhelm-Kabus-Straße (T-16-a-1)	103
6.2.6	Sonderweg entlang der Bahngleise (T-16-a-2)	106
6.3	Parken/Stellplatzbilanz	107
6.4	Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz inkl. Baumstandorten	108
6.5	Öffentlicher Personennahverkehr	110
6.6	Wasserstraßen	110
6.7	Fußverkehr	110
6.8	Kfz-Verkehr	111
6.9	Wirtschaftsverkehr	111
6.10	Städtebau/Denkmalschutz	111
6.11	Grunderwerb	112
6.12	Rampen	112
6.13	Zubringerstrecken	112
6.14	Fahrradparken	115
6.15	Umsetzungsprioritäten	116
6.16	Ausbaustufen	116
6.17	Kosten	116
6.18	Wirtschaftlichkeit	119
6.18.1	Nutzen-Kosten-Rechnung	119
6.18.2	Sensitivitätsbetrachtung	125
6.19	Abweichungen von den Standards	125
6.20	Einschätzung zur Art des Genehmigungsverfahrens und zur voraussichtlichen Verfahrenslänge	126
6.21	Klärungsbedarf in der Vorplanung	128
7	Anlagen	129
	Anlagenverzeichnis	129
8	Unterlagen	154
8.1	Streckendatenbank	154
8.2	Knotenpunktdatenbank	154
8.3	Übersichtskarten	154
8.4	Bewertung	154
8.5	Verworfenen Varianten	154
8.6	Querschnitte je Abschnitt	154
8.7	Lagepläne	154
8.8	Knotenpunktskizzen	154

8.9	Kostenschätzung	154
8.10	Konfliktliste	154

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Arbeitsbesprechungen und Dialogrunden	3
Tab. 2: Regelstandards an Radschnellverbindungen nach FGSV-Papier und Anpassungen für Berlin nach RSV-Potenzialuntersuchung Berlin	7
Tab. 3: Bewertungskriterien und Gewichtung Variantenvergleich	19
Tab. 4: Beispiel Variantenentscheid	22
Tab. 5: Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes Berlin	27
Tab. 6: Stellplatzbilanz Vorzugs- und Westvariante	48
Tab. 7: Konfliktpotenzial Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen: Vorzugsvariante	48
Tab. 8: Konfliktpotenzial Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen: Westvariante	48
Tab. 9: Variantenvergleich außerhalb des Trassenkorridors	49
Tab. 10: Kenndaten Eugen-Kleine-Brücke	53
Tab. 11: Kenndaten Emil-Schulz-Brücke	56
Tab. 12: Kenndaten Bäkebrücke	63
Tab. 13: Kenndaten Krahermersteg	65
Tab. 14: Kenndaten Prinzregent-Ludwig-Brücke	73
Tab. 15: Kenndaten Hannemannbrücke	75
Tab. 16: Kenndaten Siemensbrücke	77
Tab. 17: Kenndaten Hermann-Ganswindt-Brücke	84
Tab. 18: Kenndaten Geh- und Radwegbrücke am Südkreuz	87
Tab. 19: Kenndaten der Kolonnenbrücke	90
Tab. 20: Anteil verschiedener Führungsformen auf der freien Strecke	92
Tab. 21: Anteil verschiedener Führungsformen in den Knotenpunkten	92
Tab. 22: Stellplatzbilanz Vorzugstrasse	108
Tab. 23: Kostenansätze für Streckenabschnitte und Knotenpunkte	116
Tab. 24: Kostenschätzung	117
Tab. 25: Kostenschätzung Ingenieurbauwerke (Baukosten)	118
Tab. 26: Kostenschätzung über die Annuitäten	120
Tab. 27: Berechnung der Nutzenkomponenten	121
Tab. 28: Ergebnisse der Nutzenkomponenten für beide Szenarien	123
Tab. 29: Ergebnis Nutzen-Kosten-Analyse	124
Tab. 30: Sensitivitätsbetrachtung	125
Tab. 31: Abweichungen der Vorzugstrasse von den Mindeststandards	126

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: RSV an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 1	9
Abb. 2: RSV an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 2	10
Abb. 3: RSV an Nebenstraßen	10
Abb. 4: RSV auf Sonderwegen	11
Abb. 5: Lage der Teltowkanalroute (RSV 6) im Berliner Stadtgebiet	13
Abb. 6: Untersuchte Strecken und Trassenvarianten (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe)	15
Abb. 7: Struktur Steckbriefe Strecken	16
Abb. 8: Struktur Steckbriefe Knotenpunkte	17
Abb. 9: Beispiel Variantenvergleich	21
Abb. 10: Verbindungsrampe nördl. Emil-Schulz-Brücke	31
Abb. 11: Verbindungsrampe süd. Krahermersteg	31
Abb. 12: Übersicht Konzept Schöneberger Linse	33
Abb. 13: Variantenverlauf T-01-a/b	35
Abb. 14: Variantenverlauf T-11-a/b	37
Abb. 15: Variantenverlauf T-15-a/b/c/d	38
Abb. 16: Variantenverlauf T-16-a/b/c/d	40
Abb. 17: Vorhandener Weg am Teltowkanal	42
Abb. 18: Maulbronner Ufer	42
Abb. 19: Wolframstraße westlich Konradinstraße	43
Abb. 20: Wolframstraße östlich Konradinstraße	43
Abb. 21: Radwegführung Alter Park I	43
Abb. 22: Radwegführung Alter Park II	43
Abb. 23: Reinhardtstraße	44
Abb. 24: Tempelhofer Damm	44
Abb. 25: Lauenburger Straße (Fahrradstraße)	45
Abb. 26: Lauenburger Straße (Verkehrsberuhigter Bereich)	45
Abb. 27: Werdauer Weg – Autobahnbrücke	45
Abb. 28: Sachsendamm Höhe Torgauer Straße	45
Abb. 29: Radweg Torgauer Straße	46
Abb. 30: Cheruskerstraße	46
Abb. 31: Langenscheidtbrücke	47
Abb. 32: Crellestraße	47
Abb. 33: Radweg Bülowstraße	47
Abb. 34: Durchfahrt Nelly-Sachs-Park	47
Abb. 35: Lage der Bauwerke auf der Teltow-Route	52
Abb. 36: Seitenansicht	54
Abb. 37: Brückenunterseite	54
Abb. 38: Fahrbahn und Absturzsicherung	54
Abb. 39: Radwegbereich	54
Abb. 40: Flügelwand	54
Abb. 41: Widerlagerbank	54
Abb. 42: Querschnitt der Eugen-Klein-Brücke und derzeitige Fahrspuraufteilung	55
Abb. 43: Seitenansicht	57
Abb. 44: Brückenunterseite	57
Abb. 45: Fahrbahn	57
Abb. 46: Stahlbetonwand vor Seitenfeld	57
Abb. 47: Westl. Pfeiler und Seitenfeld	57
Abb. 48: Radweg vor dem westl. Pfeiler	57
Abb. 49: Potenzieller Verlauf des Radschnellweges vor dem westlichen Pfeiler	58

Abb. 50: Geländehöhe im Bereich der Emil-Schulz-Brücke (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)	59
Abb. 51: Stützbauwerk und Böschungsverlauf auf der südwestlichen Seite des Brückenbauwerks auf halber Rampenlänge	59
Abb. 52: Stützbauwerk und Böschungsverlauf auf der nordwestlichen Seite des Brückenbauwerks auf halber Rampenlänge	60
Abb. 53: Stützbauwerk mit eingehängtem Radschnellweg auf der nordwestlichen Seite des Brückenbauwerks ohne Lasterhöhung für die Stützwand	61
Abb. 54: Seitenansicht	64
Abb. 55: Brückenunterseite	64
Abb. 56: Übergangskonstruktion	64
Abb. 57: Verstärktes Bauwerkslager	64
Abb. 58: Fahrbahn und Verkehrseinengung	64
Abb. 59: Beschilderung zur Verkehrsbeschränkung	64
Abb. 60: Seitenansicht	66
Abb. 61: Fahrbahn und Absturzsicherung	66
Abb. 62: Brückenunterseite (Blickrichtung auf westlichen Pfeiler)	66
Abb. 63: Gesims	66
Abb. 64: Westlicher Pfeiler	66
Abb. 65: Östlicher Pfeiler	66
Abb. 66: Ausschnitt aus dem Bestandsplan im Bereich des westlichen Pfeilers	67
Abb. 67: Geh- und Radwege im Bereich des westlichen Pfeilers (Variante 1)	68
Abb. 68: Geh- und Radwege vor und hinter dem westlichen Pfeiler (Variante 1)	69
Abb. 69: Geländehöhen im Bereich des Krahrmerstegs (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)	70
Abb. 70: Herstellen von HDI-Säulen in einem Gebäudekeller (© Implenia Spezialtiefbau GmbH, Düsenstrahlverfahren)	71
Abb. 71: Geh- und Radwege im Bereich des westlichen Pfeilers mit Bodenverbesserung (Variante 2)	72
Abb. 72: Geh- und Radwege im Bereich vor und hinter dem westlichen Pfeiler mit Bodenverbesserung (Variante 2)	72
Abb. 73: Seitenansicht	74
Abb. 74: Brückenunterseite	74
Abb. 75: Fahrbahn	74
Abb. 76: Fahrbahn	74
Abb. 77: Flügelwand des Widerlagers	74
Abb. 78: Übergangskonstruktion	74
Abb. 79: Seitenansicht	76
Abb. 80: Brückenunterseite	76
Abb. 81: Fahrbahn	76
Abb. 82: Widerlagerbank und Brückenlager	76
Abb. 83: Widerlagerwand	76
Abb. 84: Übergangskonstruktion	76
Abb. 85: Seitenansicht	78
Abb. 86: Brückenunterseite	78
Abb. 87: Bereich zw. nördlichem Pfeiler und Teltowkanal	78
Abb. 88: Widerlagerbereich auf der Nordseite	78
Abb. 89: Pfeiler auf der Nordseite	78
Abb. 90: Übergangskonstruktion	78

Abb. 91: Geh- und Radweg im Bereich des nördlichen Pfeilers (Variante 1)	79
Abb. 92: Geh- und Radweg unmittelbar vor dem nördlichen Pfeiler (Variante 1)	80
Abb. 93: Geh- und Radweg im Bereich des nördlichen Pfeilers (Variante 2)	80
Abb. 94: Geh- und Radweg unmittelbar vor dem nördlichen Pfeiler (Variante 2)	81
Abb. 95: Geländehöhen im Bereich der Siemensbrücke (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)	82
Abb. 96: Radschnellweg auf halber Rampenlänge	83
Abb. 97: Seitenansicht	85
Abb. 98: Fahrbahn	85
Abb. 99: Geh- und Radweg (Ostseite)	85
Abb. 100: Kantenstein zwischen Geh- und Radweg	85
Abb. 101: Bewuchs am Schrammbord	85
Abb. 102: Unebenheiten am Bauwerksübergang	85
Abb. 103: Brückenquerschnitt und derzeitige Nutzung	86
Abb. 104: Seitenansicht im Bereich des Sachsendamms	88
Abb. 105: Seitenansicht im Bereich der Autobahn	88
Abb. 106: Geh- und Radweg (Blickrichtung Norden)	88
Abb. 107: Geh- und Radweg (Blickrichtung Süden)	88
Abb. 108: Rampe zwischen Sachsendamm und Autobahn	88
Abb. 109: Treppenaufgang und -abgang zwischen Sachsendamm und Autobahn	88
Abb. 110: Brückenquerschnitt der Geh- und Radwegbrücke am Berliner Südkreuz	89
Abb. 111: Seitenansicht im Bereich des unterführten Radwegs	91
Abb. 112: Brückenunterseite	91
Abb. 113: Geh- und Radweg	91
Abb. 114: Blasen im Bereich des Geh- und Radwegs	91
Abb. 115: Übergangskonstruktion im Geh- und Radwegbereich	91
Abb. 116: Widerlager und Lager	91
Abb. 117: Beispiel Bestands- und Planungsquerschnitt Uferweg (T-07)	94
Abb. 118: Bevorrechtigung der RSV im Zuge der Bäkestraße	96
Abb. 119: Teilsignalisierung Querung Birkbuschstraße	97
Abb. 120: Beispiel Bestands- und Planungsquerschnitt Fahrradstraße (T-10, Borstellstraße)	99
Abb. 121: Beschilderung und Markierung einer Fahrradstraße	100
Abb. 122: Beschilderung und Markierung einer Radschnellverbindung mit abknickendem Trassenverlauf	100
Abb. 123: Bestandsquerschnitt Wilhelm-Kabus-Straße (Tunnel)	104
Abb. 124: Alternative Buslinienführung Südkreuz	105
Abb. 125: Planungsquerschnitt Wilhelm-Kabus-Straße (Vorzugsvariante)	106
Abb. 126: Vorzugsführung Wilhelm-Kabus-Straße (Lageplan)	106
Abb. 127: Planfreie Querung einer Brücke (Beispiel Krahermersteg)	112
Abb. 128: Varianten Zubringerstrecke Nord	113
Abb. 129: Zuwegung der Brücke über den Landwehrkanal	114
Abb. 130: Zuwegung Yorck-Brücken	114
Abb. 131: Skizze Zubringerstrecken Bahnhof Südkreuz	115
Abb. 132: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Tab. 10.1, SrV 2013)	122

Glossar/Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGÜ	Fußgängerüberweg
KP	Knotenpunkt
LaPro	Landschaftsprogramm
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ONB	Obere Naturschutzbehörde
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RSV	Radschnellverbindung
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEP	Stadtentwicklungsplan
UNB	Untere Naturschutzbehörde
VLB	Verkehrslenkung Berlin
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

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

Die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung legt für den Projektkorridor zwischen der Landesgrenze im Stadtteil Lichterfelde-Süd und der Kolonnenbrücke an der Grenze zum Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine Vorzugstrasse fest. Diese erstreckt sich auf eine Länge von ca. 8,75 km und endet nördlich des S-Bahnhofes Südkreuz. Vom Bahnhof Südkreuz werden bis zu drei Zubringerstrecken empfohlen, welche zentrale Ziele im Berliner Stadtzentrum anbinden.

Die Vorzugstrasse ist insbesondere bezüglich der hohen durchschnittlichen, zu erwartenden Reisegeschwindigkeit positiv zu bewerten, da sie überwiegend abseits des Kfz-Verkehrs auf separaten Wegen geführt wird. Anhand von planfreien Querungen werden Wartezeiten an Hauptverkehrsstraßen minimiert.

Insbesondere in den Bereichen der Anlage von planfreien Rampen zur Unterquerung von Hauptverkehrsstraßen ist Grunderwerb vonnöten, die geschätzten Kosten zum Erwerb von Bauland betragen ca. 1.000.000 €. Insgesamt werden knapp 9.500.000 € Nettogesamtkosten veranschlagt.

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 August 2018 bis Juni 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 31. Januar 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 130 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 in Anlage 1 stellt dar, wie mit den Hinweisen im weiteren Verlauf umgegangen wurde.

Tab. 1: Arbeitsbesprechungen und Dialogrunden

Datum	Thema und Inhalt der Abstimmung	Teilnehmende
14.09.2018	Befahrung: Trasse - Hauptvariante	SenUVK IVb,
04.10.2018	Abstimmung Straßen- und Grünflächenamt Steglitz-Zehlendorf	SGA Steglitz-Zehlendorf
10.10.2018	Abstimmung Umwelt- und Naturschutzbelange Steglitz-Zehlendorf	UNB Steglitz-Zehlendorf
Datum	Thema und Inhalt der Abstimmung	Teilnehmende
01.11.2018	Abstimmung Umwelt- und Naturschutzbelange Tempelhof-Schöneberg	UNB Tempelhof-Schöneberg
02.11.2018	Abstimmung Straßen- und Grünflächenamt Tempelhof-Schöneberg	SGA Tempelhof-Schöneberg
13.12.2018	Befahrung: Teltowkanal West- und Ostvariante	SenUVK IVb
19.12.2018	Abstimmung Obere Naturschutzbehörde	SenUVK III
24.01.2019	Abstimmung Lichtsignalanlagen	VLB
25.01.2019	Abstimmung Anbindung Potsdam	Stadt Potsdam

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

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

31.01.2019	Öffentliche Informations- und Dialogveranstaltung	Interessierte Öffentlichkeit
08.02.2019	Abstimmung Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg	SGA Friedrichshain-Kreuzberg
16.05.2019	Abstimmung Planung ÖPNV	SenUVK IV C 4
17.05.2019	Dialog mit Bezirksstadträtinnen	Bezirke Tempelhof-Schöneberg; Steglitz-Zehlendorf

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
Entwurfs-elemente	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.

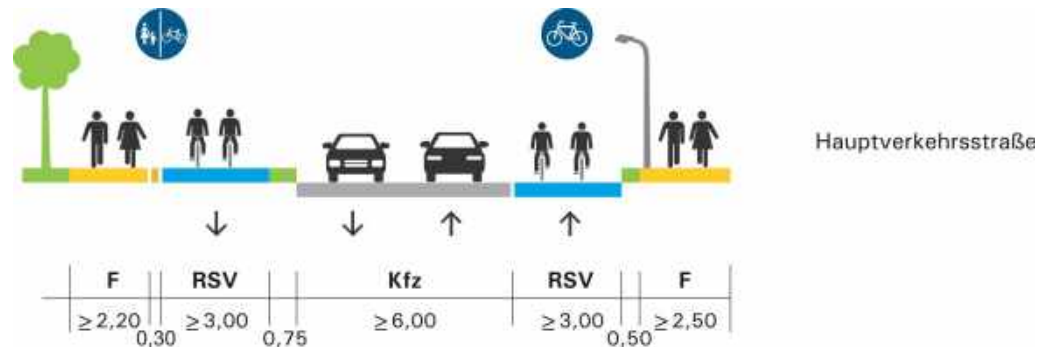


Abb. 1: RSV an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 1

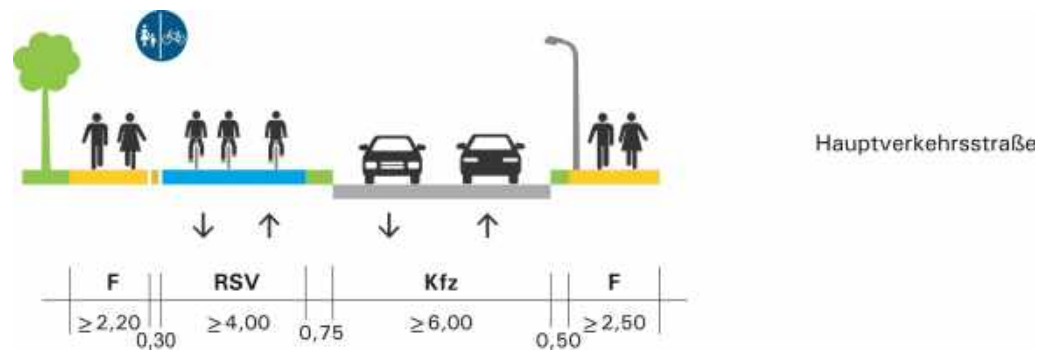


Abb. 2: RSV an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 2

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.

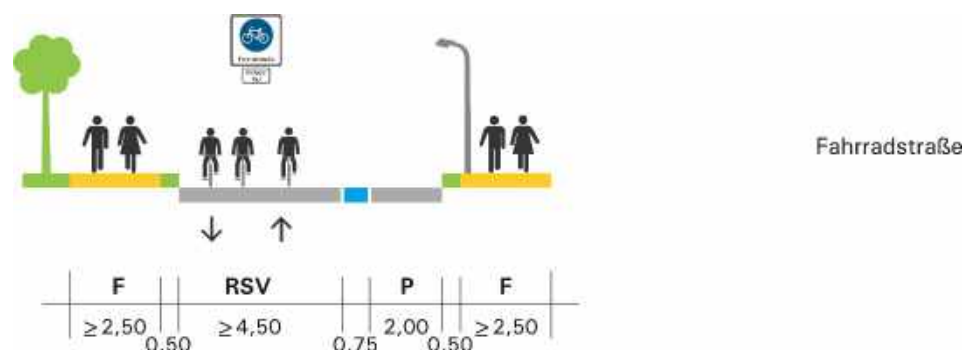
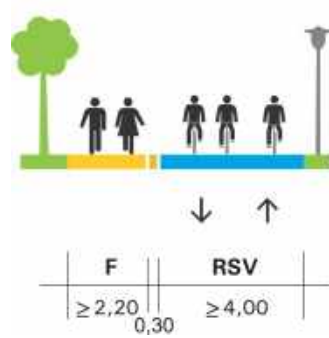


Abb. 3: RSV an Nebenstraßen



Sonderweg

Abb. 4: RSV 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 abgesehen. 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 Regelaßmessungen 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:
 - o Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
 - o Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (EG_RSV 2014)
 - o Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
 - o 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

Der Trassenkorridor beginnt an der nordöstlichen Grenze der brandenburgischen Stadt Teltow zum Land Berlin und verläuft überwiegend entlang des Teltowkanals durch die Stadtteile Lichterfelde, Lankwitz und Steglitz (Bezirk Steglitz-Zehlendorf). Im östlichen Bereich von Steglitz verlässt der Korridor den Verlauf des Kanals und durchschreitet in nördliche Richtung Wohngebiete in Richtung Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Im Stadtteil Schöneberg verläuft der Korridor parallel und westlich zur Bahntrasse bis zur BAB 100/Südkreuz.

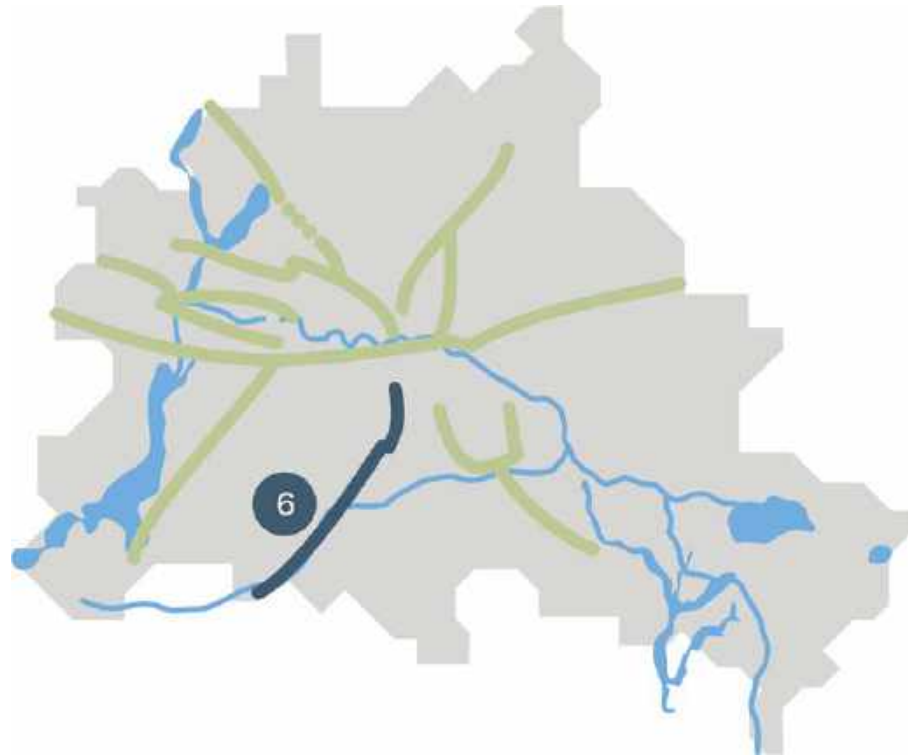


Abb. 5: Lage der Teltowkanalroute (RSV 6) im Berliner Stadtgebiet

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 IV B). 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 8.1 und 8.2). 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. Zur besseren Lesbarkeit sind die Übersichtskarten zum Trassenkorridor sowohl in der Anlage als auch in Unterlage 8.3 enthalten.

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

3.1.1 Entwicklung von Trassenvarianten

Der Trassenkorridor erstreckt sich von der Grenze zum Bundesland Brandenburg im Bereich der Verlängerung der Sachtlebenstraße im Ortsteil Zehlendorf (Bezirk Steglitz-Zehlendorf) bis hin zur Kolonnenbrücke in Schöneberg (Bezirk Tempelhof-Schöneberg), welche an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg angrenzt. Parallel zur in der Potenzialuntersuchung vorgeschlagenen Streckenführung werden Trassenalternativen im Trassenkorridor von beidseitig einem Kilometer betrachtet. Zudem werden Anbindungen bis zur Landesgrenze bzw. bis zur Stadtmitte (Potsdamer Platz/ Brandenburger Tor) geprüft.

In einem ersten Schritt werden alle räumlich sinnvollen Alternativen betrachtet. Im Zuge dessen werden auch Vorschläge aus der öffentlichen Beteiligung berücksichtigt. Jeder Abschnitt wird mit dem Präfix „T“ als Kennzeichnung der Teltowkanalroute gekennzeichnet.

Zusätzlich zu den Alternativen innerhalb des Trassenkorridors erfolgte im Abstimmungsprozess mit SenUVK insbesondere aufgrund der Umsetzungshemmnisse im Bereich des Bahnhofs Südkreuz sowie des Parks am Gleisdreieck der Prüfauftrag für zwei weitere Varianten, welche z. T. außerhalb des Trassenkorridors liegen. Die Abschnitte dieser beiden Varianten sind in der Übersichtskarte in grün dargestellt und mit den zusätzlichen Präfixen „W“ für westliche Variante bzw. „O“ für östliche Variante versehen. Diese beiden Varianten sind als ganzheitliche Alternativen zur Vorzugstrasse innerhalb des Trassenkorridors zu sehen und nicht anhand des in Kapitel 3.1.4 beschriebenen Variantenvergleichs untereinander abzuwägen. Die beiden zusätzlichen Varianten werden anhand einer ganzheitlichen Analyse mit der Vorzugstrasse innerhalb des Trassenkorridors verglichen (siehe Kapitel 4).

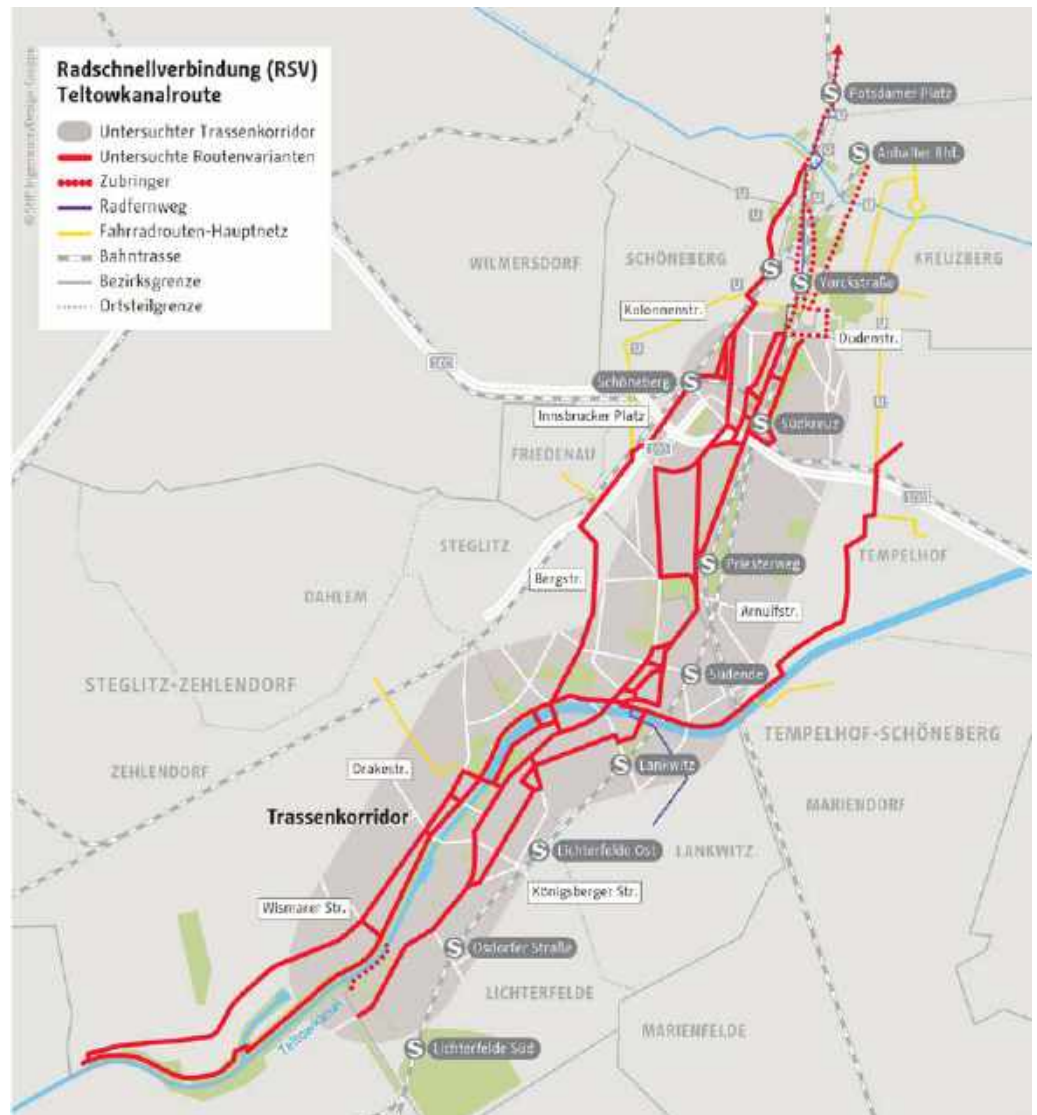


Abb. 6: Untersuchte Strecken und Trassenvarianten (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

3.1.2 Vorhandene Strecken

Streckenabschnitte, welche auch nach Durchführung der Vorprüfung (siehe Kap. 3.1.4) der Machbarkeit als potenziell machbar einzustufen sind, werden mittels einer ausführlichen Bestandsaufnahme dokumentiert. Die örtlichen Gegebenheiten sind pro Streckenabschnitt anhand eines Steckbriefes zusammengefasst (siehe Unterlage 8.1), aus welchem die fotografische Dokumentation einhergeht. Neben den Bestandsdaten sind im Zuge dessen auch vorzusehende Maßnahmen verschriftlicht (ggf. verschiedene Führungsvarianten). Insgesamt sind 54 Streckenabschnitte aufgenommen worden.

In Abb. 7 ist der Aufbau eines exemplarischen Steckbriefes der Streckenabschnitte aufgezeigt. Im oberen Bereich (A) werden allgemeine Angaben wie die Abschnittsnummer, der Straßename 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 oder Angaben zum ÖPNV. Handelt es sich bei einem Abschnitt um einen Weg,

3.1.3 Vorhandene Knotenpunkte

Knotenpunkte werden numerisch aufsteigend von Süd nach Nord und mit dem Präfix „KP“ versehen. Analog zu den Streckenabschnitten werden auch die Knotenpunkte dokumentiert (siehe Abb. 8) und sind in der Unterlage 8.2 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 Teltowkanal (Knotenpunktnummer: 01011)

Bereich A: Allgemeine Angaben

Strassen-/Wegbezeichnung	Verkehrsfunktion	Verkehrsstärke	Verkehrsmittel
Zulässn 1	Stationsstraße		
Funktion:	Hauptverkehrsstraße		
ÖTV:	25.000		
Fahrstreifenanzahl:	2		
zul. Geschwindigkeit:	30		
ÖPNV:	+		
Radverkehrsführung:	Wegmarkiert		
Zulässn 2	Stationsstraße		
Funktion:	Funktion		
ÖTV:	200		
Fahrstreifenanzahl:	2		
zul. Geschwindigkeit:	30		
ÖPNV:	+		
Radverkehrsführung:	Wegmarkiert		
Zulässn 3	Stationsstraße		
Funktion:	Hauptverkehrsstraße		
ÖTV:	22.000		
Fahrstreifenanzahl:	2		
zul. Geschwindigkeit:	30		
ÖPNV:	+		
Radverkehrsführung:	Wegmarkiert		
Zulässn 4	Stationsstraße		
Funktion:	Funktion		
ÖTV:	200		
Fahrstreifenanzahl:	2		
zul. Geschwindigkeit:	30		
ÖPNV:	+		
Radverkehrsführung:	Wegmarkiert		

Bereich B: Anmerkungen

Bereich C: Handlungsempfehlungen

- Knotenpunkt: Planfrei (Querverkehr über Kreuz / Querung)
- Funktion: Hauptverkehrsstraße
- Handlungsempfehlung: Einseitige Einwegführung (einstreigig / einseitig)

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*. Tab. 3 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
	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	Potenziale / Erreichbarkeiten			
	Erschließungsfunktion	8,0	15,0	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 (siehe Unterlage 8.4). 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/Denkmalerschutz‘ 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.

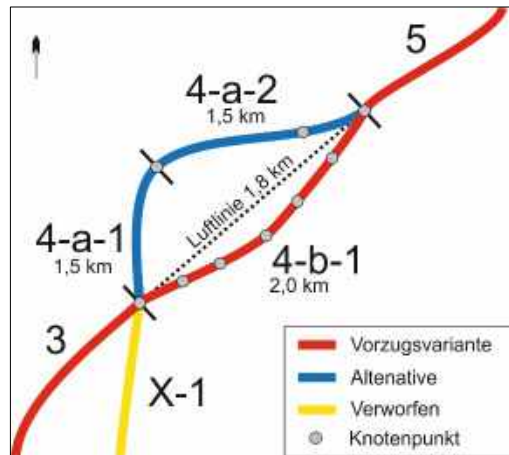


Abb. 9: Beispiel Variantenvergleich

Zwischen den definitiven Abschnitten ,3' und ,5' werden dagegen 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-Fahrstreifen).

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 Umwelt- und Naturschutz

Die Prüfung der Belange des Natur- und Umweltschutzes im Projektkorridor erfolgte auf der Basis vorliegender Rauminformationen in Verbindung mit der Bereisung der Trasse. Berücksichtigt wurden die einschlägigen Geodaten des Umweltatlas Berlin sowie der Stiftung Naturschutz Berlin. Weiterführende Gespräche mit den Naturschutzämtern der Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg sowie der oberen Naturschutzbehörde (SenUVK) dienen 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 im Einzelnen ausgewiesene Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmale, bestehende Kompensationsmaßnahmen sowie Belange des Artenschutzes (siehe Anlage 2)

Mit Bezug auf Naturhaushalt und Umweltschutz zeigt das LaPro in dem für die Radschnellverbindung vorgesehenen Korridor überwiegend Siedlungsgebiete, für die zum geringen Anteil Schwerpunkte der Anpassung an den Klimawandel ausgewiesen sind. Im Bereich des Teltowkanals und der Parkanlagen sind Grün- und Freiflächen sowie Kleingärten dargestellt, für die spezifische naturschutzbezogene Anforderungen an die Nutzung formuliert sind. Nördlich des Teltowkanals sind Vorsorgegebiete für Luftreinhaltung und Klima ausgewiesen. In der überformten Niederung, entlang des Teltowkanals, sowie im städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen sind spezifische Entwicklungsziele für den Biotop- und Artenschutz beschrieben. Die Flächen des Hans-Baluschek-Parks dienen der Pflege und Entwicklung von sonstigen Eignungsflächen für den Biotopverbund und enthalten für die biologische Vielfalt bedeutsame Flächen und Artenreservoir. Hinsichtlich des Landschaftsbilds weisen die Bereiche im Projektkorridor zum Teil besondere Siedlungsgrünstrukturen und Siedlungszusammenhänge auf. Entlang des Teltowkanals und im Bereich der Parkanlagen befinden sich prägende und gliedernde Grün- und Freiflächen mit zum Teil landschafts- und siedlungsraumtypischen Vegetationsbeständen.

Gemäß des LaPro befinden sich entlang des Teltowkanals und der Schienentrassen darüber hinaus Abschnitte der 20 grünen Hauptwege Berlins. In diesen Grünflächen und Parkanlagen ist die Entwicklung dieser Grünzüge vorgesehen. Das LaPro weist für den betreffenden Projektkorridor zudem eine Freiraumachse aus, die gesamtstädtisches Ausgleichspotenzial besitzt. Innerhalb dieses Suchraums befinden sich daher Flächen auf denen prioritärer Kompensationserfordernisse zusammengefasst und wirkungsvoll realisiert werden sollen.

Neben dem Landschaftsprogramm, das sich auf das gesamte Stadtgebiet bezieht, liegt der Projektkorridor auch im Geltungsbereich mehrerer festgesetzter und in der Aufstellung befindlicher Landschaftspläne. Diese Landschaftspläne legen die auf Naturschutz und Landschaftspflege bezogene Zweckbestimmung von Flächen fest und 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 (siehe Anlage 2 und Anlage 3). Bezogen auf die Radschnellverbindung erfolgt dieses 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 vorliegenden Schutzgebieten zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Im Projektkorridor befinden sich das Naturschutzgebiet „Schlosspark Lichterfelde“, das Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet „Schöneberger Südgelände“ sowie die Landschaftsschutzgebiete „Lichterfelde Süd“ und „Heinrich-Laehr-Park“. Neben einem geschützten Landschaftsbestandteil, der Grünanlage Hallesche Straße/ Möckernstraße, sind die vier Kleingewässer „Blanke Helle“, „Francketeich“, „Krummer Pfuhl“ und „Wilhelmsteich“ als Naturdenkmal ausgewiesen. Natura 2000-Gebiete oder Wasserschutzgebiete liegen nicht vor.

Innerhalb des Korridors sind zahlreiche Biotope mit gesetzlichem Schutzstatus gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 28 Berliner Naturschutzgesetz bekannt. Die überwiegend kleinflächigen Biotope verteilen sich über den gesamten Untersuchungsraum. Schwerpunkte liegen entlang des Teltowkanals, den Schienentrassen und in den Parkflächen. Die Biotope sind in Anlage 4 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 5 dargestellt. Sie umfasst Artvorkommen die zwischen 1991-2016 kartiert wurden. Bekannte Vorkommen geschützter Fauna, die zwischen 1948 und 2017 kartiert wurden, sind in Anlage 6 aufgelistet. Ihre Schwerpunkte befinden sich im Bereich des Schöneberger Südgeländes, des Parks an Gleisdreieck, des Friedhofs Eythstraße sowie auf Flächen im Umfeld des Autobahnkreuz Schöneberg und entlang der Schienentrassen.

Über die mit naturschutzrechtlichen Schutzgebietskategorien belegten Flächen sind 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)

umgesetzt sind. Diese finden sich überwiegend in wegebegleitende Grünanlagen und Parkflächen. Das Kompensationsflächenkataster weist den Bäketeich, das Schöneberger Südgelände, teile des Hans-Baluschek-Parks und den Park am Gleisdreieck sowie die Außenanlage der ehemaligen Bezirksbaumschule Steglitz, den Uferbereich des Hafens Steglitz, drei Teiche im Stadtpark Steglitz, eine Fläche im Schönemannweg und einen kurzen Abschnitt der Uferpromenade am Klinikum Steglitz als entsprechende Kompensationsflächen aus. Das Kataster gibt gegenwärtig allerdings ein unvollständiges Bild wieder - die letzte Aktualisierung erfolgte am 07.05.2009, so dass die zuständigen Naturschutzbehörden im weiteren Planungsprozess gezielt um Hinweise auf weitere Kompensationsmaßnahmen im Einflussbereich des Korridors gebeten werden sollten.

Bewertung möglicher Konfliktrisiken mit Belangen des Natur- und Umweltschutzes

Die im Projektkorridor und dessen Wirkraum manifestierten Belange des Natur- und Umweltschutzes lassen keine herausragenden Konfliktrisiken erkennen, die für eine der in Erwägung gezogenen alternativen Trassenabschnitte zu dessen Ausschluss führen würde. Gleichwohl sind bei einer Realisierung der RSV in einzelne Abschnitte stets Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zu erwarten. Überwiegend können die potenziellen Wirkungen jedoch durch Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden, so dass es nicht zu erheblichen Umweltauswirkungen kommt. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen, wie z.B. die Beseitigung von Gehölzen können voraussichtlich durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden. Insgesamt ist bei einer Realisierung der Radschnellverbindung Teltowkanal daher nicht damit zu rechnen, dass es zu unzulässigen Konflikten mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzes kommt, die einer Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen. Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes ist die Radschnellverbindung Teltowkanal daher in allen Abschnitten gut machbar.

Der Umwelt- und Naturschutz ist ein Kriterium des gewichteten Variantenvergleichs (6 Gewichtungspunkte). Beim Vorhandensein hoher Konflikte eines Abschnittes, wie z. B. bei der flächendeckenden Fällung vom Baumbestand, werden Abschnitte dementsprechend schlecht bewertet (Note 5,0). Sind keine Berührungspunkte mit dem Natur- und Umweltschutz vorhanden (z. B. Einrichtung einer Fahrradstraße ohne das Erfordernis der Fällung von Bäumen), schneidet der Abschnitt im entsprechenden Bewertungskriterium gut ab (Note 1,0).

3.1.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Innerhalb des Projektkorridors sind unterschiedliche Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden (siehe Anlage 7). Das Schnellbahnliniennetz verkehrt getrennt vom Straßenraum und ist daher insbesondere für die Potenzialerschließung von Belang.

Parallel zum Trassenkorridor verkehren die S-Bahn-Linien S25 und S26 zwischen der Stadt Teltow und der Innenstadt Berlins, auch die S-Bahn-Linie S2 aus/in Richtung Blankenfelde verläuft zwischen den S-Bahnhöfen Attilastraße und Potsdamer Platz (Zubringer RSV) parallel zur Trasse.

Die S-Bahnlinie S1 zwischen Berlin-Wannsee und Oranienburg verläuft nordwestlich des Trassenkorridors und z. T. parallel zur Westvariante. Zusätzlich werden die beiden im Korridor befindlichen Bahnhöfe Südkreuz und Schöneberg von den Ringbahnlinien S41 und S42 bedient und werden daher als Umstiegsbahnhöfe benutzt.

Innerhalb des Trassenkorridors befinden sich keine U-Bahn-Linien, jedoch ist im Bereich der Zubringeralternativen im Zentrum ein hochverdichtetes Netz von U- und S-Bahnen vorhanden.

In Anlage 7 dargestellt ist das ÖPNV-Vorrangnetz im Bus- und Tramlinienverkehr. Während die Umstiegspotenziale an Bus- und Tramhaltestellen als vernachlässigbar eingeschätzt werden, ist das Konfliktpotenzial insbesondere bei der plangleichen Querung von Strecken des Vorrangliniennetzes besonders hoch, da die Vorrangschaltung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen erhalten werden muss.

Folgende Straßenzüge, welche Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes sind, werden von Trassenvarianten gequert:

- Wismarer Straße,
- Königsberger Straße,
- Birkbuschstraße,
- Siemensstraße,
- Steglitzer Damm,
- Prellerweg,
- Feuerbachstraße,
- Sachsendamm,
- Kolonnenstraße,
- Rubenstraße,
- Attilastraße,
- Ringstraße,
- Gersdorfstraße,
- Friedrich-Karl-Straße
- Sachsendamm.

Die plangleiche Querung von Trassen des ÖPNV-Vorrangnetzes zieht Zeitverluste für den Radverkehr nach sich, da eine Priorisierung des Radverkehrs gegenüber einem ÖPNV-Vorrang in diesen Fällen nicht realisierbar ist. Im Rahmen des Variantenvergleiches werden derartige Konflikte mit in die Bewertung

einbezogen (7 Gewichtungspunkte, siehe 3.1.4). Wenn im Zuge eines zu bewertenden Abschnittes Strecken des ÖPNV-Vorrangnetzes gequert werden, welche zudem eine hohe Taktichte des Buslinienverkehrs aufweisen, wird der Abschnitt mit der Note 5,0 bewertet. Querungen von Buslinien, welche nicht Bestandteil des Vorrangnetzes sind, fallen weniger stark ins Gewicht (Note 3,0). Keine oder nur sehr geringe Konflikte mit dem ÖPNV implizieren die Benotung mit 1,0 in diesem Bewertungskriterium.

3.1.7 Wasserstraßen

Der Trassenkorridor verläuft zu großen Teilen parallel zur namensgebenden Bundeswasserstraße Teltowkanal (siehe Anlage 8). Grundstücksflächen der Bundeswasserstraßenverwaltung (WSV) werden vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin verwaltet.

Das WSA Berlin stellt für Nutzungen auf den Grundstücksflächen der WSV Nutzungsverträge aus, für die dann der Nutzer die Verkehrssicherungspflicht zu tragen hat, bei Realisierung einer Radschnellverbindung die kommunale Verwaltung des Landes Berlin (Bezirke/SenUVK/infraVelo). Wegen der öffentlichen Nutzung ist die Nutzung entgeltfrei, Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Das Bewertungskriterium ‚Wasserstraßen‘ wird mit drei Gewichtungspunkten Bestandteil des Variantenvergleichs. Starke Konflikte mit dem Wasserstraßenbetrieb (z. B. Einengung der Wasserstraße) führen zur Benotung mit 5,0, während der bauliche Eingriff im Bereich des Uferweges eine Bewertung mit 3,0 impliziert.

3.1.8 Fußverkehr

Anlage 9 stellt das Fußgängernetz des Landes Berlin im Untersuchungsraum dar. Es lässt sich feststellen, dass das Fußgängernetz weite Teile des Trassenkorridors abdeckt, da Straßen überwiegend beidseitig der Fahrbahn Gehwege aufweisen und zudem eigenständige Wegeverbindungen existieren. Der Nutzungsanspruch Fußverkehr ist damit in jeder entwickelten Trassenvariante zu berücksichtigen.

Von besonderer Bedeutung für den Fußgängerverkehr sind die so genannten 20 grünen Hauptwege, welche die Hauptwanderwege im Landesgebiet darstellen. Die Grundlage dieser Wege bildet das Freiraumsystem des Landschaftsprogramms inklusive Artenschutzprogramm für Berlin (LaPro, vgl. Kap. 3.1.6). Ein Ziel des Landschaftsprogramms ist es, mit einem Netz aus 20 grünen Hauptwegen, Wohngebiete mit den Erholungsmöglichkeiten in Parkanlagen und Naherholungsgebieten von Berlin und Brandenburg zu verknüpfen. Das Streckennetz der 20 grünen Hauptwege führt zum benachbarten Stadtteil oder zum nächsten Naherholungsgebiet.

Entlang des Nordufers des Teltowkanals im Süden des Untersuchungsraumes verläuft der grüne Hauptweg 17. Weiterhin parallel des Trassenkorridors erstreckt sich der Hauptwanderweg mit der Nummer 5, welcher von der Sembritzkistraße über den Hans-Baluschek-Park und den Bahnhof Südkreuz bis hin zum Spreeufer geführt wird. Zudem kreuzen die Tangentialrouten 18 und 19 nördlich des Bahnhofes Südkreuzes bzw. entlang des Landwehrkanals die Trasse.

Die vorhandenen Hauptwanderwege sind als besonders schützenswerte Wegeverbindungen für den Nutzungsanspruch Fußgängerverkehr zu gewichten. Auf Abschnitten, welche auf einer der 20 Routen verlaufen, kann es sinnvoll sein, die Breiten der Gehwege über das Regelmaß hinaus anzupassen.

Der Nutzungsanspruch Fußgängerverkehr wird mit 7 Gewichtungspunkten im Variantenvergleich berücksichtigt. Insbesondere beim Vorhandensein von hohem Fußgängeraufkommen/Querungsaufkommens in Verbindung mit der beschränkten Platzverfügbarkeit zur Einrichtung ausreichend breiter Gehwege parallel zur Radschnellverbindung werden die Konflikte als hoch eingeschätzt (Note 5,0). Bei sehr geringem Fußverkehr i. V. m. eingeschränkter Platzverfügbarkeit werden entsprechende Abschnitte mit 3,0 bewertet. Eine Benotung mit 1,0 erfolgt z. B. beim Vorhandensein nur geringer Fußverkehrsströme i. V. m. mit ausreichend dimensionierten Gehwegen (z. B. Anliegerstraßen).

3.1.9 Kfz-Verkehr

Das vorhandene, übergeordnete Straßennetz Berlin 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. 5 dargestellt.

Tab. 5: 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. Weitere Einflussfaktoren auf die Umsetzbarkeit einer Radschnellverbindung sind die DTV-Werte (Bestand und Prognose 2030) sowie die straßenräumlichen Gegebenheiten, insbesondere Fahrstreifenanzahl in den Knotenpunkten und auf der freien Strecke sowie Straßenraumbreite.

Anlage 10 stellt die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet nach StEP-Klassifizierung dar, zudem sind vorhandene lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte eingezeichnet. Anlage 11 beinhaltet die Kfz-Verkehrsstärken aus dem Jahr 2014 derjenigen Straßenzüge, zu denen Zählraten vorliegen.

3.1.10 Wirtschaftsverkehr

Generell nimmt der Umfang des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der urbanen Verkehrsplanung eine immer bedeutendere Rolle ein. Im Untersuchungsraum befinden sich einzelne Gewerbe- und Industriestandorte, insbesondere am nördlichen Teltowkanalufer östlich des Teltower Damms, am Südufer des Teltowkanals im Bereich der Siemensstraße/Birkbuschstraße, beidseits der S-Bahngleise zwischen Teltowkanal und Park am Gleisdreieck sowie im Bereich

des Autobahnkreuzes/des Werdauer Wegs. Die Zugänglichkeit der Einrichtungen ist auch bei Realisierung ohne Einschränkungen sicherzustellen.

Weiterhin zu berücksichtigen ist der Lieferverkehr von Kleingewerbe insbesondere in Mischgebieten. Im Hinblick auf die Trassenalternativen sind diese insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen Ostpreußendamm und Goerzallee relevant. In den Wohngebieten des Trassenkorridors, zum Beispiel im Bereich Cheruskerstraße/Borstelstraße, sind zudem der Lieferverkehr sowie Verkehre der Schutz- und Hilfsdienste zu beachten. In Anliegerstraßen mit hohem Parkdruck kann es aufgrund hoher Auslastungen der öffentlichen Stellplätze zu Konflikten mit Radfahrenden kommen, wenn die Lieferverkehre in zweiter Reihe parken.

Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr werden in der Bewertungsmatrix mit 6 Punkten gewichtet. Eine hohe Konfliktdichte (Note 5,0) ergibt sich z. B. bei hohem Lieferverkehrsaufkommen i. V. m. einer Fahrstreifenreduzierung oder des flächendeckenden Entfalls von Kfz-Stellplätzen und Lieferzonen. Die Wegnahme von Kfz-Stellplätzen ist bei geringem Parkdruck impliziert geringere Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr (Note 3,0).

3.1.11 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 12 illustriert die vorhandenen Einwohnerdichten entlang des Trassenkorridors. Einige Streckenvarianten verlaufen durch Anliegerstraßen, welche an Grundstücke mit relativ hoher Einwohnerdichte angrenzen, insbesondere ist hier die Cheruskerstraße östlich des EUREF-Campus zu nennen.

Ein Mittel zur Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs und ggf. Kompensation des Parkdrucks ist die Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze (z. B. mit Konzepten zum Anwohnerparken). Innerhalb des Projektkorridors befinden sich jedoch nur im Bereich der potenziellen Zubringerstrecken Bereiche mit kostenpflichtigen öffentlichen Kfz-Stellplätzen im Straßenraum, was in Anlage 13 dargestellt ist.

Ist durch die Realisierung eines Teilabschnittes die Wegnahme zahlenmäßig vieler Stellplätze oder eine geringe Eindämmung des Stellplatzangebotes bei hohem Parkdruck vonnöten, fließt die Benotung mit 5,0 mit einer Gewichtung von 4,0 in die Variantenbewertung ein. Ist die Eindämmung des Stellplatzangebotes voraussichtlich weitestgehend mit dem vorhandenen Parkdruck vereinbar, werden die Abschnitte mit der Note 3,0 bewertet. Werden die Belange des ruhenden Verkehrs nicht berührt, wird die Alternative entsprechend mit der Note 1,0 bewertet.

3.1.12 Städtebau/Denkmalschutz

Im Untersuchungsraum befinden sich einige Anliegerstraßen, welche im Fahrbahnbereich mit einer Kopf- oder Natursteinpflasterdecke versehen sind. Beispiele für relevante Trassenvarianten sind z. B. die Borstellstraße oder der

Priesterweg. Die bei Umsetzung einer Radschnellverbindung notwendige Asphaltierung der Fahrbahndecke ist mit den Bezirksämtern hinsichtlich der Umsetzbarkeit unter Abwägung von Belangen des Denkmalschutzes und des Städtebaus abzustimmen.

Ein Blick auf die Denkmalkarte Berlins (Quelle: FIS-Broker Berlin, nicht in einer separaten Karte darstellbar) 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. das Krankenhaugelände der Charité am nördlichen Ufer des Teltowkanals. Das Naturschutzgebiet Schlosspark Lichterfelde ist als Gartendenkmal gekennzeichnet. Einige Trassenvarianten verlaufen zudem durch als Denkmal eingetragene Straßenräume. Folgende Straßenräume sind betroffen:

- Hindenburgdamm auf Höhe Krahrmerstraße/Schlosspark Lichterfelde
- Munsterdamm zwischen Steglitzer Damm und Oehlertring
- Grazer Damm zwischen Voralberger Damm und Peter-Vischer-Straße
- Sachsendamm zwischen Ebersstraße und Werdauer Weg
- Kolonnenbrücke
- Yorckbrücken (im Bereich der Zubringerstrecken)

In den oben genannten Straßenabschnitten ist aus Gründen des Denkmalschutzes in der Regel vom ganzheitlichen Umbau des Straßenraumes abzusehen, da dieser in Konflikt mit dem Denkmalschutz stehen kann. Die Planung einer Radschnellverbindung ist in diesen Fällen somit nur unter Einschränkungen möglich, z. B. Teilasphaltierung.

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. Einen Überblick über vorhandene Aufgrabeverbote im Untersuchungsgebiet zeigt Anlage 14, im Kontext der entwickelten Trassenvarianten relevant sind folgende Straßenabschnitte:

- Ostpreußendamm zwischen Bäkestraße und Boothstraße
- Kolonnenbrücke
- Voralberger Damm zwischen Rubensstraße und Sachsendamm
- Grazer Damm zwischen Canovastraße und Voralberger Damm

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.

Bei Erfordernis der Änderung des Erscheinungsbildes eines Straßenzuges i. V. m. mit vorhandenem Denkmalschutz und/oder geschützten Kopfsteinpflasterdecken sind entsprechende Abschnitte entsprechend negativ zu bewerten (Note 5,0). Sind die Eingriffe in derart sensible Bereiche begrenzt, werden die Alternativen mit der Note 3,0 bewertet, was insbesondere bei der ausschließlichen Erfordernisse von Markierungsarbeiten/Beschilderung der Fall ist. Sind keine städtebaulich sensiblen Bereiche betroffen, werden keine Konflikte erwartet (Note 1,0). Der Nutzungsanspruch Städtebau/Denkmalschutz wird mit 6 Punkten im Bewertungsschema gewichtet.

3.1.13 Grunderwerb

Erfordernis und Ausmaß von Grunderwerb im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung Teltowkanal ist erst nach Festlegung der Vorzugstrasse sowie der Detaillierung der Vorzugsführung feststellbar. Die anfallenden Kosten von ggf. erforderlichem Erwerb nichtöffentlicher Grundstücke werden im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung anhand der Bodenrichtwerte abgeschätzt und werden im Rahmen der Kostenermittlung berücksichtigt. Diese werden durch einen Gutachterausschuss festgelegt und geben Auskunft über Quadratmeterpreise der Grundstücke im Berliner Stadtgebiet. Anlage 15 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.

3.1.14 Rampen

Rampen für den Fuß- und Radverkehr befinden sich entlang des vorhandenen Uferweges des Teltowkanals zur planfreien Querung des Teltower Damms, der Königsberger Straße sowie der Kraherstraße. Wie die Abb. 10 und Abb. 11 zeigen, sind diese jedoch hinsichtlich der Wegeoberflächenbeschaffenheit, der Breiten sowie der vorhandenen Steigungen derzeit nicht oder nur sehr eingeschränkt für den Radverkehr befahrbar und stellen z. T. ein Sicherheitsrisiko dar.

Eine weitere Rampe befindet sich als Verbindung zwischen Priesterweg und Hans-Baluschek-Park. Aufgrund der geringen Breite von ca. 2,00 m sowie des hohen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommens in Verbindung mit engen Abbiegeradien und unzureichender Zuwegung zur Rampe wird das Konfliktpotenzial im Bestand hier als besonders als hoch angesehen.

Die Rampen zwischen Alfred-Lion-Steg und dem selbständigen Weg entlang der Bahntrasse sowie nördlich der Kolonnenbrücke sind in ihrer Ausführung hinsichtlich der Steigung und Oberflächenbeschaffenheit auch gut für den Radverkehr befahrbar. In diesen Rampen werden Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt.

Abschnitte, welche über bestehende Rampen verlaufen, deren Längsneigungen und Längen für das schnelle Vorankommen mit dem Rad nachteilig sind, werden im Bewertungskriterium ‚Topographie‘ entsprechend nachteilig bewertet (5 Gewichtungspunkte).



Abb. 10: Verbindungsrampe nördl. Emil-Schulz-Brücke



Abb. 11: Verbindungsrampe südl. Krahersteg

3.2 Projektrelevante Planungen

Das **Nordufer des Teltowkanals** zwischen Teltow (Landesgrenze Höhe Sachlebenstraße) und Zehlendorf (Zehlendorfer Stichkanal) war Untersuchungsgebiet des Schinkel-Wettbewerbs 2016. Die Wettbewerbsbeiträge beinhalteten Vorschläge zur städtebaulichen und landschaftsplanerischen Erschließung. Neben geplanten Ingenieurbauwerken in Richtung Teltow sowie in Richtung Kleinmachnow wurden auch die Ausführung und Gestaltung eines durchgehenden Uferwegs thematisiert. Planungen, welche auf den Wettbewerb aufbauen, sind nicht bekannt.

Der vorhandene **Hubschrauberlandeplatz der Charité** nördlich des NSG Schlosspark Lichterfelde entspricht nicht mehr den aktuellen Richtlinien und wird daher umgebaut. Zur Anlage des neuen Landeplatzes bestehen Planungen im Bereich des westlichen Uferweges am Teltowkanal. In den Planungen wurde die Unterführung des örtlichen Uferweges bereits berücksichtigt. Weitergehende Informationen zur Planung, insbesondere die lichte Breite der Unterführung, sind nicht bekannt.

Zum Bereich zwischen dem Knotenpunkt Prellerweg/Sembritzkistraße und dem südlichen Eingang des Hans-Baluschek-Parks am **S-Bahnhof Priesterweg** existiert eine Entwurfsplanung zur baulichen Herrichtung des Radweges Berlin-Leipzig. Die Planung wurde bisher nicht genehmigt.

Im Umfeld des **Parks am Gleisdreieck** soll ein neues Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ entstehen. In diesem Zusammenhang wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ins Leben gerufen sowie ein Konzept für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen der verkehrsplanerischen Leistungen zum B-Plan VI-140ca erstellt. Dieser sieht unter anderem den Ausbau der Rampe für den Radverkehr über die bestehende Brücke über den Landwehrkanal im Bereich des Deutschen Technikmuseums vor. Zudem sind im Verlauf des Radwegs Berlin-Leipzig Radwegbreiten von 4,00 m sowie angrenzende Gehwege mit einer Nutzfläche von mindestens 2,50 m vorgesehen. Die Planungen entsprechen somit den Regelstandards von RSV.

Die Sanierung von Yorckbrücken zur Nutzung von Rad- und Fußverkehr wird derzeit durchgeführt.

Für eine vorliegende Vorplanung zur Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich **Hildegard-Knef-Platz/Wilhelm-Kabus-Straße/Torgauer Straße** existiert ein Sicherheitsaudit aus dem Jahre 2018. Im Zuge dessen wurden Zählungen, Unfallanalysen und umfassende Bestandsaufnahmen (u. A. Schleppkurvenanalysen, Fahrtverläufe Linien- und Fernbusse) durchgeführt. Die Planungen beinhalten drei Führungsvarianten und weisen keinen Radschnellverbindungscharakter auf. Die Führung des Radverkehrs über den Hildegard-Knef-Platz verläuft in allen Varianten richtungsgetreut im Bereich der Taxistände (in Richtung Norden) bzw. im Bereich der Fahrgasse für Linienbusse (Richtung Süden).

Des Weiteren besteht ein umfassendes **städtebauliches Konzept ‚Schöneberger Linse‘**. Im Zuge dessen ist die Bebauung des Bereiches zwischen den Bahnhöfen Südkreuz/Schöneberg, der Bahntrasse in Ost-West-Richtung sowie des Sachsendamms geplant (siehe Abb. 12). An den Hildegard-Knef-Platz angrenzende Grundstücke stehen daher für die Realisierung einer Radschnellverbindung nicht zur Verfügung. Aufgrund der Erhöhung der Wohn- und Arbeitsplatzdichte wird mit einer Erhöhung des Potenzials einer möglichen Radschnellwegtrasse gerechnet.



Abb. 12: Übersicht Konzept Schöneberger Linse
 (Quelle: <https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/zukunft-planen/gebietsentwicklung/schoeneberger-linse-443609.php>)

Das Stromnetz Berlin plant den Ersatz bestehender 110 kV-Leitungen im Bereich des Uferweges am Teltowkanal. Insgesamt sind in diesem Zuge auf der Strecke zwischen Eugen-Kleine-Brücke/Wismarer Straße und Emil-Schulz-Brücke/Königsberger Straße ca. 1.350 m Kabelsysteme auszutauschen. Der Tiefbau soll abschnittsweise in offener Bauweise erfolgen. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist anzustreben, die Verlegung der Leitungen mit dem Bau der Radschnellverbindung zu bündeln im Zuge einer gemeinsamen Baumaßnahme zu realisieren.

4 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich beschreibt die Anwendung des in Kapitel 3.1.4 erläuterten Abwägungsprozess 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. Danach wird ein Variantenvergleich mit den Trassen außerhalb des Trassenkorridors vorgenommen.

Der Variantenvergleich innerhalb des Projektkorridors wird anhand der in Kapitel 3.1.4 beschriebenen Vorgehensweise vorgenommen. Die zugehörigen Bewertungsbögen sind in Unterlage 8.4 dokumentiert.

Im Folgenden wird eine Beschreibung der beiden Alternativen außerhalb des Trassenkorridors vorgenommen sowie Querschnitte für alle Abschnitte entworfen (vgl. Unterlage 8.6) Nach einer ganzheitlichen Bewertung dieser Trassen wird die Vorzugstrasse für die Radschnellverbindung Teltowkanalroute definiert.

4.1 Varianten innerhalb des Projektkorridors

4.1.1 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 Variantenbewertung (siehe Kapitel 3.1.4) die Vorzugstrasse ermittelt.

Ein häufig auftretender Grund des Ausschlusses einzelner Streckenabschnitte ist die Kombination aus im Bestand vorhandener bzw. der prognostizierten Verkehrsstärke (Kfz-Verkehrsprognose 2030) mit den örtlichen, baulichen Gegebenheiten. So weist Abschnitt T-X-02 (Goerzallee/Beeskowdamm) z. T. Straßenraumbreiten von nur ca. 13,00 m auf; in Verbindung mit der Prognosebelastung von 22.000 Fahrzeugen pro Tag sowie der ÖPNV-Bedienung des Abschnittes ist eine Radschnellverbindung unter Berücksichtigung der in Kapitel 2 beschriebenen Qualitätsstandards und Regelabmessungen nicht realisierbar. In der Folge sind auch die Abschnitte T-X-01 und T-X-03 zu verwerfen, da die Zuwegung dieser Abschnitte bei Ausschluss von T-X-02 nicht gegeben ist.

Auf einigen Streckenabschnitten ist die Vierstreifigkeit der Fahrbahnen unter Berücksichtigung der Prognosebelastungen zu erhalten (i. d. R. bei DTV-Prognose-Werten von > 25.000 Kfz/Tag), weswegen die straßenräumliche Situation die Anlage von z. B. beidseitig 3,00 m Radweg nicht zulässt (z. B. T-X-05). Die Anlage von Zweirichtungsradwegen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen wird beim Vorhandensein vieler oder stark frequentierter Knotenpunktzufahrten auf Basis der bestehenden Regelwerke sowie aktueller Unfallforschungsergebnisse nicht berücksichtigt. Weitere Ausschlussgründe sind eine sehr umwegige Führung, aus der geschlussfolgert werden kann, dass Radfahrende auch nach Realisierung einer Radschnellverbindung im Durchgangsverkehr weiterhin die kürzere Strecke bevorzugen würden und daher eine geringe Nutzerakzeptanz

erwartet wird. Der Abschnitt T-X-15 ist hingegen auf dem Gelände eines Sportvereins vorgesehen, weswegen eine Realisierung der RSV nur beim Rückbau dortiger Anlagen möglich wäre. Ein weiterer Ausschlussgrund ist, wenn ein vorhandener Denkmalschutz dem notwendigen Umbau des Straßenraumes bei Umsetzung einer Radschnellverbindung entgegensteht.

Insgesamt werden 33 Abschnitte im Zuge der Vorprüfung der Machbarkeit verworfen. Die Ausschlussgründe sind in der separaten Tabelle Unterlage 8.5 nachzuvollziehen.

4.1.2 T-01-a/b

Die Trassenvarianten T-01-a und T-01-b befinden sich am südlichen Ende der Radschnellverbindung (siehe Abb. 13). Variante A verläuft am Nordufer des Teltowkanals zwischen der nur für den Fuß- und Radverkehr freigegebenen Verlängerung der Sachtlebenstraße und der Wismarer Straße und weist eine Länge von 4,30 km auf. Variante B bindet über das Südufer direkt an das Radverkehrsnetz des Landes Brandenburg an und erstreckt sich daher über eine deutlich kürzere Distanz (0,78 km).

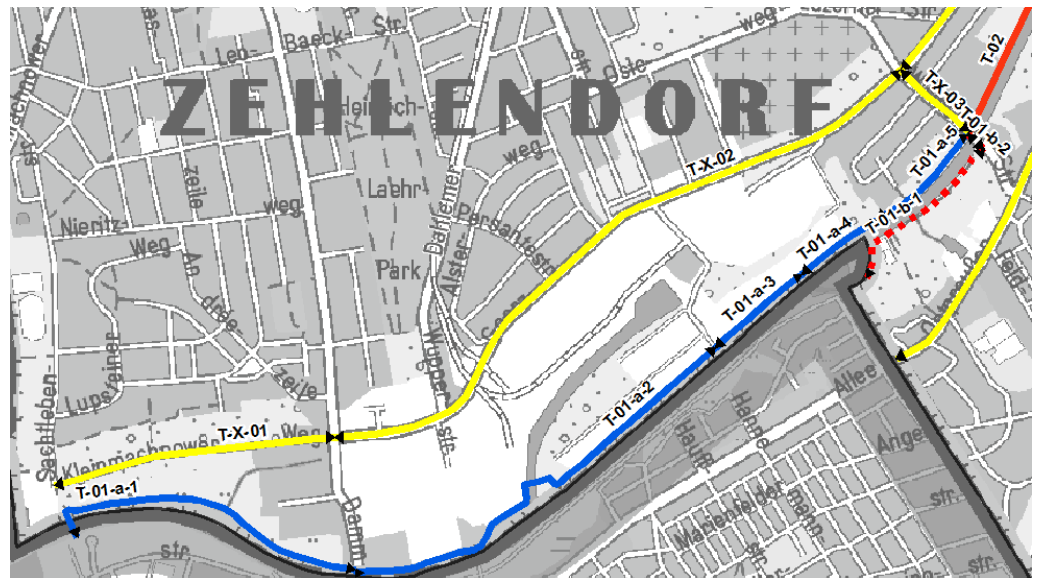


Abb. 13: Variantenverlauf T-01-a/b

Variante A ist in fünf homogene Streckenabschnitte unterteilt, wobei diese im Hinblick auf die angewandten Bewertungskriterien ähnlich einzustufen sind. Bis auf Streckenabschnitt T-01-a-3, welcher für den Kfz-Verkehr befahrbar und in Asphaltdecke ausgebildet ist, weist die Variante unzureichende Breiten mit bis zu 0,50 m Breite und z. T. nicht befahrbare Wegeoberflächen aus Sand auf (T-01-a-2 und T-01-a-4) auf. Entlang des Uferweges befindet sich beidseitig Baum-, Sträucher- und Schilfbewuchs, welcher die lichten Breiten der Wege zusätzlich einschränken. Aufgrund der bei Umsetzung einer Radschnellverbindung mit einer Querschnittsbreite von mindestens 6,50 m (vgl. Kap. 2.4) plus beidseitig 0,50 m Bankett erforderlichen, flächendeckenden Rodung der vorhandenen Flora auf weiten Teilen der Strecke, sind deutliche Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz feststellbar. Die geringen Wegebreiten machen eine Anpassung der Böschungen zum Kanal hin erforderlich, weswegen auch Konflikte mit Wasserstraßen zu veranschlagen sind. Entlang des Weges verläuft ein grüner

Hauptwanderweg, welcher aufgrund der beschränkten Nutzbarkeit jedoch wenig mit Fußgängern frequentiert ist. Die Anlage eines Gehweges im Zuge einer Radschnellverbindung würde hier die Nutzbarkeit sicherstellen, dennoch werden wegen der Ausweisung als Wanderweg leichte Konflikte erwartet. In der Straße ‚Am Stichkanal‘ (T-01-a-3) befinden sich Gewerbebetriebe (Kfz-Werkstatt und Brennholzwaren), in deren Umfeld Kraftfahrzeuge von Kunden und Beschäftigten parken. In die Bewertung fließen somit leichte Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie dem Wirtschaftsverkehr mit ein. Zudem quert die Trasse die Wismarer Straße (StEP II-Verbindung), welche Bestandteil des Vorrangnetzes des ÖPNV ist. Weitere Defizite weist die Variante in der sozialen Sicherheit auf, da die Trasse abseits von Bebauung und wenig frequentiert ist. Bis auf das o. g. vereinzelte Gewerbe werden keine Ziele erschlossen.

Das Grünflächenamt des Bezirks Steglitz-Zehlendorf spricht sich für eine Umsetzung der Radschnellverbindung auf dem Nordufer aus, Grund hierfür ist insbesondere die Herstellung der Verkehrssicherung, die Untere Naturschutzbehörde sieht eine Umsetzung aufgrund des Eingriffs in den Baumbestand kritisch.

Von Seiten der Politik und Verwaltung des Bezirks Steglitz-Zehlendorf sowie der Stadt Teltow besteht das Bestreben, am südlichen Ende der Alternative eine Fuß- und Radverkehrsbrücke zur Verbindung der Kommunen über den Teltowkanal zu errichten. Diese soll auf Höhe des vorhandenen Brückenkopfes der ehemals existierenden Teltow-Werft-Brücke mit Schienen der Treidelbahn entstehen. Der Bau dieser Brücke sowie eines weiteren Ingenieurbauwerkes über den Zufahrtkanal des Hafensbereichs als Verbindung zwischen Kleinmachnow und Berlin wurden auch von Anliegern im Rahmen der öffentlichen Beteiligung der Teltowkanaltrasse geäußert. Aus fachlicher Sicht ist die Realisierung der Alternative A nur in Kombination des Baus mindestens einer dieser Bauwerke hinsichtlich des monetären Aufwands sowie des Eingriffs in die Natur und Landschaft vertretbar, da nur in diesem Falle zusätzliche Potenziale aus den genannten Kommunen erschlossen werden können.

Variante B verläuft auf der bewegtesten Radialroute 12 des Fahrradrouthenauptnetzes und verbindet die Radverkehrsnetze von Brandenburg und Berlin auf einem asphaltierten Weg in drei Metern Breite (T-01-b). In Abstimmung mit den beteiligten Kommunen wird dieser Streckenabschnitt als Zubringerstrecke zunächst weitestgehend erhalten, da der vorhandene Ausbaustandard als ausreichend angesehen wird. Weiterhin ist ein Ausbau der Strecke auf RSV-Standard nur sinnvoll, wenn eine Weiterführung der Trasse auf Brandenburger Gebiet erfolgt. Die Variante B ist daher als Zubringerstrecke zur Radschnellverbindung deklariert. Zubringerstrecken müssen nicht den Standard für Radschnellverbindungen aufweisen.

Aufgrund der Erhaltung des Bestandes sind nur leichte Konflikte mit anderen Nutzungsansprüchen feststellbar. Bei Annahme eines steigenden Radverkehrsaufkommens nach Realisierung der Teltowkanalroute werden leichte Konflikte mit dem Fußverkehr erwartet. Auch auf der Südseite des Kanals verläuft streckenweise eine grüne Hauptwanderoute, zudem weisen auf Brandenburger Gebiet Wegweisertafeln auf weitere Wanderwege hin.

Nach Anwendung des gewichteten Variantenvergleichs (vgl. Unterlage 8.4) wird Alternative B als Vorzugsvariante definiert, was auch von der Verwaltung der Stadt Teltow sowie des Landkreises Potsdam-Mittelmark befürwortet wird.

In einer weiteren Ausbaustufe kann die Realisierung der Variante A als sinnvolle Führung mit hohem Potenzial angesehen werden.

4.1.3 T-11-a/b

Innerhalb des Wohngebietes zwischen Teltowkanal, der Halskestraße sowie des Steglitzer Damms werden zwei Trassenalternativen betrachtet (siehe Abb. 14). Ausgehend vom Knotenpunkt Borstellstraße/Brandenburgische Straße verläuft Variante A über die Brandenburgische Straße und die Liebenowzeile (0,71 km). Variante B wird über die gesamte Strecke der Borstellstraße auf die Liebenowzeile geführt (0,53 km). Beide Varianten würden bei Umsetzung einer RSV als bevorrechtigte Fahrradstraße mit mindestens 4,00 m Fahrbahnbreite ausgeführt.

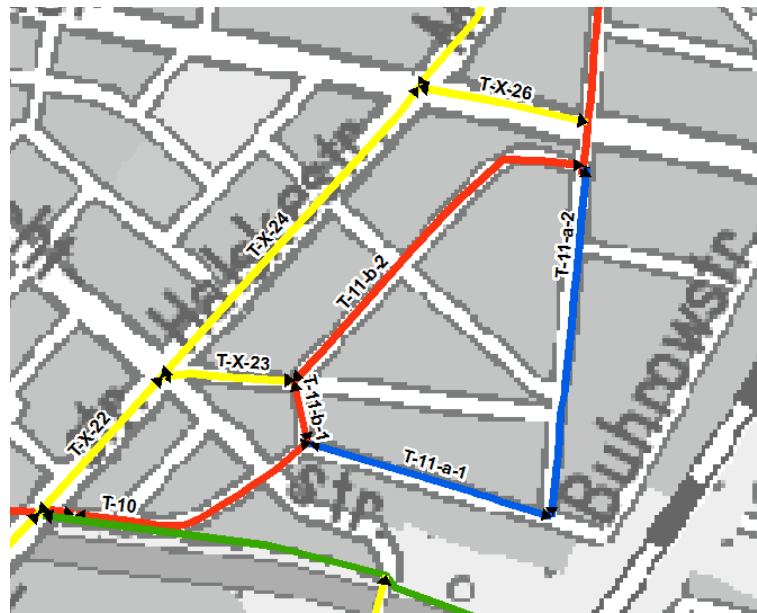


Abb. 14: Variantenverlauf T-11-a/b

Die beiden Varianten weisen im Bestand ähnliche Merkmale auf (vgl. Unterlage 8.1) In allen drei Straßenzügen reichen die vorhandenen Restfahrbahnbreiten zwischen den parkenden Kraftfahrzeugen nicht für die Anlage einer Fahrradstraße aus. Es bestehen daher deutliche Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, da die Stellplatzanzahl, beispielsweise durch Wegnahme einer Stellplatzreihe oder der beidseitigen Anordnung von aufgesetztem Parken, reduziert werden müsste. In Abschnitt T-11-b-2 der Borstellstraße ist die Fahrbahndecke in Kopfsteinpflaster ausgebildet, die Einrichtung einer Fahrradstraße i. V. m. der Asphaltierung der Fahrbahn zieht daher leichte Konflikte mit dem Städtebau nach sich. Aufgrund der kürzeren, direkten Führung ist nach Anwendung des Bewertungsschemas dennoch Variante B die bevorzugte Trassenalternative (vgl. Unterlage 8.4).

4.1.4 T-15-a/b/c/d

Die vier Varianten des Trassenabschnittes 15 verlaufen auf verschiedenen Führungen zwischen den S-Bahnhöfen Priesterweg und Südkreuz (vgl. Abb. 15). Variante A (1,9 km) nutzt den Hans-Baluschek-Park, die übrigen Varianten den Priesterweg und den Vorarlberger Damm. Variante B (2,26 km) schließt, vom Vorarlberger Damm ausgehend, mittels eines neu zu errichtenden Weges im

Bereich der Kleingartenanlagen an das nördliche Ende des Hans-Baluschek-Parks an, Variante C (2,08 km) verläuft über den Sachsendamm und die Wilhelm-Kabus-Straße zum S-Bahnhof-Südkreuz. Variante D (1,98 km) sieht die Anlage einer neuen Radverkehrsbrücke über die A100 auf Höhe der Wilhelm-Kabus-Straße vor (vgl. Unterlage 8.1).

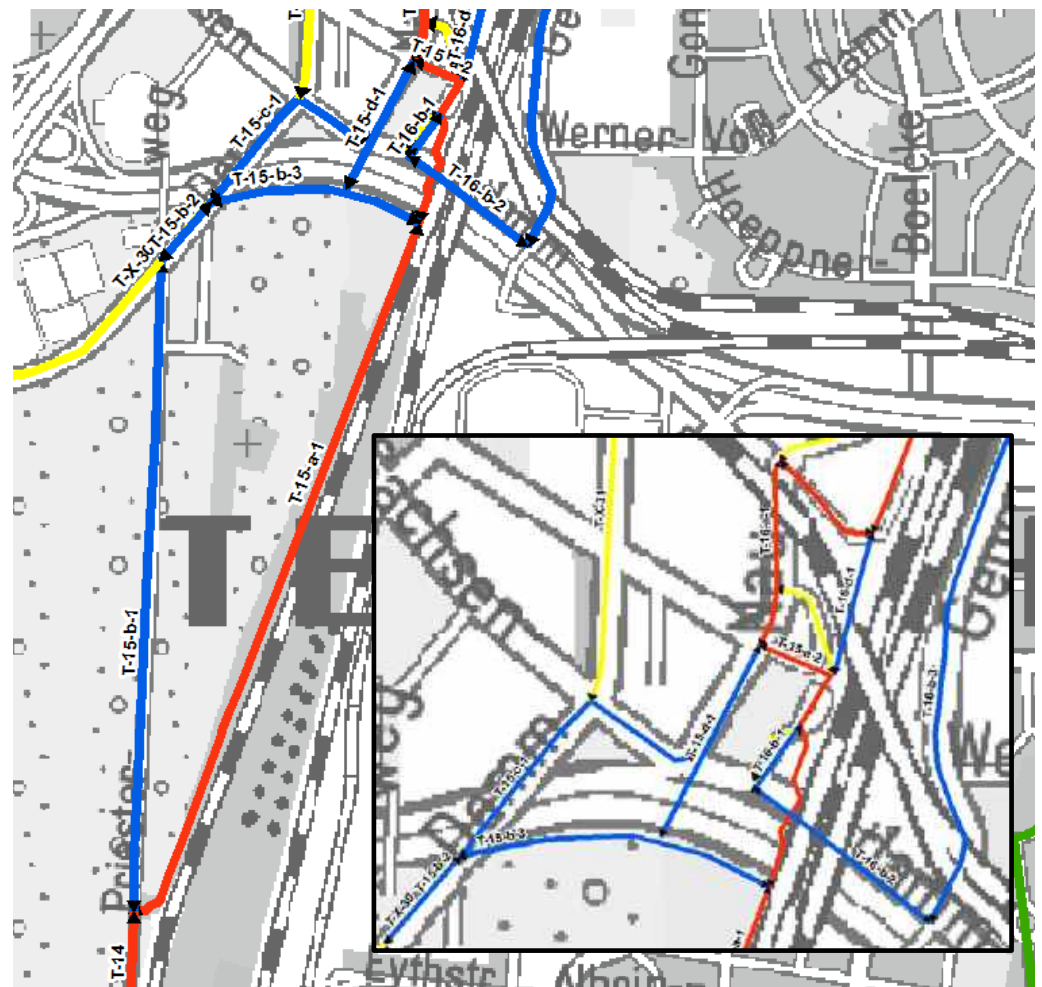


Abb. 15: Variantenverlauf T-15-a/b/c/d

Der Hans-Baluschek-Park (T-15-a-1) wurde als Ausgleichsmaßnahme umgesetzt (siehe Kapitel 3.1.5), weswegen Konflikte zum Natur- und Landschafts- und dem Denkmalschutz bestehen. Weiterhin wird die Grünanlage als Erholungsgebiet durch den Fußverkehr genutzt. Auch im Bestand bestehen bereits Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Die soziale Sicherheit in den Tagesrandbereichen ist eingeschränkt. Über die vorhandene Fuß- und Radverkehrsbrücke gelangt die Variante zum Bahnhof Südkreuz bzw. den anliegenden Busbahnhof, der durch Fern- und Nahverkehrsbusse bedient wird. Die Führung durch den Bahnhofsbereich birgt Konfliktpotenzial mit dem ÖPNV, aber auch mit dem Wirtschaftsverkehr zur Anlieferung von Geschäften im Bahnhofsgelände. Weitere Einschränkungen in der Bewertung sind in den Bereichen Fußverkehr (wartende und umsteigende Fahrgäste) sowie Städtebau (Eingriff in nach der Jahrtausendwende fertig gestellte Verkehrsflächen) vorhanden.

Der Priesterweg (T-15-b-1) ist eine Privatstraße durch eine Kleingartenanlage und in Kopfsteinpflaster ausgebildet. Neben der Asphaltierung ist auch die vor-

handene Durchfahrtssperre im Einklang einer Radschnellverbindung auszubilden, woraus eine nachteilige Beurteilung im Bereich Städtebau/Denkmalerschutz resultiert. Weitere Konflikte bestehen in den Bereichen Parken (beidseitiges Parken i. V. m. beengtem Straßenraum) und Natur- und Landschaftsschutz (Entwässerung/Baumstandorte).

Der Voralberger Damm (T-15-b-2) ist eine Hauptverkehrsstraße der StEP-Verbindungsstufe IV und weist eine Kfz-Verkehrsstärke von 5.130 Kfz/24 auf. Die Anlage einer Radschnellverbindung ist daher grundsätzlich mit dem Nutzungsanspruch des fließenden Kfz-Verkehrs vereinbar. Konflikte bestehen jedoch mit dem beidseitig der Fahrbahn vorhandenen Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs, da die bestehenden Radwege in ca. 1,20 m Breite nicht den Ansprüchen einer RSV genügen und dadurch Stellplatzflächen beansprucht würden.

Während Variante B insbesondere Defizite im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes (Baumbestand/Kleingärtenanlagen) aufweist, sind die Varianten C und D aus verkehrlicher und baulicher Sicht nachteilig. Variante C sieht die parallele Führung einer StEP II-Verbindung (Sachsendamm) vor, welche zudem Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes ist und gequert werden muss. Variante D sieht die Errichtung eines zusätzlichen Bauwerkes über die Autobahn vor, was aufgrund der räumlichen Nähe paralleler Brücken aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu vertreten ist.

Vorzugsvariante ist nach Abwägung von Machbarkeit/Streckenführung/Potenziale die Streckenführung T-15-a. Ausschlaggebend ist insbesondere die direkte Führung für den Radverkehr und die damit zusammenhängende Orientierung am tatsächlich zu erwartenden Nutzerverhalten.

4.1.5 T-16-a/b/c/d

Ausgehend vom S-Bahnhof-Südkreuz werden vier Trassenvarianten bis zum Trassenende an der Kolonnenbrücke entwickelt (vgl. Abb. 16). Variante 16-a (1,35 km) führt die RSV über die Wilhelm-Kabus-Straße zur nördlich des Fernbahnhofes anschließenden selbstständigen Radwegverbindung entlang der Bahngleise. Variante B (1,87 km) verläuft über den Sachsendamm östlich der Bahngleise (General-Pape-Straße). Eine Kombination aus beiden Varianten stellt 16-c (1,50 km) dar, im Zuge derer der Alfred-Lion-Steg als Verbindung zwischen den Varianten genutzt wird. 16-d (1,11 km) greift die innovative Idee des Radbahnhofes Südkreuz¹⁴ auf und sieht eine Führung oberhalb der S-Bahngleise im Bahnhofsgebäude vor.

¹⁴ <https://urban.to/radbahnhof-suedkreuz-berlin/>

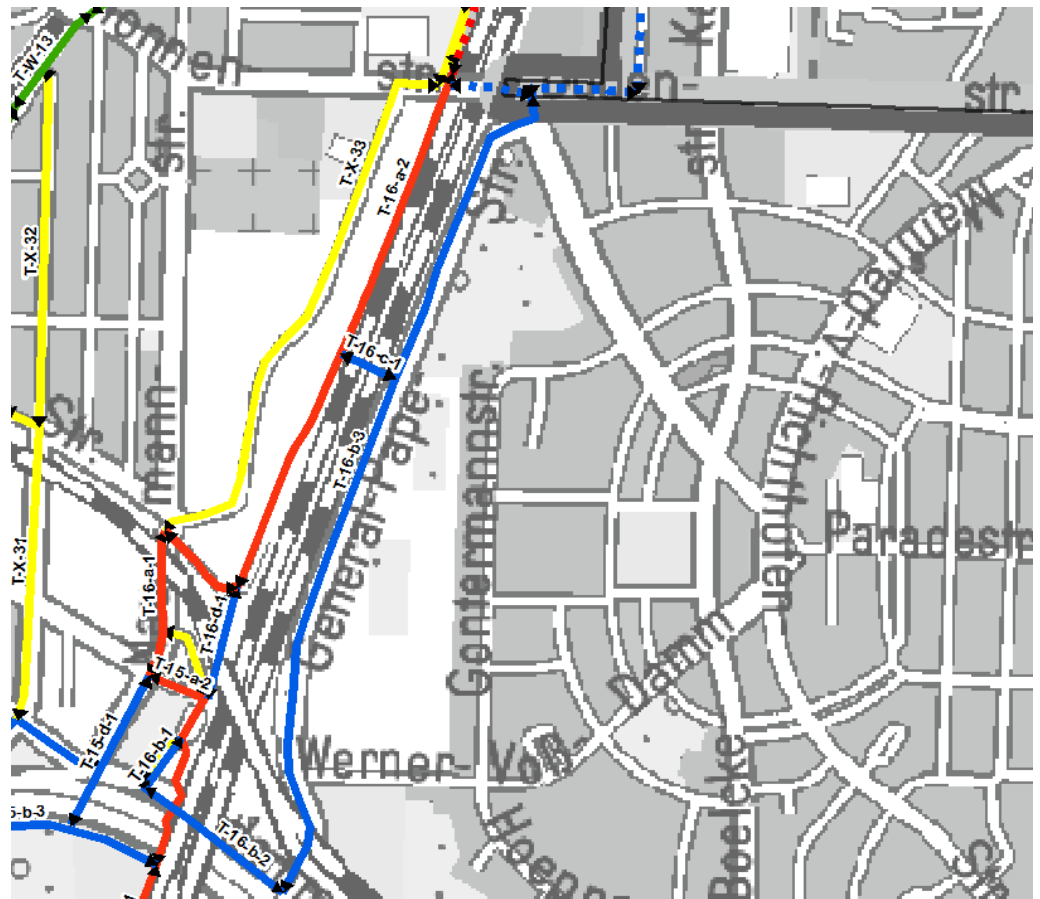


Abb. 16: Variantenverlauf T-16-a/b/c/d

Die Wilhelm-Kabus-Straße (T-16-a-1) ist eine Hauptverkehrsstraße mit hochfrequentiertem Busverkehr (Vorrangliniennetz). Der anliegende Busbahnhof als Hauptumstiegshaltestelle impliziert Konflikte mit abbiegenden Bussen. Zudem sind je nach Führungsvariante Nutzungsunverträglichkeiten auf der freien Strecke der Wilhelm-Kabus-Straße zu erwarten. Die Anlage einer Radschnellverbindung hat Einfluss auf den insbesondere auf der Ostseite, im Zulauf zum S-Bahnhof, hochfrequentierten Fußverkehr. Die bestehenden, vereinzelt Baumstandorte sind bei Anlage eines baulichen Radweges zu entfernen (Natur- und Landschaftsschutz). Unterhalb der Brücke bestehen zudem leichte Defizite der sozialen Kontrolle (eingeschränkte Einsehbarkeit). Der im Jahr 201x im Zuge des Radweges realisierte Geh- und Radweg westlich der Bahngleise (T-16-a-2) weist eine Wegbreite von ca. 4,00 m auf und ist Bestandteil der Grünen Hauptwege Berlins. Die Erweiterungsmöglichkeit der Wegebreite ist aufgrund der baulichen Gegebenheiten mit der Böschung west- und der Bahnanlagen ostseitig eingeschränkt. Daraus lassen sich Einschränkungen der Nutzungsverträglichkeiten zwischen einer Radschnellverbindung und zu Fuß Gehenden feststellen.

Variante B stellt eine im Verhältnis zur Luftlinie sehr umwegige Führung dar. Neben Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr (Lotte-Laserstein-Straße, T-16-b-1) ist insbesondere die angedachte Führung entlang des Sachsendamms (T-16-b-2) defizitär. Die mittleren Wartezeiten an den Knotenpunkten sind aufgrund der vorhandenen StEP-Einstufung (II), der Kfz-Belastung (36.900 Kfz/24 h) sowie der ÖPNV-Frequenz kaum mit den Vorgaben für RSV vereinbar. Die Straßenraumbreite der General-Pape-Straße lässt nur die Führungsform einer

Fahrradstraße zu, welche jedoch nur mit deutlichen Einschränkungen mit der vorhandenen Verkehrsstärke von über 4.000 Kfz/24 h vereinbar ist.

Variante C nutzt die westlich der Bahngleise befindliche Trasse und führt über den Alfred-Lion-Steg auf die General-Pape-Straße (siehe Variante B). Auf der Brücke wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr auf einer Breite von 4,00 Breite geführt, was eine Engstelle der RSV darstellen würde. Diese ist unter Berücksichtigung des geschätzten Fußgängeraufkommens jedoch vertretbar. Kritisch ist die Zuwegung zwischen der Brücke und der General-Pape-Straße, welche im Bestand unzureichend gewährleistet ist. Auch im Planfall ist aufgrund der geringen Einsehbarkeit von Radfahrern aus Richtung der Brücke eine Bevorrechtigung der RSV nur schwer zu realisieren.

Hinsichtlich Fahrkomfort und Direktheit wäre Variante D (Führung direkt durch das Bahnhofsgebäude) die vorteilhafteste Variante. Die Prüfung der baulichen Umsetzbarkeit kann jedoch erst nach erfolgten Abstimmungen mit der Deutschen Bahn beurteilt werden. Zudem ist zu prüfen, ob die benötigten Rampen vom Gleisbereich zu den anschließenden Wegen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse im Rahmen der vorgegebenen maximalen Längsneigung (4 %) zu realisieren sind und ob die Abmessungen eine ausreichende lichte Höhe zulassen.

Erst nach erfolgter Abstimmung mit der Deutschen Bahn ist eine finale Einschätzung der Umsetzbarkeit von Variante D zu treffen. Vorbehaltlich dessen wird unter Abwägung aller Kriterien Variante A als Vorzugsvariante definiert.

4.2 Varianten außerhalb des Trassenkorridors

Im Zuge der Abstimmung mit SenUVK wurden zwei Trassenalternativen in die Betrachtung aufgenommen, die z. T. außerhalb des Trassenkorridors liegen. Beide Alternativen werden im Folgenden kurz beschrieben, bevor ein Variantenentscheid erfolgt.

4.2.1 Kurzbeschreibung Ostvariante

Die östliche Variante T-O weicht nordöstlich der Siemensstraße von der in Kapitel 4.1 ermittelten Vorzugstrasse innerhalb des Trassenkorridors ab. Sie verläuft bis zur Geiserichstraße parallel zum Teltowkanal am Nordufer entlang auf selbstständigen Wegen und Anliegerstraßen.

Abschnitt 1 – Siemensstraße – Geiserichstraße (2,34 km)

Der vorhandene Weg am Teltowkanal zwischen Albrechtstraße und Maulbronner Ufer ist im Bestand für den Radverkehr nicht befahrbar (siehe Abb. 17). In diesem Bereich ist bei Umsetzung einer RSV mit einem deutlichen Eingriff in den Natur- und Landschaftsschutz zu rechnen. Im Zuge des Straßenzuges Maulbronner Ufer sind aufgrund des begrenzten Straßenraumes deutliche Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr abzusehen. Der Straßenzug Attilastraße ist, wie die Bahntrasse, planfrei zu queren. Weitere Nutzungskonflikte bestehend zwischen der Ringstraße und der Geiserichstraße, da die zum geplanten Trassenverlauf angrenzenden Grundstücke des Sportvereins sowie der Kleingartenanlagen die Anlage einer RSV wohl nur in Verbindung mit flächendeckendem Grunderwerb möglich machen.



Abb. 17: Vorhandener Weg am Teltowkanal



Abb. 18: Maulbronner Ufer

Abschnitt 2 – Geiserichstraße – Alter Park (2,01 km)

Die Führung durch die Anliegerstraßen Geiserichstraße, Wolframstraße, Werderstraße, Blumenthalstraße und Parkstraße und der damit zusammenhängenden benötigen Anlage von Fahrradstraßen inkl. Sicherheitstrennstreifen nach Regelabmessungen ist mit dem Verlust von Kfz-Stellplätzen verbunden (vgl. Abb. 19). Abschnittsweise (Wolframstraße zwischen Konradinstraße und Werderstraße) können die Stellplätze aufgrund der breiten Straßenräume voraussichtlich erhalten bleiben (vgl. Abb. 20).



Abb. 19: Wolframstraße westlich Konradinstraße



Abb. 20: Wolframstraße östlich Konradinstraße

Abschnitt 3 – Alter Park (0,16 km)

Die angedachte Führung nördlich des Alten Parks tangiert die geschützte Parkanlage. Im Bestand wird der Rad- vom Fußverkehr getrennt geführt (siehe Abb. 21 und Abb. 22). Eine Verbreiterung der Anlagen ist nur in Verbindung mit dem Eingriff in die Grünanlage zu realisieren. Aufgrund der Kürze des Abschnittes (ca. 140 m) ist hier jedoch auch die Anlage von Radverkehrsanlagen nach ERA-Standard (Engstelle) vertretbar.



Abb. 21: Radwegführung Alter Park I



Abb. 22: Radwegführung Alter Park II

Abschnitt 4 – Reinhardtstraße – Tempelhofer Damm (1,30 km)

Über die Reinhardtstraße wird die Variante auf den Straßenzug Alt-Tempelhof geführt. Die Querungen der Straßenzüge Alt-Tempelhof sowie Tempelhofer Damm werden aufgrund der Verkehrsstärken mit teilweise über 40.000 Kfz/Tag als besonders konfliktreich angesehen. Beide Straßenzüge sind zudem Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes. Die Situation für den Radverkehr im Zuge des Straßenzuges Tempelhofer Damm ist unzureichend und auf der gesamten Strecke zu optimieren. Die Machbarkeit der Umsetzung einer RSV ist in Angesicht der DTV-Werte sowohl auf der freien Strecke sowie insbesondere im Bereich der signalisierten Knotenpunkte (z. B. Autobahnzufahrt) als kritisch anzusehen.

Das vorgesehene Ende (Tempelhofer Feld) stellt vornehmlich ein Freizeitziel dar und ist daher als RSV-Anbindung wenig geeignet. Insgesamt wird bei Realisierung ein Verlust von ca. 240 Stellplätzen erwartet.



Abb. 23: Reinhardtstraße



Abb. 24: Tempelhofer Damm

4.2.2 Kurzbeschreibung Westvariante

Die so genannte Westvariante zweigt auf Höhe der Birkbuschstraße von der in Kapitel 4.1 ermittelten Vorzugstrasse innerhalb des Trassenkorridors ab und entspricht bis zur Rubensstraße/Werdauer Weg dem Verlauf der tangentialen Fahrradhaupttroute 1 (TR 1). Über den Werdauer Weg und den EUREF-Campus endet die Trasse an der Langenscheidtbrücke, eine Anbindung zum Potsdamer Platz ist vorgesehen. Die Variante ist analog zur ursprünglichen Variante in homogene Abschnitte unterteilt und in 9.1 in der Streckendatenbank dokumentiert, ebenfalls in der Knotenpunktdatenbank (Unterlage 8.2).

Abschnitt 1 – Birkbuschstraße – Rubensstraße (3,28 km)

Die Straßenzüge Sedanstraße und Lauenburger Straße sind im Bestand bereits als Fahrradstraße umgesetzt (siehe Abb. 25). Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße ist nicht vorhanden. Die Trasse quert mit dem Steglitzer Damm, der Bergstraße, der Feuerbachstraße sowie der Rubensstraße das ÖPNV-Vorrangnetz viermal plangleich über signalisierte Knotenpunkte.

Die Lauenburger Straße ist im Bereich des Lauenburger Platzes als Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325.1) ausgeschildert (siehe Abb. 26). Die Gestaltung des Platzbereiches, die divergierende Stellplatzanordnung und die daraus resultierende Verschwenkung der Fahrbahn tragen zur Verkehrsberuhigung direkt neben einem Spielplatz, einer Parkanlage sowie einer Sportanlage bei. Die örtlichen Gegebenheiten in Verbindung mit der Beschilderung sind für die Anlage einer RSV ungeeignet.

Die flächendeckende Führung der potenziellen RSV auf Anliegerstraßen innerhalb dieses Abschnittes in Verbindung mit den begrenzten Fahrbahnbreiten zieht das durchgängige Erfordernis des einseitigen Entfernens des vorhandenen Längsparkens am Fahrbahnrand nach sich.



Abb. 25: Lauenburger Straße (Fahrradstraße)



Abb. 26: Lauenburger Straße (Verkehrsberuhigter Bereich)

Abschnitt 2 – Rubensstraße – Torgauer Straße (1,32 km)

Von der Rubensstraße führt die Trasse mittels einer neu zu errichtenden Durchbindung an den Werdauer Weg an. Zur Realisierung der Durchbindung ist die Änderung des B-Plans vonnöten. Der Werdauer Weg ist eine Industriestraße, welche die angrenzenden Unternehmen an den Sachsendamm anbindet. Der Weg überquert die BAB 100 westlich des Autobahnkreuzes Schöneberg (siehe Abb. 27) und würde als Fahrradstraße ausgebildet werden.

Die Querung des Sachsendamms (siehe Abb. 28) zwischen Werdauer Weg und Torgauer Straße stellt einen großen Konfliktpunkt dar. In diesem Bereich beträgt die Verkehrsbelastung ca. 35.000 Kfz/Tag, der Sachsendamm stellt zudem eine Straßenverbindung der Verbindungsstufe I nach StEP dar und ist Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes.



Abb. 27: Werdauer Weg – Autobahnbrücke



Abb. 28: Sachsendamm Höhe Torgauer Straße

Abschnitt 3 – Torgauer Straße – Langenscheidtbrücke (1,73 km)

Die Trasse verläuft über die Torgauer Straße, welche Kopfsteinpflaster im Bestand aufweist, über einen eigenständigen Radweg bis zur Cheruskerstraße. Der separate Radweg ist im Bestand bereits mit 4,00 m Breite ausgebildet, der mittels eines taktilen Trennstreifens (0,50 m) getrennte Gehweg ist 2,50 m breit. Dieses 220 m lange Streckenteilstück weist daher bereits RSV-Standard auf

(Abb. 29). Die Cheruskerstraße ist im Bestand z. T. in Kopfsteinpflaster ausgebildet und weist beidseitiges Längs- und Senkrechtparken auf. Ebenso wie in der Czerminkistraße (Schräg-/Längsparken) zwischen der Kolonnenstraße und der Langenscheidtbrücke würden hier zahlreiche Kfz-Stellplätze bei Einrichtung einer RSV entfallen (siehe Abb. 30).

Die Kolonnenstraße (DTV=12.060 Kfz/24h) ist aus Richtung der Cheruskerstraße für den Radverkehr im Bestand nur mit Einschränkungen zu überqueren (Führung auf Gehweg im Bereich der Leberstraße). Die Kolonnenstraße ist zudem Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes. Dies steht einer Bevorzugung des Radverkehrs entgegen.



Abb. 29: Radweg Torgauer Straße



Abb. 30: Cheruskerstraße

Zubringerstrecke

Die Langenscheidtbrücke (siehe Abb. 31) weist im Bestand zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf, an die beidseits Radwege in geringer Breite (ca. 1,00 m) anschließen. Auf Grundlage der Vor-Ort-Begehung wird davon ausgegangen, dass bauliche Änderungen auf der Brücke im Bestand nur eingeschränkt möglich sind. Die Brücke stellt daher eine Engstelle dar, welche nur mit deutlicher Änderung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr (z. B. Einbahnstraße, Engstellensignalisierung) und dann auch nur im ERA-Standard für den Radverkehr auszubilden ist.

In der Crellestraße (siehe Abb. 32) im weiteren Verlauf des Zubringers ist Kopfsteinpflaster vorhanden, zudem erfordert der zweimal wöchentlich stattfindende Crellemarkt (Wochenmarkt) eine Umleitungsstrecke. Die Zubringerstrecke verläuft weiter über die Mansteinstraße und überquert die Yorckstraße (Knotenpunkt signalisiert) auf die Bülowstraße, wo bereits ein Zweirichtungsradweg in 3,00 m Breite vorhanden ist (siehe Abb. 33). Im weiteren Verlauf durchquert die Trasse den Nelly-Sachs-Park, dessen Eingangsbereich durch die Hausabgrenzungen beschränkt ist (vgl. Abb. 34). Die Flottwellstraße und die Dennewitzstraße weisen im Bestand relativ hohe Fahrbahnbreiten auf, zudem sind Einrichtungen zur Verkehrsberuhigung (Aufpflasterung, Rampensteine) vorhanden. Eine Anbindung von der Flottwellstraße zum Potsdamer Platz wird über eine neu zu errichtende Brücke über den Landwehrkanal vorgesehen. Für diese Brücke existiert eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015, welche verschiedene Varianten behandelt. Ob und wann der Bau der Brücke erfolgt, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar.



Abb. 31: Langenscheidtbrücke



Abb. 32: Crellestraße



Abb. 33: Radweg Bülowstraße



Abb. 34: Durchfahrt Nelly-Sachs-Park

4.2.3 Variantenvergleich

Im Gegensatz zu den beiden anderen Varianten verläuft die Ostvariante nicht parallel zum Schnellbahnnetz und ist daher hinsichtlich der Reisezeitgewinne/Potenziale positiv zu bewerten. Die Anlage einer RSV wird in Abstimmung mit dem AG jedoch aufgrund der unzureichenden Anbindung verworfen, stattdessen sollte im Rahmen einer parallel laufenden Untersuchung zum Radverkehrsnetz Berlins die Realisierung als Radhaupttroute angestrebt werden. Die Anlage von durchgängig anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen im Zuge des Tempelhofer Damms wird empfohlen.

Die beiden verbleibenden Varianten (Vorzugs- und Westvariante) sind insbesondere hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit ganzheitlich zu bewerten. Als Kriterien für einen Vergleich werden angesetzt:

- Kfz-Stellplatzbilanz
- Konfliktpotenzial an Knotenpunkten
- Konflikte mit dem Planungsrecht
- Konflikte mit Fußgängern
- Potenziale

Ein Kriterium, welches Einfluss auf die Umsetzbarkeit der Trassen hat, ist die **Stellplatzbilanz**. Diese wurde anhand der vorhandenen Planunterlagen, der Befahrungen sowie der Planungsquerschnitte (Unterlage 8.6) abgeschätzt. Berücksichtigt wurden auch vorhandene Potenziale bezüglich der Neuorganisation des ruhenden Parkens, wie beispielsweise das Umwandeln von Schräg- in Senkrechtparken in der Czerminskistraße. Insgesamt würden bei Realisierung

einer RSV im Zuge der Westvariante ca. 508 und damit mehr als doppelt so viele Kfz-Stellplätze wie in der Vorzugstrasse nach Kap. 4.1 entfallen.

Tab. 6: Stellplatzbilanz Vorzugs- und Westvariante

Straße	Stellplatzbilanz		
	Steglitz-Zehlendorf	Tempelhof-Schöneb.	Gesamt
Vorzugstrasse nach Kap. 4.1	-222	-25	-247
Westvariante	-322	-186	-508

Weitere Einschränkungen in der Machbarkeit sind mit dem **Eingriff vorhandener Knotenpunkte** verbunden, welcher in der Regel durch Neueinrichtung oder der Anpassung von Lichtsignalanlagen erfolgt. Die Tabellen Tab. 7 und Tab. 8 geben einen Überblick über das geschätzte Konfliktpotenzial der Westvariante und der Vorzugsvariante nach Kap. 4.1. Es lässt sich feststellen, dass im Zuge der Westvariante deutlich mehr Hauptverkehrsstraßen (9) plangleich gequert werden als in der Vorzugsvariante (3). Als besonders konflikträchtig wird in der Westvariante die Querung des Sachsendamms eingestuft, während in der anderen Variante insbesondere die Führung im Bereich des S-Bahnhofs Südkreuz Konfliktpotenzial erwarten lässt. Pro Knotenpunkt wird eine Einschätzung des Konfliktgrades von gering (Grad 1) bis deutlich erhöht (Grad 5) getroffen. In Summe der Konfliktpotenziale der beiden Varianten wird die Westvariante (Konfliktgrad 22) mit deutlich höheren Umsetzungsbarrieren eingeschätzt als die ursprüngliche Variante (Konfliktgrad 11).

Tab. 8: Konfliktpotenzial Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen: Westvariante

Nr.	Knotenpunkt	LSA vorhanden	LSA neu/ anpassen	DTV HVS	StEP-Stufe HVS	Anzahl Buslinien	ÖPNV-Vorrangnetz	Konfliktgrad bei Realisierung RSV	Begründung
1	Sedanstraße/Steglitzer Damm	x		24.570	II	5	ja	3	Priorisierung RV nach ÖV
2	Lauenburger Straße/Bergstraße	x		11.340	III	1	ja	1	Wenig Konflikte mit Kfz und Bus
3	Lauenburger Straße/Feuerbachstraße	x		6.750	III	4	ja	2	Konflikte mit dem Busverkehr, Priorisierung RV nach ÖV
4	Körnerstraße/Saarstraße	x		37.260	II	1	nein	3	Priorisierung RV aufgrund Verbindungsfunktion und DTV konflikträchtig
5	Rembrandtstraße/Rubensstraße	x		7.461	IV	1	ja	1	Wenig Konflikte mit Kfz und Bus
6	Werdauer Weg/Sachsendamm		x	35.100	I	2	ja	5	Anlage neuer LSA-Standort kritisch (VLB)
7	Torgauer Straße/Sachsendamm	x		35.100	I	2	ja	4	Anlage neuer LSA-Standort kritisch (VLB); Planung vorliegend (EUREF)
8	Leberstraße/Kolonnenstraße	x		12.060	II	4	ja	2	Konflikte mit dem Busverkehr, Planung vorhanden
9	Monumentenstraße/Czerminkstraße		x	8.010	III	-	nein	1	LSA einrichten, wenig Konflikte
Konfliktpotenzial GESAMT								22	

1-geringes Konfliktpotential - 2-mittleres Konfliktpotential - 3-deutliches Konfliktpotential - 4-erhöhtes Konfliktpotential - 5-deutlich erhöhtes Konfliktpotential

Ein weiteres Kriterium des Variantenvergleichs sind **Konflikte mit dem vorhandenen Planungsrecht** bei Umsetzung des RSV. Im Zuge der ursprünglichen Variante (Vorzugsvariante) sind insbesondere im Bereich des Hans-Baluschek-Parks Konflikte zu erwarten, da hier Ausgleichsflächen neu versiegelt werden müssen und die Führung von Radschnellverbindungen durch Grünanlagen in Berlin derzeit grundsätzlich diskutiert wird.

Im Verlauf der Westvariante ist hingegen die Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereichs auf Höhe des Lauenburger Platzes konfliktträchtig. Die Lauenburger Straße ist in diesem Bereich verkehrsberuhigt, was auf die Einrichtungen in der direkten Umgebung zurückzuführen ist (Spielplatz, Grünanlage, Sportanlage). Die Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 StVO ist nicht mit der Anlage einer RSV vereinbar. Stattdessen ist die Beschilderung als Fahrradstraße hier vorzusehen. Eine „Rücknahme“ der Verkehrsberuhigung wird hier als kritisch gesehen (Anwohner, Straßenverkehrsbehörde).

Ein weiteres Kriterium des ganzheitlichen Variantenvergleichs sind die voraussichtlichen **Konflikte mit Fußgängern**. In der Westvariante sind diese nur punktuell zu erwarten (Lauenburger Platz, EUREF-Campus). Im Zuge der flächendeckenden Umwidmung von Anliegerstraßen zu Fahrradstraßen werden keine Beeinträchtigungen entstehen. Dagegen ist in der ursprünglichen Variante die Anlage des RSV in einer Grünanlage mit Erholungsfunktion konfliktreicher (Hans-Baluschek-Park). Eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr in Verbindung mit einer Verbreiterung der Wege entspannt die Nutzungskonflikte auf der freien Strecke jedoch erheblich. Weiterhin werden Konflikte mit den Fußgängern im Bereich des Bahnhofs Südkreuz sowie auf dem zu den Bahngleisen parallelen Weg nördlich des S-Bahnhofs Südkreuz erwartet.

Ein Vergleich der **Potenziale** aus den Einwohnerdichten (siehe Anlage 12) und der Häufigkeit anderer Ziele (z. B. EUREF-Campus) entlang der beiden Varianten, ergibt leichte Vorteile hinsichtlich der Potenziale bei der westlichen Variante.

Tab. 9 fasst die Kriterien des Variantenvergleichs außerhalb des Trassenkorridors qualitativ zusammen, wobei das Spektrum von sehr negativer Bewertung (--) bis zu positiver Bewertung (++) des Kriteriums reicht. Die Gesamtbewertung erfolgt im Zuge der qualitativen Bewertung der Trassen hinsichtlich der genannten und in Tab. 9 aufgeführten Kriterien.

Insgesamt sind im Zuge der Westvariante höhere Umsetzungshemmnisse feststellbar als in der Vorzugsvariante, insbesondere aufgrund der schlechteren Kfz-Stellplatzbilanz sowie der deutlicheren Eingriffe in die Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen. Die in Kap. 4.1 definierte fachlich am besten bewertete Trasse des ursprünglich definierten Trassenkorridors wird daher als Vorzugstrasse definiert.

Tab. 9: Variantenvergleich außerhalb des Trassenkorridors

Kriterium	Westvariante	Hauptvariante
Kfz-Stellplatzbilanz	--	-
Knotenpunkte/LSA	--	+
Planungsrecht	0	0
Konflikte mit Fußgängern	+	-
Potenziale	+	0
Gesamt	-/0	0

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. 35 wird die Lage der betrachteten Bauwerke und der Verlauf des Trassenkorridors dargestellt. Abweichend von der Darstellung wurde der Anfangs- und Endpunkt des Radschnellweges im Verlauf der Projektlaufzeit verschoben. Der Radschnellweg beginnt bei Bauwerk 11.3 und endet bei Bauwerk 11.11a. Bauwerke außerhalb dieses Bereichs werden nachfolgend nicht behandelt.

5.1.2 Unterlagen

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

- Bauwerk 11.3: Eugen-Kleine-Brücke
 - Bauwerksbuch
 - Prüfbericht
 - Diverse Bestandspläne
- Bauwerk 11.4: Emil-Schulz-Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 26.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 26.10.2018
- Bauwerk 11.5: Bäkebrücke
 - Es wurden keine Unterlagen zur Verfügung gestellt
- Bauwerk 11.6: Krahermersteg
 - Bauwerksbuch, Stand 26.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 26.10.2018
 - Übersichtszeichnung „Krahermersteg über den Teltowkanal“ vom 15.02.1960
 - Übersichtszeichnung „Fußgängersteganlage Krahermersteg Berlin – Pfeiler Achse 20“ vom 25.05.2011
- Bauwerk 11.7: Prinzregent-Ludwig-Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 26.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 26.10.2018
- Bauwerk 11.8a: Hannemannbrücke

- Es wurden keine Unterlagen zur Verfügung gestellt
- Bauwerk 11.8b: Siemensbrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 26.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 26.10.2018
 - Übersichtszeichnung „Br.Nr. 1208-B42“ vom 3.1.1957
- Bauwerk 11.9: Hermann-Ganswindt-Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk 11.10: Geh- und Radwegbrücke am Berliner Südkreuz
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk 11.11a: Kolonnenbrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019

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 Radschnellwegstrecke führt entlang des Teltowkanals bis nach Berlin-Mitte (Trassenkorridor 11). Die zugehörigen Bauwerke sind mit den Bauwerksnummern 11.1 bis 11.13 nummeriert. In der vorliegenden Studie werden die Bauwerke 11.3 bis 11.11a entsprechend dem angepassten Trassenanfangs- und Trassenendpunkt betrachtet.

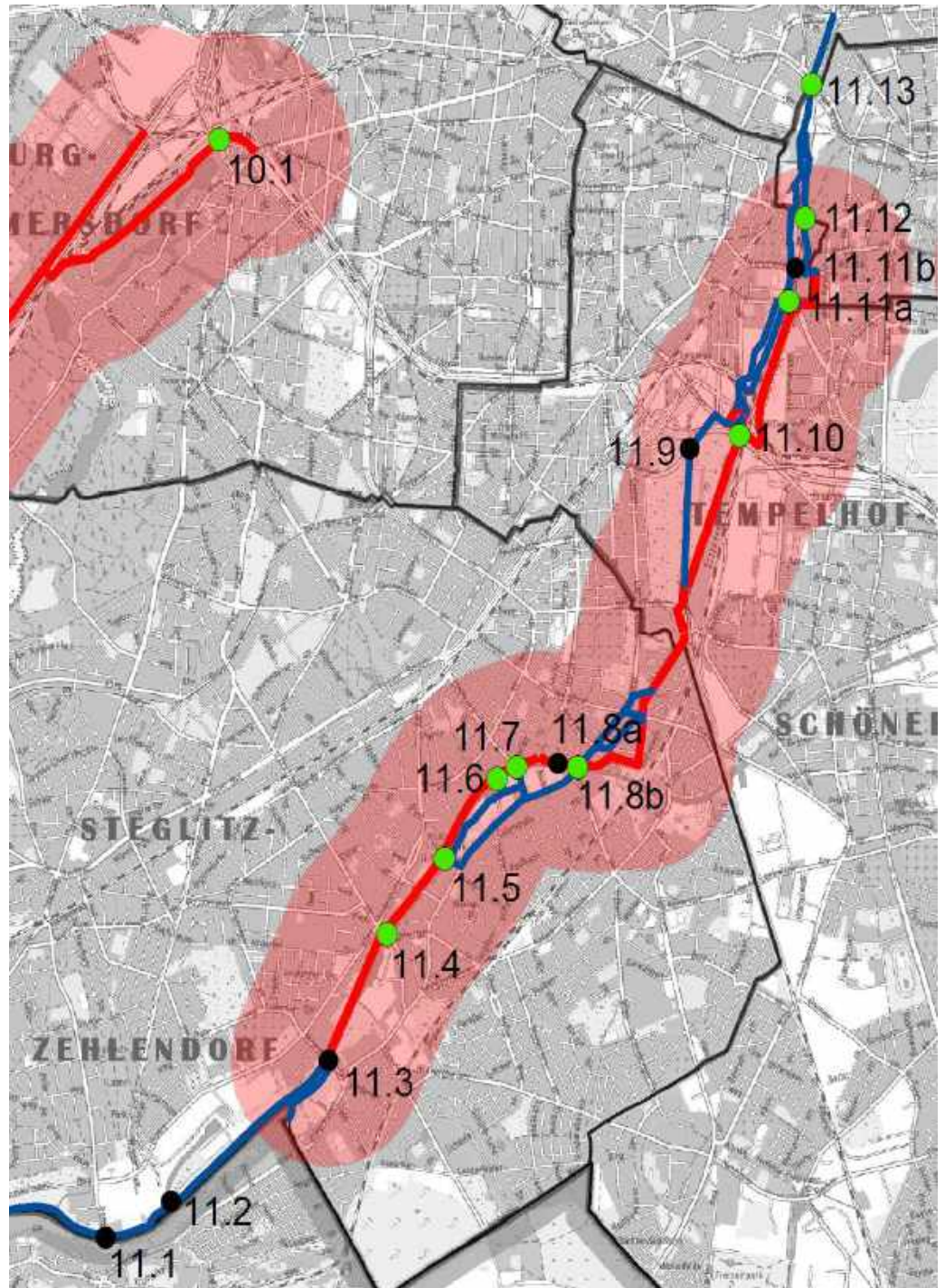


Abb. 35: Lage der Bauwerke auf der Teltow-Route

5.2 Bestandsbauwerke

5.2.1 Bauwerk – Eugen-Kleine-Brücke

Bei dem Brückenbauwerk handelt es sich um eine einfeldrige Stahlverbundkonstruktion aus dem Jahre 1955, vgl. Abb. 36 bis Abb. 41. Der Überbau besteht aus 6 genieteten Hauptträgern die im Verbund mit einer Stahlbetonplatte statisch wirken. Auf beiden Seiten des Brückenbauwerks befinden sich verhältnismäßig breite Bauwerkskappen die als Geh- und Radwege genutzt werden. Auf der Grundlage der Bauwerksbesichtigung kann der Zustand des Bauwerks als gut beurteilt werden.

Der Radschnellweg beginnt auf dem Brückenbauwerk. Derzeit verlaufen parallel zur Wismarer Straße beidseits straßenbegleitende Einrichtungsradwege. Auf der südlichen Kappe ist ein weiterer Radweg in Gegenrichtung farblich gekennzeichnet. Der Radschnellweg kann aus statischer Sicht auf dem Brückenbauwerk geführt werden.

Tab. 10: Kenndaten Eugen-Kleine-Brücke

Verkehr oben:	Wismarer Straße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1955
Bauwerksart:	6-stegige Balkenbrücke
Konstruktionsart:	genietete Stahlverbundkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 105 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Erhöhung der Absturzsicherung (Höhe $\geq 1,30$ m nach ZTV-ING) Farbliche Umgestaltung der Fahrbahn
Gesamteindruck:	Optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	1,7 (2015)



Abb. 36: Seitenansicht



Abb. 37: Brückenunterseite



Abb. 38: Fahrbahn und Absturzsicherung



Abb. 39: Radwegbereich



Abb. 40: Flügelwand



Abb. 41: Widerlagerbank

Das Geländer auf dem Brückenbauwerk hat eine Höhe von 1,05 m. Bei Radschnellwegen ist eine Absturzsicherung von 1,30 m vorzusehen. Die Geländerhöhe ist dementsprechend zu vergrößern, falls der Radschnellweg auf den Bauwerkskappen geführt wird. Für die Erhöhung des Geländers sind Baukosten von 300 €/lfm. bzw. insgesamt 30.000 € zu veranschlagen.

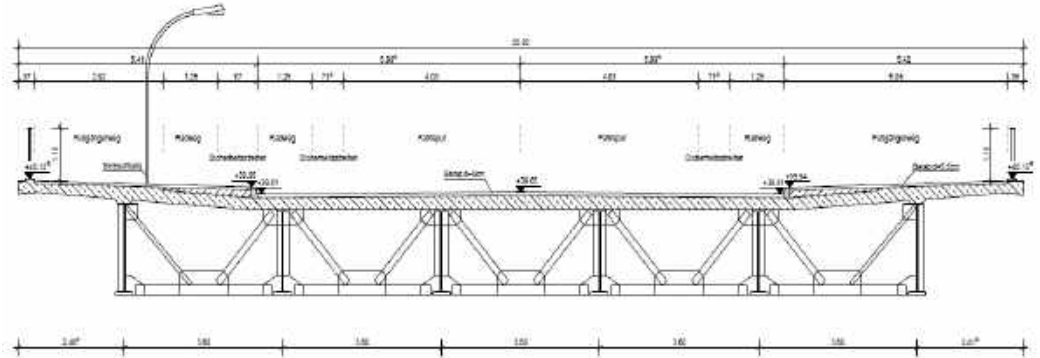


Abb. 42: Querschnitt der Eugen-Klein-Brücke und derzeitige Fahrspuraufteilung

Aus statischer Sicht können die Einwirkungen des Radschnellweges auf dem Brückenbauwerk in den Baugrund sicher abgeleitet werden.

5.2.2 Bauwerk – Emil-Schulz-Brücke

Die Emil-Schulz-Brücke überführt die Königsberger Straße über den Teltowkanal. Das Bauwerk wirkt optisch wie ein einfeldriges Brückenbauwerk, vgl. Abb. 43. Es handelt sich jedoch um drei Einfeldträger, dessen Seitenfelder im Jahre 2014 durch Stahlbetonwände verschlossen wurden, vgl. Abb. 49. Das mittlere Hauptfeld über den Teltowkanal ist als Stahlverbundkonstruktion ausgeführt, die Seitenfelder sind mithilfe von Stahlbetonfertigteilen und einer Ortbetoner-gänzung hergestellt.

Der Radschnellweg soll vor dem westlichen Pfeiler parallel zum Teltowkanal verlaufen. Derzeit befindet sich vor dem Pfeiler ein unbefestigter Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von ca. 3,7 m. Die lichte Höhe zwischen dem Geh- und Radweg und der Unterkante der Brücke beträgt ca. 3,3 m. An diesen Geh- und Radweg schließt eine ca. 2,5 m breite horizontale Pflasterfläche und eine Böschung zum Teltowkanal an. Die Pflasterfläche und die Böschung sind mit einem Großsteinpflaster in Zementmörtel auf einer Betontragschicht befestigt. Zwischen dem unbefestigten Geh- und Radweg und der Pflasterfläche befindet sich ein Holmgeländer, vgl. Abb. 47 und Abb. 48.

Tab. 11: Kenndaten Emil-Schulz-Brücke

Verkehr oben:	Königsberger Straße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1965 und 2014
Bauwerksart:	Mittelfeld: 4-zelliger Hohlkasten
Konstruktionsart:	Mittelfeld: Geschweißte Stahlverbundkonstruktion Seitenfelder: Stahlbetonfertigteile mit Ortbetonger- gänzung
Statisches System:	Drei Einfeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 130 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Herstellen des Radschnellwegs vor dem westlichen Pfeiler und der Rampen
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brü- ckenhauptprüfung:	2,5 (2015)



Abb. 43: Seitenansicht



Abb. 44: Brückenunterseite



Abb. 45: Fahrbahn



Abb. 46: Stahlbetonwand vor Seitenfeld



Abb. 47: Westl. Pfeiler und Seitenfeld



Abb. 48: Radweg vor dem westl. Pfeiler

Der Radschnellweg soll unter dem Brückenbauwerk vor dem westlichen Pfeiler verlaufen. Wird die gesamte Fläche unterhalb des Brückenbauwerks zwischen Pfeiler und Kanalböschung für den Radschnellweg inkl. Gehweg genutzt, resultiert eine nutzbare Breite von ca. 5,8 m. Hierzu muss das vorhandene Pflaster aufgenommen und auf der gesamten Breite durch einen neuen Geh- und Radwegbelag ersetzt werden. Zwischen Radweg- und Gehweg wird ein Hochbord empfohlen, um zu vermeiden, dass der Gehweg durch Fahrzeuge (bspw. von Räum- und Reinigungsfahrzeugen) genutzt wird. Damit sollen die Einwirkungen auf die anschließende Böschung und die Kanalspundwand begrenzt werden. In diesem Zusammenhang sollten Absperrpfosten auf dem Hochbord vorgesehen werden.

Insgesamt kann eine Radwegbreite von 4,0 m und eine Gehwegbreite von ca. 1,8 m unter dem Brückenbauwerk erzielt werden.

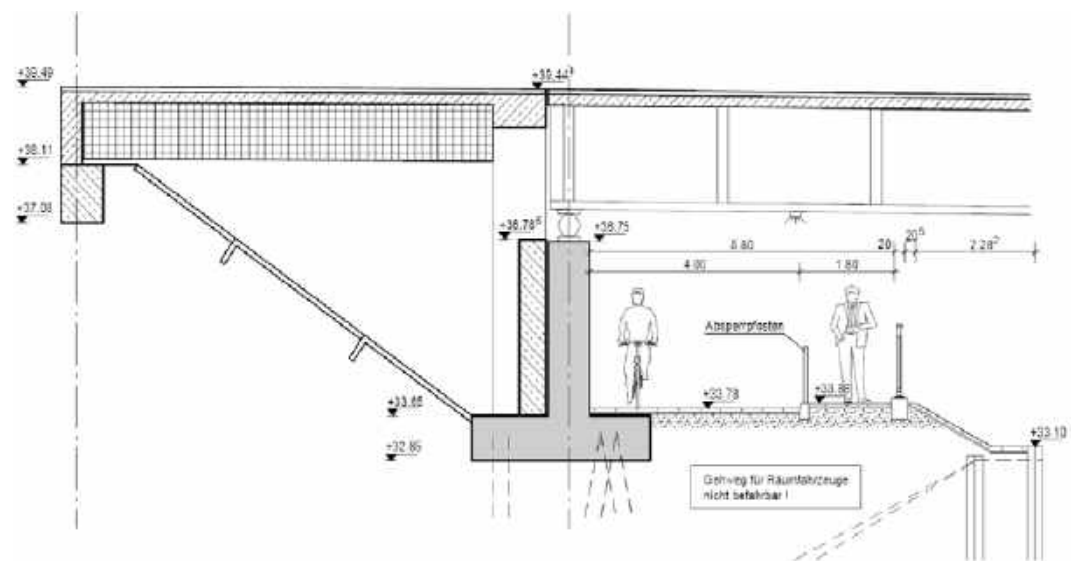


Abb. 49: Potenzieller Verlauf des Radschnellweges vor dem westlichen Pfeiler

Die Abb. 50 stellt die Geländehöhen im Bereich der Emil-Schulz-Brücke dar. Der derzeitige Geh- und Radweg liegt unterhalb des Brückenbauwerks bei 33,8 m NHN. Dieser zweigt von der Promenade bei einer Höhe von 38 bis 39 m NHN ab. Die Fußgänger und Radfahrer müssen damit eine Höhendifferenz von ca. 5 m bewältigen. Die derzeitigen Rampen auf der nördlichen und südlichen Seite des Brückenbauwerks weisen Rampenlängen von 40 bis 50 m auf. Damit haben die Rampen im Bestand eine Steigung von ca. 13 %. Daher sind die Rampenlängen anzupassen. Bei einer maximalen Längsneigung von 4 % resultieren erforderliche Rampenlänge von jeweils ca. 125 m. Die Rampenlänge würde sich dementsprechend verdreifachen.

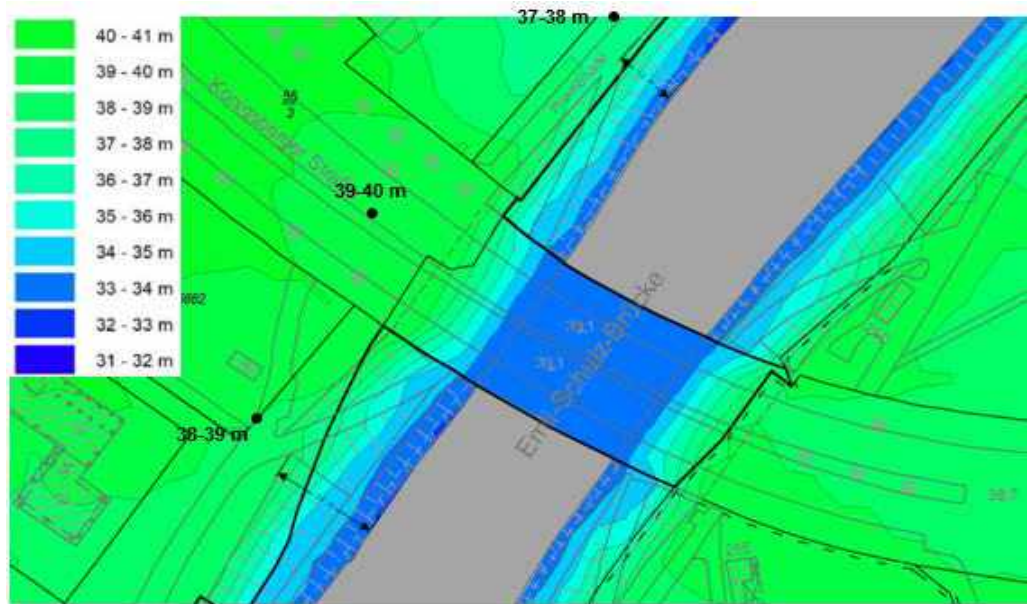


Abb. 50: Geländehöhe im Bereich der Emil-Schulz-Brücke (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)

Die Böschung auf der südwestlichen Seite des Brückenbauwerks weist eine Breite von ca. 20 m auf. Die Breite des Radschnellweges mit 6,50 m inkl. notwendiger Dammschulter von ca. 1 m Breite wird deutlich größer sein als die Breite des vorhandenen Radweges mit ca. 3 m. Es wird ein Stützbauwerk erforderlich werden um den Radschnellweg in die Böschung integrieren zu können. Die Abb. 51 stellt eine potenzielle Ausführungsvariante auf halber Rampenlänge auf der südwestlichen Seite des Brückenbauwerks dar.

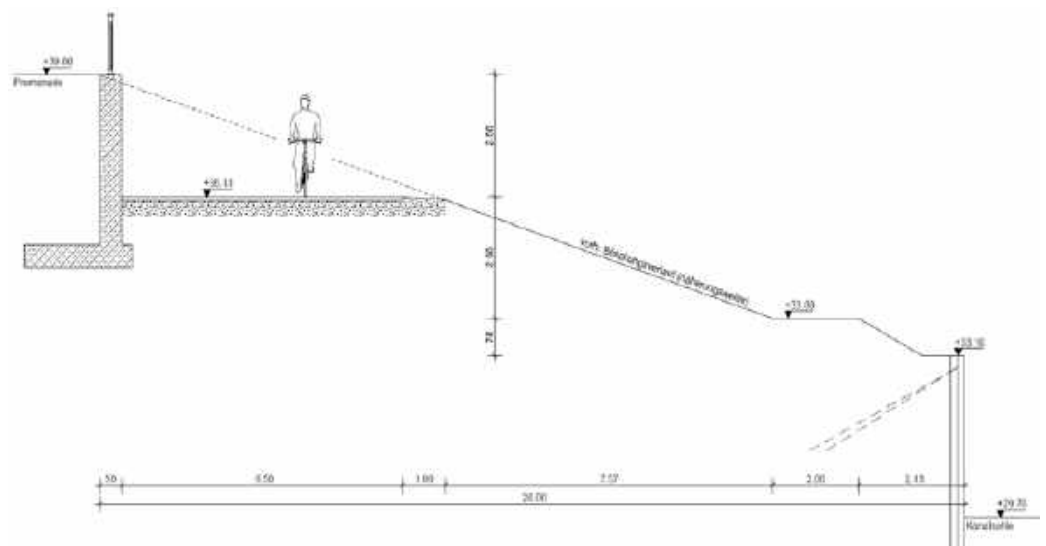


Abb. 51: Stützbauwerk und Böschungsverlauf auf der südwestlichen Seite des Brückenbauwerks auf halber Rampenlänge

Um die Rampe und die Böschung herstellen zu können, muss die vorhandene Böschung zunächst gerodet und bis unterhalb der Gründungsebene des Stützbauwerks ausgehoben werden. Anschließend ist das Stützbauwerk zu errichten und die Böschung wieder anzufüllen und der Radschnellweg herzustellen. Der

Kostenrahmen für die südwestliche Rampe beläuft sich auf ca. 350.000 € bis 400.000 € unter der Annahme, dass das Stützbauwerk flach gegründet werden kann.

Auf der nordwestlichen Seite des Brückenbauwerks weist die Böschung eine Breite von ca. 12 m auf und ist damit um ca. 8 m schmaler als auf der südwestlichen Seite. Um eine vergleichbare Rampen- und Böschungssituation wie auf der südwestlichen Seite des Brückenbauwerks zu erreichen, muss die Böschung insgesamt verbreitert werden und damit auch der Promenadenweg in westliche Richtung verschoben werden. Diese Maßnahme steht mit notwendigen Flächenerwerb im Zusammenhang. Der Bodenrichtwert im nördlichen Bereich der Emil-Schulz-Brücke liegt bei 800 €/m² (Quelle: BORIS Berlin). Bei einem notwendigen Flächenerwerb von 125 m x 8 m ergeben sich Kosten für den Grunderwerb von 800.000 €. Hinzu kommen Kosten für das Anlegen des Radschnellweges und das Wiederanlegen des Promenadenweges. Es sind Grunderwerbs- und Baukosten von ca. 1,2 Mio. € zu erwarten.

Als Alternative gegenüber Abb. 51 ist eine weitere Stützwand in der Böschung zu errichten. Die resultierende Situation ist in der Abb. 52 dargestellt. Die Machbarkeit dieser Variante ist von der Tragfähigkeit der Kanalspundwand und ihrer Rückverankerung wesentlich abhängig. Erste statische Vorberechnungen zeigen, dass die Kanalspundwand und die Rückverankerung durch die neue Situation gegenüber der Bestandssituation deutlich höher beansprucht werden.

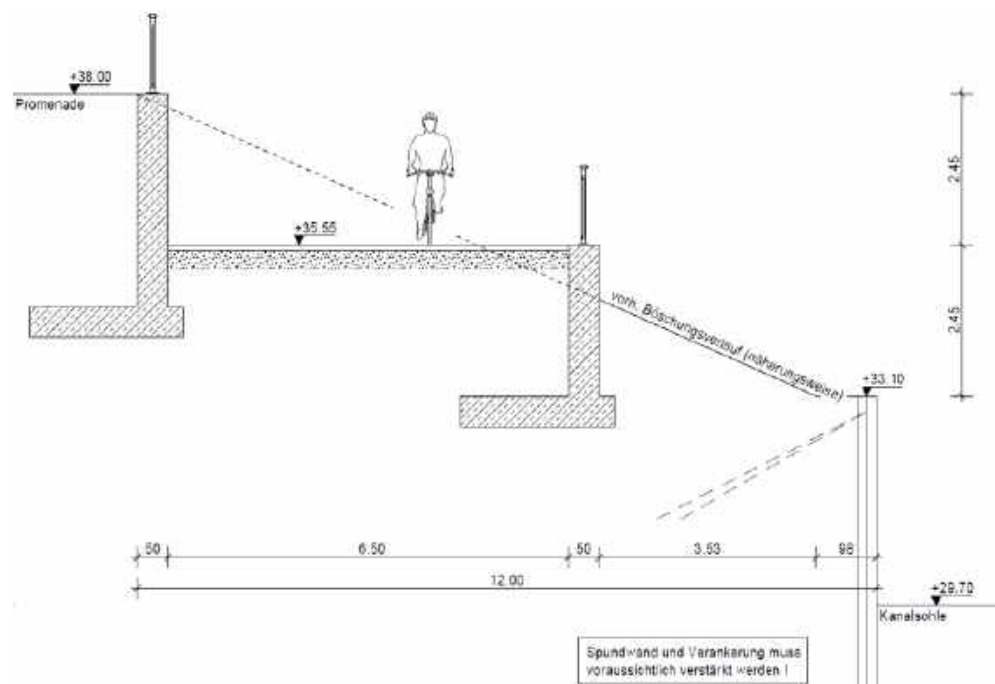


Abb. 52: Stützbauwerk und Böschungsverlauf auf der nordwestlichen Seite des Brückenbauwerks auf halber Rampenlänge

Es ist zu erwarten, dass die Kanalspundwand und deren Verankerung zu verstärken bzw. zu ersetzen sind, um die Standsicherheit der gesamten Böschung

zu gewährleisten. Dies kann final nur auf der Grundlage der Bestandsunterlagen der Kanalspundwand beurteilt werden. Die Verstärkung bzw. der Ersatz der Kanalspundwand verursacht hohe Kosten und ist sehr zeitintensiv. Es sind Baukosten für die nordwestliche Rampe von 1,2 Mio. € bis 1,4 Mio. € zu erwarten.

Falls eine Verbreiterung der Kanalböschung nicht möglich ist und die Kanalspundwand nicht verstärkt werden soll, ist eine Konstruktion in der Böschung zu errichten, die keine zusätzlichen Beanspruchungen für die Kanalspundwand hervorruft. Eine derartige Konstruktion ist in der Abb. 53 dargestellt, bei der der Radschnellweg an die Stützwandkonstruktion angehängt wird. Die Stützwand ist außerhalb des Lasteinzugsbereiches der Kanalspundwand zu gründen. Der Radschnellweg ist nur mit einer verminderten Breite an die Stützwand einzuhängen. Eine nutzbare Breite von ca. 3,0 m bis 3,5 m scheint auf der Grundlage überschläglicher Vorberechnungen als umsetzbar. Für diese Ausführungsvariante der nordwestlichen Rampe sind Baukosten von 550.000 € bis 650.000 € zu erwarten unter der Annahme, dass das Stützbauwerk flach gegründet werden kann.

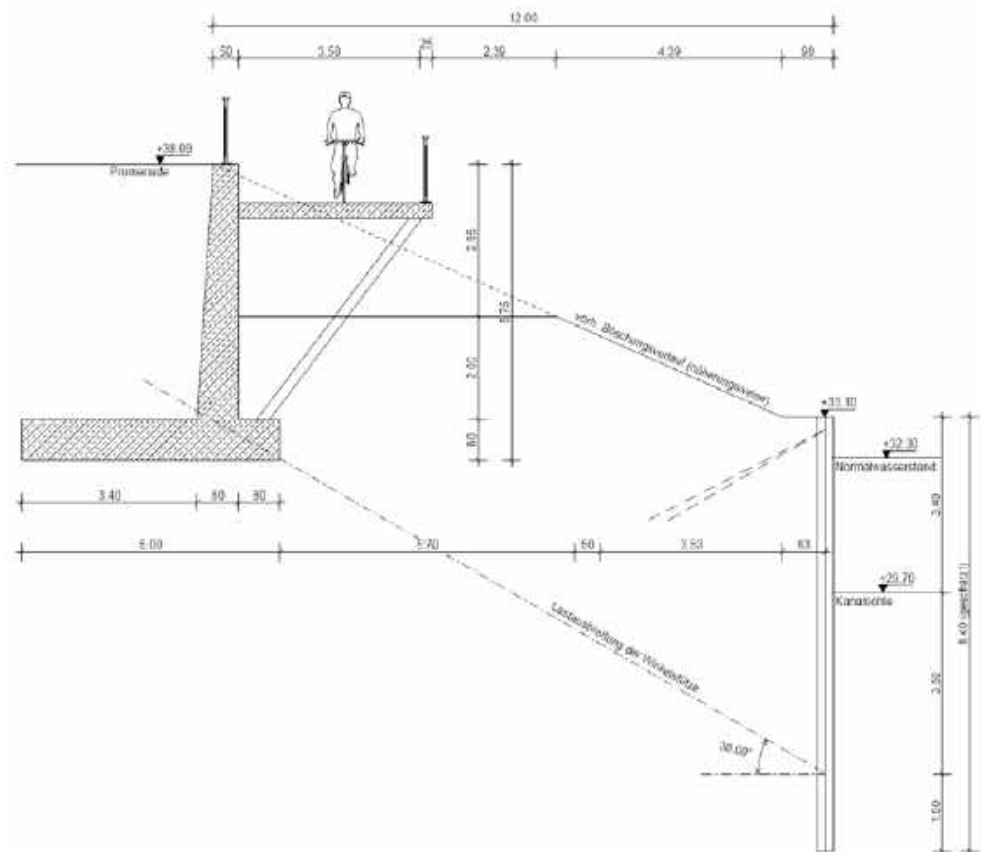


Abb. 53: Stützbauwerk mit eingehängtem Radschnellweg auf der nordwestlichen Seite des Brückenbauwerks ohne Lasterhöhung für die Stützwand

Der notwendige Aufwand und die damit im Zusammenhang stehenden Kosten, um den Radschnellweg in die Böschungen zu integrieren, kann reduziert werden indem die Breite des Radschnellweges reduziert wird. Derzeit weist der vorhandene Radweg in den Böschungen eine Breite von ca. 2 bis 3 m auf.

Falls der Radschnellweg mit seiner geplanten Ausbaubreite von 6,5 m unterführt werden soll, wird die Variante der Böschungsverbreiterung auf der nordwestlichen Seite des Brückenbauwerks vorgeschlagen. Sie ist rechnerisch günstiger als die Variante mit zwei Stützbauwerken und Kanalspundwandverstärkung und birgt geringere technische Risiken.

5.2.3 Bauwerk – Bäkebrücke

Die Bäkebrücke wurde 1901 gebaut, 1945 gesprengt und 1959 gehoben und teilweise wieder eingebaut. Es handelt sich um eine dreifeldrige Fachwerkbrücke ausgeführt als genietete Stahlverbundkonstruktion, vgl. Abb. 54 bis Abb. 59. Das Bauwerk ist in einem schlechten Zustand. Die zulässige Belastung wurde bereits auf 2,8 t eingeschränkt und die Nutzbreite für den Fahrzeugverkehr auf 2,0 m reduziert.

Das Bauwerk soll zwischen 2019 und 2021 ersetzt werden. Die aktuelle Planung lag für die Machbarkeitsstudie nicht vor.

Der Radschnellweg verläuft parallel zum Teltowkanal westlich des bestehenden Brückenbauwerks. Die Bäkestraße wird plangleich gekreuzt. Das Bauwerk ist hiervon nicht betroffen.

Tab. 12: Kenndaten Bäkebrücke

Verkehr oben:	Bäkestraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1901
Bauwerksart:	4-stegige Fachwerkbrücke
Konstruktionsart:	genietete Stahlverbundkonstruktion
Statisches System:	Dreifeldträger
Pfeiler:	Mauerwerk
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	korrodiert und verstärkt
Zustand der ÜKO:	uneben
Zustand des Belags:	grundsätzlich in Ordnung
Oberflächenbeschaffenheit:	Korrosionsschäden am Überbau
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 105 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Das Bauwerk wird ersetzt
Besonderheiten:	Schwerlastverkehr ist auf dem Bauwerk nicht zugelassen Die Fahrbahn ist durch Verkehrsinseln eingengt. Die Lager sind verstärkt
Gesamteindruck:	optisch unbefriedigender Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	Bauwerksbuch liegt nicht vor



Abb. 54: Seitenansicht



Abb. 55: Brückenunterseite



Abb. 56: Übergangskonstruktion



Abb. 57: Verstärktes Bauwerkslager



Abb. 58: Fahrbahn und Verkehrseinengung



Abb. 59: Beschilderung zur Verkehrsbeschränkung

5.2.4 Bauwerk – Krahermersteg

Der Krahmersteg wurde 1959 errichtet und überführt die Krahmerstraße über den Teltowkanal. Es handelt sich um eine dreifeldrige Geh- und Radwegbrücke, vgl. Abb. 60 und Abb. 65. Die Spannweiten der einzelnen Felder betragen 9,4 m – 38,3 m – 9,4 m, woraus eine Gesamtstützweite von 57,1 m resultiert. Der Überbau ist als zweistegiger Plattenbalken ausgeführt, der in Längs- und Querrichtung vorgespannt ist. Die Gesamtbreite des Überbaus liegt bei 8,44 m. Das Bauwerk wurde für eine Flächenlast von 400 kg/m² bemessen.

Die Pfeiler des Brückenbauwerks sind auf den Fundamenten des vorhergehenden Brückenbauwerks aus dem Jahre 1906 abgesetzt. Die Fundamente sind aus unbewehrtem Beton, die Pfeiler sind in Stahlbetonbauweise errichtet. Die Fundamente sind mit 16 bis 20 m langen Holzpfählen tiefgegründet. Der Pfahldurchmesser beträgt 40 bis 50 cm.

Die Widerlager des Brückenbauwerks sind flach gegründet und in Stahlbetonbauweise ausgeführt.

Tab. 13: Kenndaten Krahmersteg

Verkehr oben:	Krahmerstraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1959
Bauwerksart:	2-stegiger Plattenbalken
Konstruktionsart:	Spannbetonkonstruktion
Statisches System:	Dreifeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	grundsätzlich in Ordnung
Oberflächenbeschaffenheit:	Gesims weist Betonabplatzungen auf. Das Oberflächenschutzsystem ist teilweise schadhaft
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 100 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Herstellen des Radschnellwegs vor dem westlichen Pfeiler und der Rampen
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,9 (2016)



Abb. 60: Seitenansicht



Abb. 61: Fahrbahn und Absturzsicherung



Abb. 62: Brückenunterseite (Blickrichtung auf westlichen Pfeiler)



Abb. 63: Gesims



Abb. 64: Westlicher Pfeiler



Abb. 65: Östlicher Pfeiler

Der Radschnellweg soll im Bereich des westlichen Pfeilers unterführt werden. Derzeit befindet sich vor dem Pfeiler ein Geh- und Radweg mit einer Breite von ca. 2,8 m gemäß den Bestandsplänen des Brückenbauwerks. Die Abb. 66 stellt

die derzeitige Situation im Bereich des westlichen Pfeilers dar. Der Geh- und Radweg ist durch ein Holmgeländer zur Böschung des Teltowkanals begrenzt, vgl. Abb. 64. Der Kanal ist durch eine rückverankerte Spundwand des Typs AZ 26 eingefasst. Die Anker sind in jeder Spundwandsicke angeordnet, der Ankerabstand resultiert damit zu etwa 1,4 m. Hierdurch sind bauliche Maßnahmen zur Verbreiterung des vorhandenen Geh- und Radweges im Bereich der Kanalböschung, die eine Tiefgründung bedürfen, nur mit deutlich erhöhtem Aufwand umsetzbar.

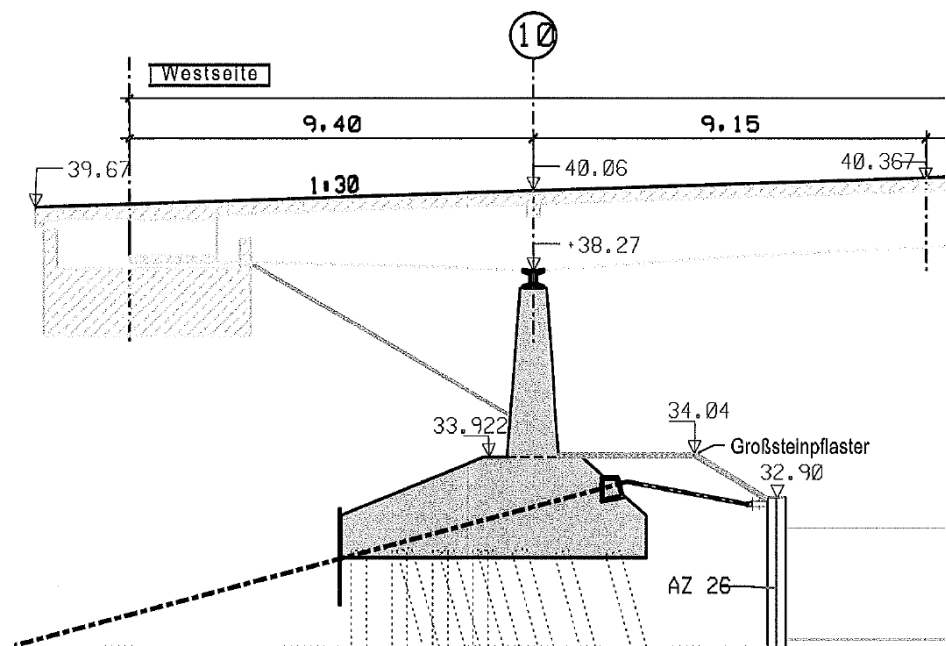


Abb. 66: Ausschnitt aus dem Bestandsplan im Bereich des westlichen Pfeilers

Es wird vorgeschlagen einen zusätzlichen Gehweg zwischen dem Widerlager und dem Pfeiler anzuordnen und den vorhandenen Geh- und Radweg ausschließlich dem Radverkehr zuzuweisen. Die resultierende Situation im Bauwerksbereich wird in der Abb. 67 dargestellt. Damit ergibt sich ein Radweg mit einer Breite von 2,8 m und ein Fußweg mit einer Breite von ca. 2,5 m, vgl. Abb. 67. Unmittelbar vor und hinter dem Bauwerk kann der Radweg auf eine Breite von ca. 3,5 m aufgeweitet werden, vgl. Abb. 68. Eine weitere, wesentliche Verbreiterung des Fußweges ist ohne weitere Maßnahmen nicht möglich, ohne die Standsicherheit des Widerlagers zu gefährden.

Die Böschung ist im Bereich des Gehweges sowie der Höhensprung zwischen Gehweg und Radweg mit Winkelstützmauern abzufangen. Um den Gehweg und den Radweg anzulegen sind die Böschungen auf beiden Seiten des Bauwerks zunächst zu roden und das Höhenniveau anzupassen. Im Anschluss sind die Winkelstützmauern zu setzen, die Geh- und Radweg herzustellen und schlussendlich die Böschungen wiederherzustellen.

Aus der Aufschüttung des Gehweges resultiert ein zusätzlicher horizontaler Erddruck auf den Pfeiler des Brückenbauwerks. Die Tragfähigkeit ist im Rahmen der weiteren Planung nachzuweisen. Um den horizontalen Erddruck auf den Pfeiler zu reduzieren, kann die Auffüllung mit einem minderfesten Füllbeton erfolgen (bei Anordnung einer Fuge zwischen Pfeiler und Betonverfüllung) oder eine zusätzliche Winkelstützwand wird vor dem Pfeiler angeordnet. Durch diese Maßnahmen wird die horizontale Erddruckkomponente erst an der Oberkante des Pfeilerfundamentes eingeleitet.

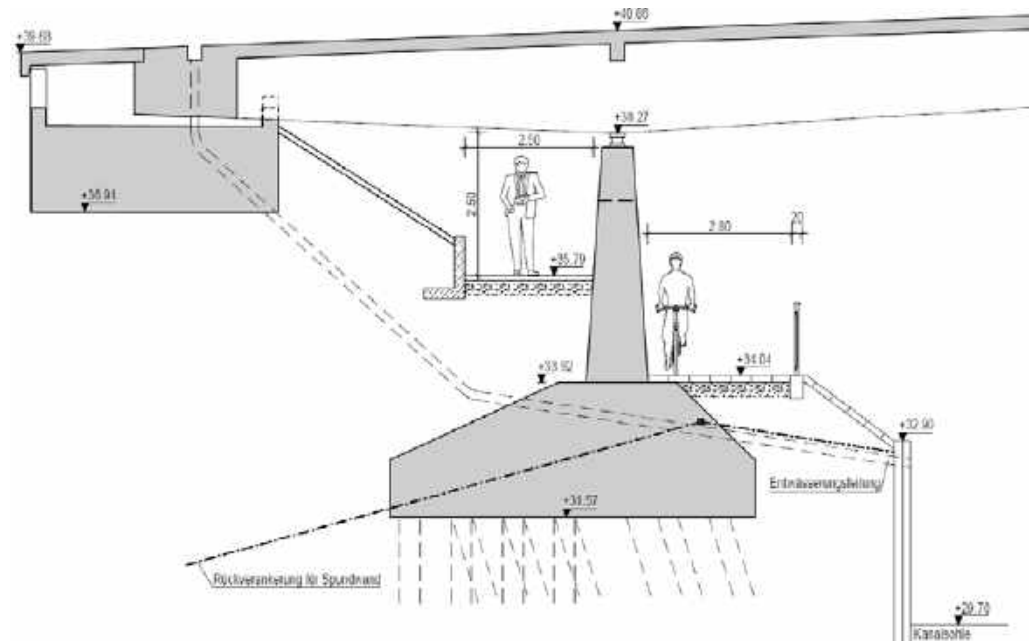


Abb. 67: Geh- und Radwege im Bereich des westlichen Pfeilers (Variante 1)

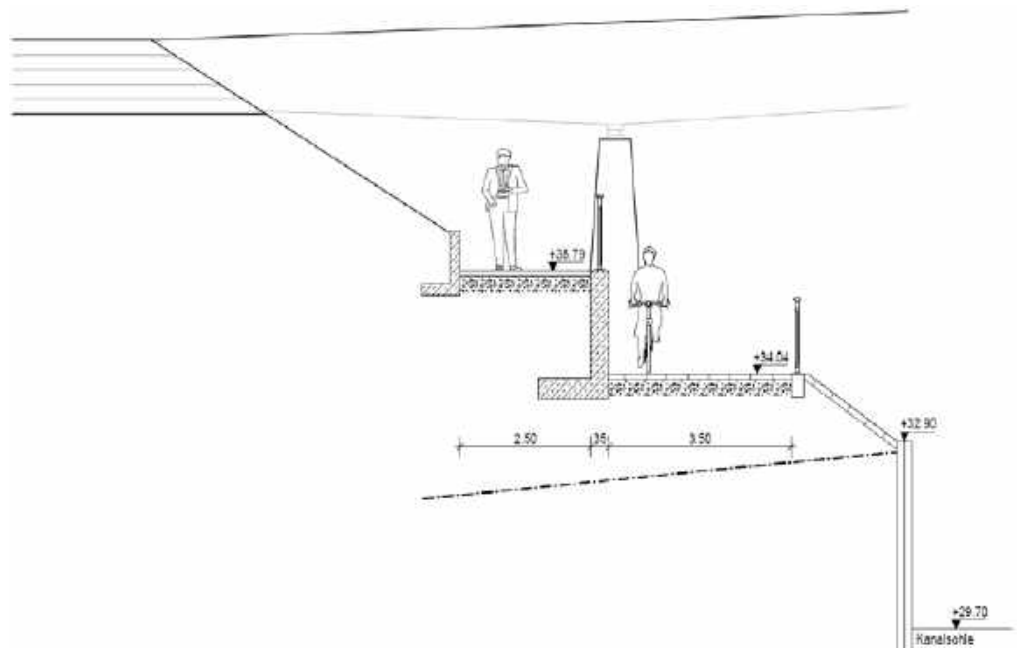


Abb. 68: Geh- und Radwege vor und hinter dem westlichen Pfeiler (Variante 1)

Die Oberkante des Gehweges liegt bei ca. 35,8 m NHN und der Radweg bei 34 m NHN. Der derzeitige Geh- und Radweg zweigt von der Promenade bei einer Höhe von 35 bis 36 m NHN ab, vgl. Abb. 69. Das bedeutet, dass die Radfahrer einen Höhenunterschied von ca. 2 m im Bereich des Bauwerks zu bewältigen haben. Bei einer Längsneigung von 4 % resultiert eine Rampenlänge von ca. 50 m, wie sie auch bisher auf der nördlichen und südlichen Bauwerkseite vorhanden ist. Für die Fußgänger würde nur ein unmerklicher Höhenunterschied resultieren. Da die Treppe im nordwestlichen Bauwerksbereich während der Umbaumaßnahmen gesichert werden muss bzw. in Anschluss wiederhergestellt werden muss, werden Baukosten in Höhe von 150.000 € bis 200.000 € erwartet.

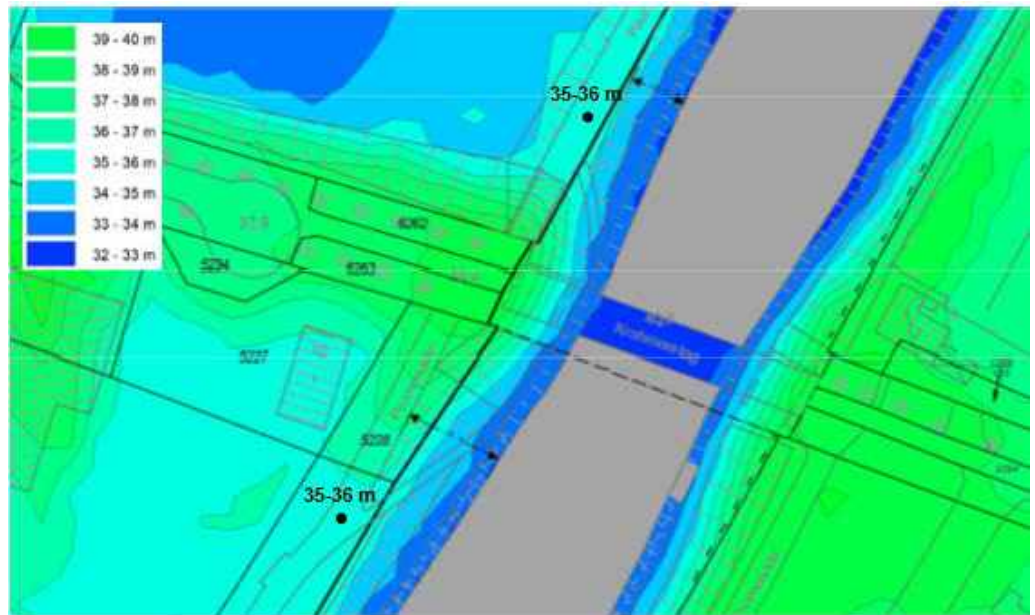


Abb. 69: Geländehöhen im Bereich des Kraemerstegs (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)

Als Alternative zu der vorhergehenden Variante kann der Bodenkörper unter dem Fundament des westlichen Widerlagers mit HDI-Säulen verfestigt werden um einen breiteren Weg im Seitenfeld zu ermöglichen. Entsprechend den vorliegenden Bestandsunterlagen sind das Widerlager und der Überbau nicht miteinander verbunden. Es befindet sich kein Lager zwischen Überbau und Widerlager wodurch auch keine Lasten aus dem Überbau in das Widerlager eingeleitet werden. Das Seitenfeld des Brückenbauwerks wirkt als Kragarm. Das Widerlager übernimmt maßgeblich die Funktion des Bauwerksabschlusses. Zudem ist eine Schleppplatte auf dem Widerlager gelagert. Hierdurch werden geringe Lasten in das Widerlager eingeleitet. Dementsprechend treten auch nur geringe vertikale Beanspruchungen in der Bodenfuge unterhalb des Fundaments auf.

Bei dem HDI-Verfahren wird der Boden mit einem Hochdruckdüsenstrahl in seinem Gefüge gelöst und mit Zementsuspension durchmischt. Ziel des Verfahrens ist es eine Verfestigung des Baugrundes zu erreichen. Einsatzgebiet ist zum Beispiel die Unterfangung bestehender Gebäude. Für diesen Einsatzzweck gibt es spezielle Geräte die auch bei beengten Platzverhältnissen eingesetzt werden können. Beispielsweise stellt die Abb. 70 die Herstellung von HDI-Säulen in einem Gebäudekeller dar. Es ist ebenfalls denkbar die Schleppplatte zur Herstellung der HDI-Säulen zu entfernen, um diese durch das Widerlagerfundament zu bohren.



Abb. 70: Herstellen von HDI-Säulen in einem Gebäudekeller (© Implenia Spezialtiefbau GmbH, Düsenstrahlverfahren)

Durch die HDI-Säulen kann der Boden unter dem Fundament des Widerlagers verfestigt und damit der Bereich zwischen Pfeiler und Widerlager effektiver genutzt werden, vgl. Abb. 71. Hierdurch kann ein Fahrradweg von ca. 4,0 m Breite im Seitenfeld realisiert werden. Der Fußweg könnte vor dem Pfeiler entlanggeführt werden. Die Machbarkeit der Bodenverbesserung mit HDI-Säulen ist mit einem Sachverständigen für Geotechnik final abzustimmen. Bei Anwendbarkeit dieser Variante könnte der Radschnellweg die Kraherstraße planfrei kreuzen ohne die planmäßige Ausbaubreite einzuschränken. Der Kostenrahmen für diese Variante wird bei 300.000 € bis 350.000 € erwartet.

Falls die Bodenverfestigung in ausreichendem Maße nicht möglich ist, so kann auch das gesamte Widerlager zurückgebaut werden. Das Seitenfeld des Überbaus wirkt als Kragarm, wodurch das Widerlager für die Tragfähigkeit des Bauwerks nicht maßgebend ist. Im Gegenzug muss ein neuer Bauwerksabschluss, beispielsweise bestehend einer Spundwandkonstruktion, hergestellt werden. Die Kosten hierfür sind vergleichbar mit der zuvor genannten Variante.

Als Vorzugsvariante wird die Variante 1 empfohlen, da sie die geringsten technischen Risiken birgt. Die Unterführung des Radschnellweges unter dem Brückenbauwerk stellt in dem Falle eine Engstelle dar.

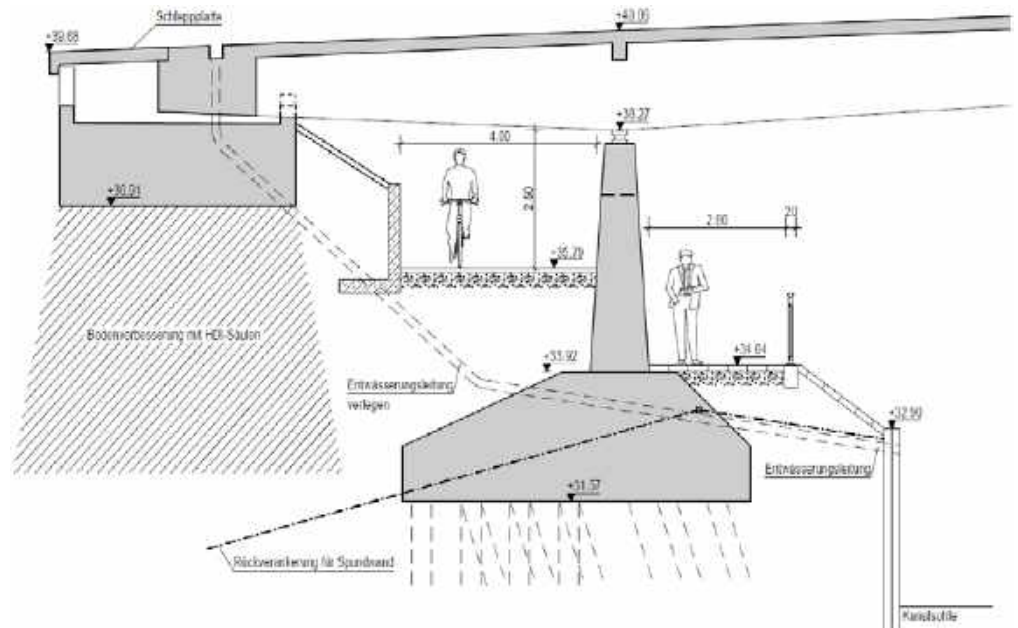


Abb. 71: Geh- und Radwege im Bereich des westlichen Pfeilers mit Bodenverbesserung (Variante 2)

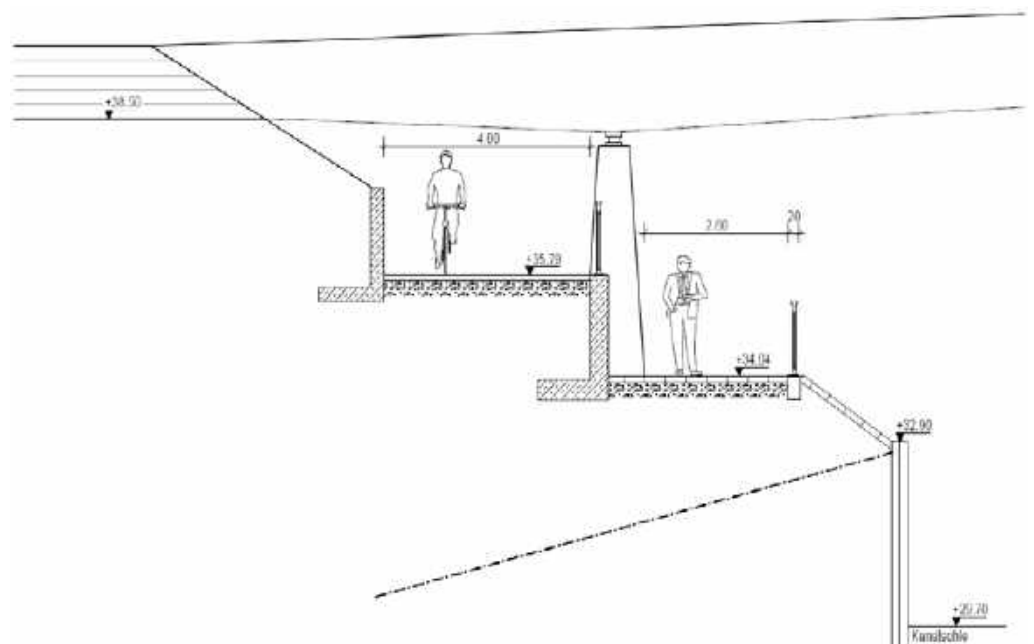


Abb. 72: Geh- und Radwege im Bereich vor und hinter dem westlichen Pfeiler mit Bodenverbesserung (Variante 2)

5.2.5 Bauwerk – Prinzregent-Ludwig-Brücke

Die Prinzregent-Ludwig-Brücke überführt die Birkbuschstraße über den Teltowkanal. Das Bauwerk ist ein Einfeldbauwerk in Stahlbauweise und wurde 1999 mit einer Gesamtlänge von 43,9 m und einer nutzbaren Breite von 19,6 m neu errichtet, vgl. Abb. 73 bis Abb. 78. Der Überbau ist als zweizeiliger Hohlkasten mit orthotroper Fahrbahnplatte ausgeführt. Die Widerlager sind in Stahlbetonbauweise errichtet worden und mit einem Verblendmauerwerk versehen. Die Widerlagerfundamente sind auf Großbohrpfählen tiefgegründet. Das Bauwerk wurde für die Brückenklasse 60/30 nach DIN 1072 bemessen.

Der Radschnellweg verläuft parallel zum Teltowkanal und kreuzt die Birkbuschstraße plangleich hinter dem nördlichen Widerlager. Das Bauwerk ist von dem Radschnellweg nicht betroffen. Es müssen keine baulichen Veränderungen am Bauwerk vorgenommen werden.

Tab. 14: Kenndaten Prinzregent-Ludwig-Brücke

Verkehr oben:	Birkbuschstraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1999
Bauwerksart:	2-zelliger Hohlkasten
Konstruktionsart:	geschweißte Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton mit Mauerwerkverblendung
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	gestaltetes Gelände, Höhe ca. 125 cm
Erforderliche Maßnahmen:	keine
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,3 (2016)



Abb. 73: Seitenansicht



Abb. 74: Brückenunterseite



Abb. 75: Fahrbahn



Abb. 76: Fahrbahn



Abb. 77: Flügelwand des Widerlagers

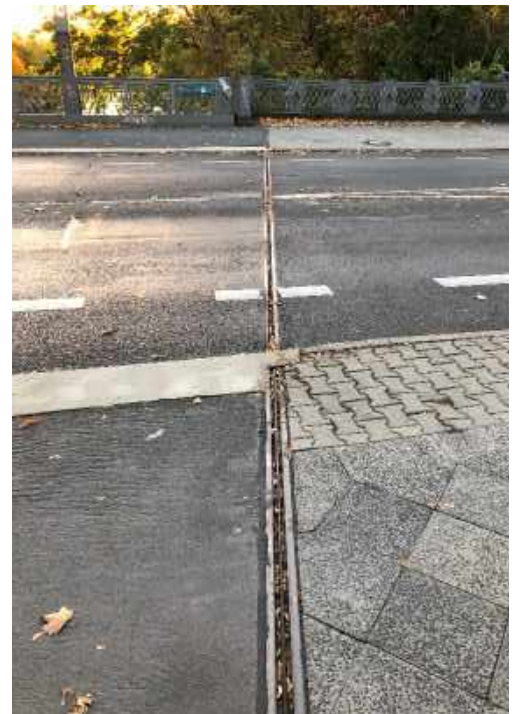


Abb. 78: Übergangskonstruktion

5.2.6 Bauwerk – Hannemannbrücke

Die Hannemannbrücke überführt die Stindestraße über den Teltowkanal. Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine einfeldrige Plattenbalkenbrücke.

Der Radschnellweg wird am nördlichen Widerlager parallel zum Teltowkanal am Brückenbauwerk vorbeigeführt. Der Radschnellweg kreuzt plangleich die Stindestraße. Das Bauwerk ist von der Einrichtung des Radschnellweges nicht betroffen und es sind keine baulichen Maßnahmen notwendig.

Tab. 15: Kenndaten Hannemannbrücke

Verkehr oben:	Stindestraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baujahr:	1955/56
Bauwerksart:	2-stegiger Plattenbalken
Konstruktionsart:	Spannbetonkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 110 cm
Erforderliche Maßnahmen:	keine
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	das Bauwerksbuch liegt nicht vor



Abb. 79: Seitenansicht



Abb. 80: Brückenunterseite



Abb. 81: Fahrbahn



Abb. 82: Widerlagerbank und Brückenlager



Abb. 83: Widerlagerwand



Abb. 84: Übergangskonstruktion

5.2.7 Bauwerk – Siemensbrücke

Die Siemensbrücke überführt die Siemensstraße über den Teltowkanal. Das Bauwerk wurde 1958 als dreifeldrige Hohlkastenbrücke in Spannbetonbauweise errichtet. Die Spannweiten betragen 14,0 m – 46,7 m – 14,0 m. Daraus ergibt sich eine Gesamtstützweite von 74,7 m. In Querrichtung besteht das Bauwerk aus zwei Teilbauwerken die durch eine Längsfuge getrennt sind. Die Überbauten sind jeweils als einzellige Hohlkästen ausgeführt. Die Breite je Teilbauwerk beträgt 10,7 m. Das Bauwerk wurde für die Brückenklasse 30/30 nach DIN 1072 bemessen.

Die Pfeiler und Widerlager sind tiefgegründet und teilweise auf den Fundamenten der zuvor existierenden Brücke errichtet. Die Pfeiler und Widerlager sind in Stahlbetonbauweise ausgeführt.

Der Radschnellweg soll die Siemensstraße planfrei kreuzen. Hierzu soll der Radschnellweg im Bereich des nördlichen Pfeilers parallel zum Teltowkanal unterführt werden.

Tab. 16: Kenndaten Siemensbrücke

Verkehr oben:	Siemensstraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1958
Bauwerksart:	2 x 1-zelliger Hohlkästen, durch Längsfuge getrennt
Konstruktionsart:	Spannbetonkonstruktion
Statisches System:	Dreifeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	wird zurzeit instand gesetzt
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	Pfeilerkopf gerissen mit Aussinterungen
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 115 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Herstellen des Radschnellwegs vor dem nördlichen Widerlager und der Rampen
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,8 (2016)



Abb. 85: Seitenansicht



Abb. 86: Brückenunterseite



Abb. 87: Bereich zw. nördlichem Pfeiler und Teltowkanal



Abb. 88: Widerlagerbereich auf der Nordseite



Abb. 89: Pfeiler auf der Nordseite



Abb. 90: Übergangskonstruktion

Der Teltowkanal ist durch Spundwände eingefasst, die in jeder Spundwanddicke rückverankert sind. Im Bereich des Bauwerks schließen an die Kanalspundwände steile Böschungen an, die mit einem Großsteinpflaster befestigt sind.

Zwischen der Böschung zum Teltowkanal und dem nördlichen Pfeiler befindet sich eine ca. 2,8 m breite Pflasterfläche die für den Radschnellweg genutzt werden könnte. Um den Radschnellweg zu unterführen soll diese Fläche für den Fußgängerverkehr genutzt werden. Die Radfahrer können durch das Seitenfeld geführt werden. Hierzu sind Winkelstützwände entsprechend den nachfolgend dargestellten Varianten zu ergänzen, vgl. Abb. 91 bis Abb. 94.

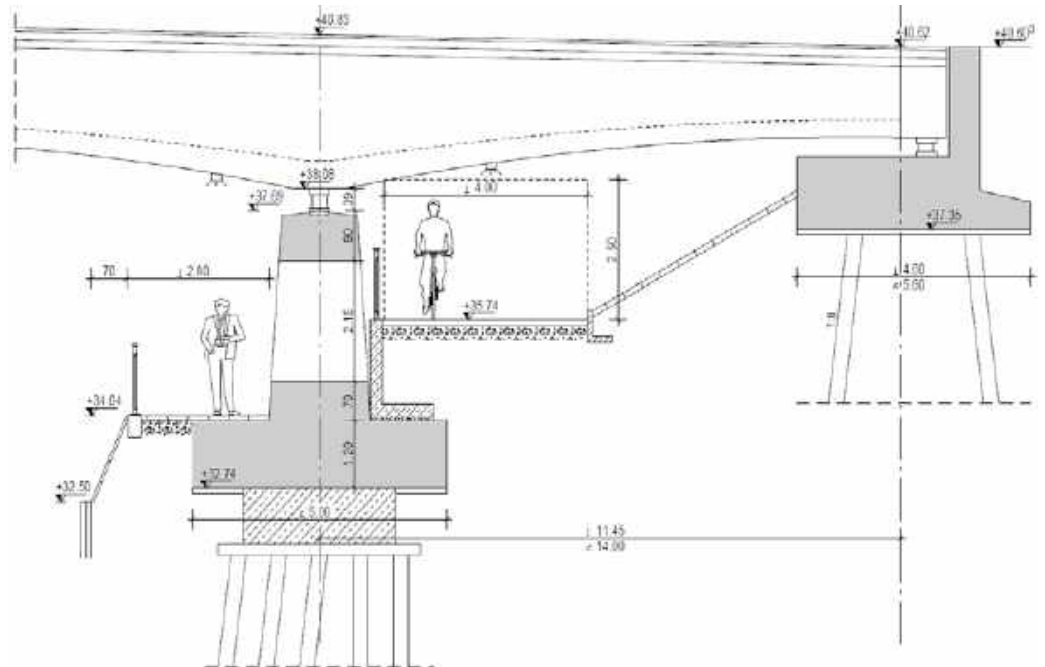


Abb. 91: Geh- und Radweg im Bereich des nördlichen Pfeilers (Variante 1)

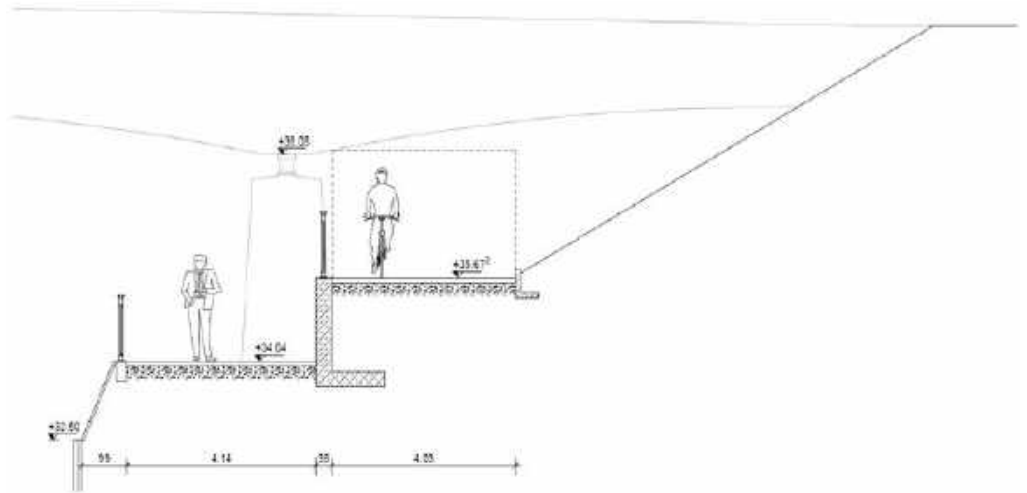


Abb. 92: Geh- und Radweg unmittelbar vor dem nördlichen Pfeiler (Variante 1)

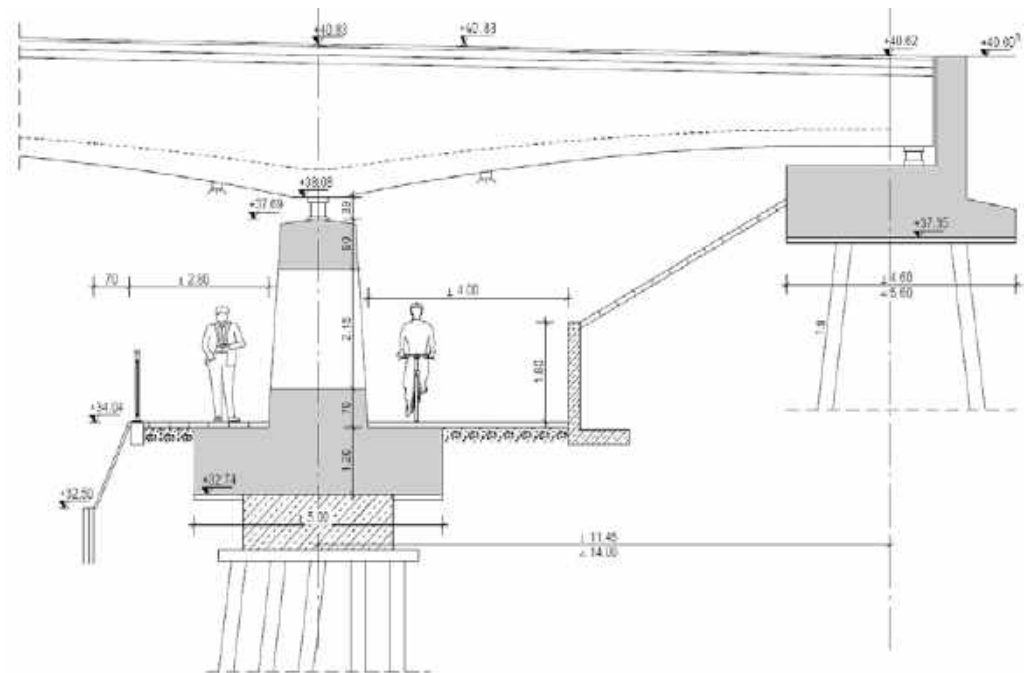


Abb. 93: Geh- und Radweg im Bereich des nördlichen Pfeilers (Variante 2)

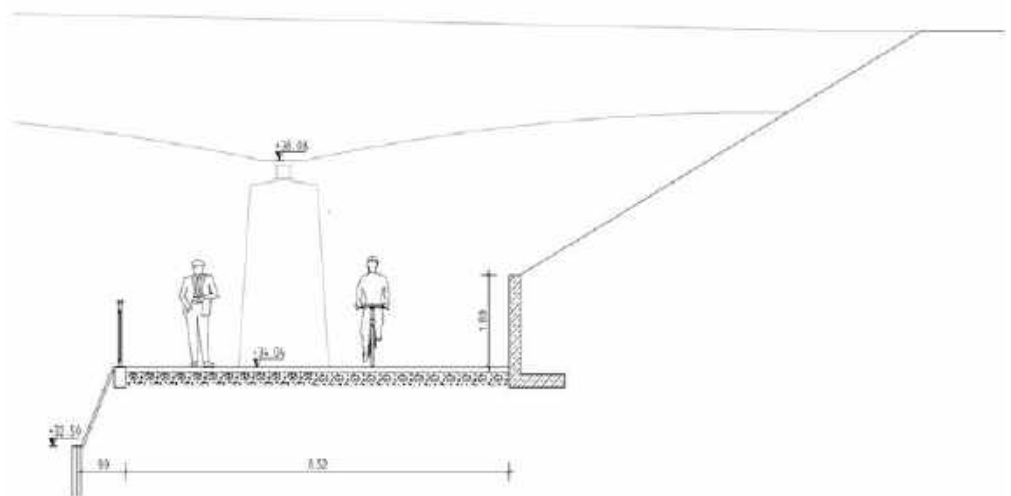


Abb. 94: Geh- und Radweg unmittelbar vor dem nördlichen Pfeiler (Variante 2)

Im Bereich des Seitenfeldes kann ein 4,0 m breiter Streifen für den Radverkehr realisiert werden. Zusammen mit dem Gehweg sind die Platzverhältnisse ausreichend um den Radschnellweg zu unterführen. Die Variante 2 bietet gegenüber der Variante 1 den Vorteil, dass keine zusätzlichen Beanspruchungen aus dem Radschnellweg auf die Kanalspundwand resultieren.

Auf der Ostseite des Brückenbauwerks muss der Radschnellweg wieder auf eine Höhe von ca. 40 m NHN geführt werden um ihn an die Borstellstraße anzuschließen. Es resultiert ein Höhenunterschied von ca. 6 m. Bei einer Rampenneigung von 4 % ergibt sich damit eine Rampenlänge von ca. 150 m. Die Borstellstraße knickt östlich des Bauwerks nach Norden ab. Die Längsneigung ist voraussichtlich zu erhöhen, um den Anschluss an die Borstellstraße herstellen zu können.

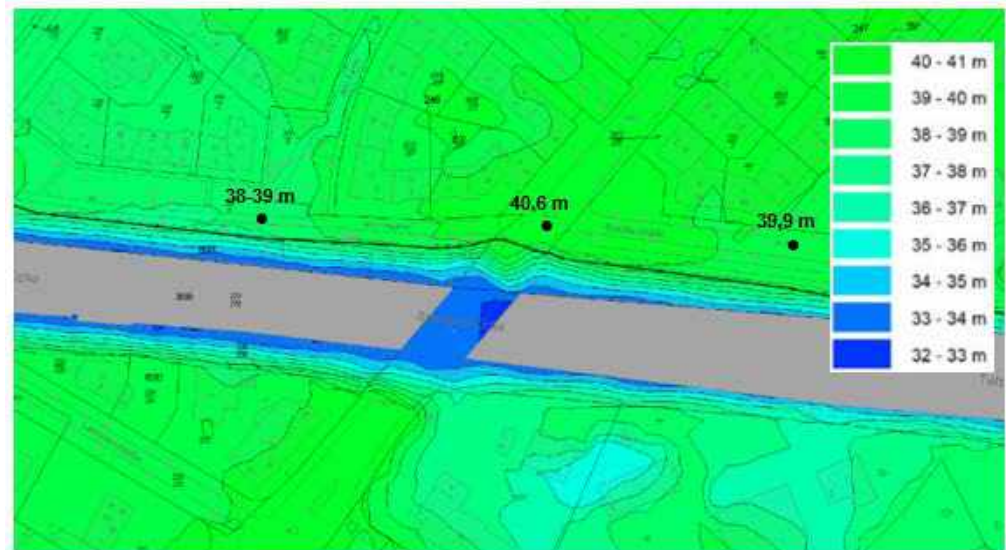


Abb. 95: Geländehöhen im Bereich der Siemensbrücke (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)

Die Böschung besitzt im Bereich der Borstellstraße als auch „Am Eichgraben“ eine Breite von ca. 12 m. Um in diese den Radschnellweg mit einer Breite von 6,5 m zu integrieren muss die Böschung in Richtung der parallel geführten Straßen um ca. 8 m (Radschnellwegbreite zzgl. Dammschulter- und Muldenbreite) verbreitert werden. Es erscheint als realistisch, dass die Böschung im Bereich der Borstellstraße in Richtung Norden verschoben werden kann, da parallel zur Borstellstraße ein Grünstreifen verläuft und auf der Borstellstraße geparkt wird. Die Flächen sind im Besitz der Stadt Berlin, sodass kein Flächenerwerb notwendig wird. Im Bereich der Straße „Am Eichgraben“ ist zum Teil Flächenerwerb notwendig. Der Bodenrichtwert liegt bei 2.600 €/m² (Quelle: BORIS Berlin). Ein Flächenerwerb würde in der Größenordnung von 1,6 Mio. € liegen, wenn angenommen wird, dass nur 50 % der notwendigen Flächen (50 % x 150 m x 8 m) erworben werden müssen. Zuzüglich der notwendigen Anpassungsarbeiten an den Böschungen und den Straßen sind Kosten in Höhe von ca. 2,0 Mio. € bis 2,2 Mio. € zu erwarten.

Durch eine Reduzierung der Radschnellwegbreite können die Kosten für den Grunderwerb maßgeblich reduziert werden. Auf der Grundlage der vorhandenen Bebauung erscheint eine Verlegung der Böschung in nördliche Richtung von nur ca. 5 m als realistisch umsetzbar. Auf dieser Grundlage kann ein Radschnellweg von 3,0 m bis 3,5 m in der Böschung realisiert werden. In dem Falle wäre voraussichtlich ein Flächenerwerb nur im ersten Drittel der Rampe in Höhe von 650.000 € (50 m x 5,0 m x 2600 €/m²) notwendig. Es werden Bau- und Grunderwerbskosten in der Größenordnung von 1,0 Mio. € bis 1,2 Mio. € erwartet.

Alternativ sind Stützwände in der Böschung zu errichten wie in Abb. 96 beispielhaft dargestellt. Erste statische Vorberechnungen zeigen, dass die Kanalspund-

wand und die Rückverankerung durch die neue Situation gegenüber der Bestandssituation deutlich höher beansprucht werden. Es ist zu erwarten, dass die Kanalspundwand und deren Verankerung zu verstärken bzw. zu ersetzen sind, um die Standsicherheit der gesamten Böschung zu gewährleisten. Dies kann final nur auf der Grundlage der Bestandsunterlagen der Kanalspundwand beurteilt werden. Die Verstärkung bzw. der Ersatz der Kanalspundwand verursacht hohe Kosten und ist sehr zeitintensiv. Der Baukostenrahmen wird für die Rampen inkl. Kanalspundwandverstärkung auf 2,0 Mio. € bis 2,5 Mio. € erwartet.

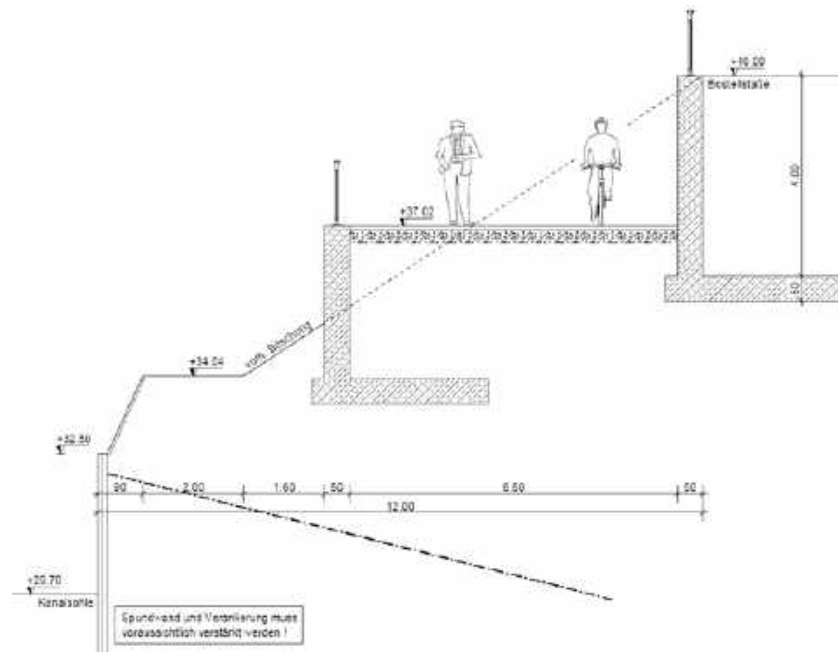


Abb. 96: Radschnellweg auf halber Rampenlänge

Alternativ ist eine Lösung wie sie in Abb. 53 dargestellt ist auf die vorhandene Böschungssituation anzuwenden. Die Breite des unterführten Radschnellweges ist in diesem Fall auf 3,0 m bis 3,5 m zu beschränken. Es werden Baukosten für die Maßnahme in Höhe von 1,1 Mio. € bis 1,3 Mio. € erwartet.

Als Vorzugsvariante wird die Böschungsanpassung zur Unterführung der Siemensbrücke vorgeschlagen. Diese birgt das geringste technische Risiko und die geringsten Unterhaltungskosten. Es wird eine Radschnellwegbreite von 3,0 m bis 3,5 m und damit eine Böschungsverbreiterung von ca. 5,0 m aufgrund der vorhandenen Bebauung als realistisch umsetzbar empfunden.

5.2.8 Bauwerk – Hermann-Ganswindt-Brücke

Die Hermann-Ganswindt-Brücke überführt den Voralberger Damm über die Autobahn A 100. Das Bauwerk wurde 1976 als zweifeldrige Balkenbrücke in Spannbetonbauweise errichtet, vgl. Abb. 97 bis Abb. 102.

Das Brückenbauwerk weist beidseits breite Kappenbereiche auf die als Geh- und Radweg genutzt werden. Zwischen den Geh- und Radwegen ist ein Kantenstein als Begrenzungstreifen mit einem geringen Höhenversatz angeordnet, vgl. Abb. 100.

Tab. 17: Kenndaten Hermann-Ganswindt-Brücke

Verkehr oben:	Vorarlberger Damm
Verkehr unten:	Autobahn A 100
Baulastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1977
Bauwerksart:	Balkenbrücke
Konstruktionsart:	Spannbetonkonstruktion
Statisches System:	Zweifeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht zugänglich
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	Unebenheiten zwischen Dammbauwerk und Brückenbauwerk Es ist ein Kantenstein zwischen dem Gehweg und dem Radweg vorhanden Bewuchs zwischen Schrammbord und Geh- und Radweg Unebener Fahrbelag
Oberflächenbeschaffenheit:	nicht zugänglich
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe der Absturzsicherung ca. 125 cm Die Geländerfüße weisen Korrosionsspuren auf
Erforderliche Maßnahmen:	Instandsetzung des Brückenbelags und der Bauwerksübergänge
Besonderheiten:	Das Bauwerk konnte von unten nicht besichtigt werden Das südliche Widerlager weist Setzungen und Verkippungen auf
Gesamteindruck:	Optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,3 (2018)



Abb. 97: Seitenansicht



Abb. 98: Fahrbahn



Abb. 99: Geh- und Radweg
(Ostseite)



Abb. 100: Kantenstein zwischen
Geh- und Radweg



Abb. 101: Bewuchs am
Schrammbord



Abb. 102: Unebenheiten am Bau-
werksübergang

Der Asphaltbelags des Brückenbauwerks als auch die Übergänge zwischen Bauwerk und Dammbereich weisen Unebenheiten auf, vgl. Abb. 102. Am Straßenrand des Voralberger Damms wird die Brückenfläche in beiden Fahrrichtungen als Parkraum genutzt.

Die Abb. 103 stellt den Brückenquerschnitt der Hermann-Ganswindt-Brücke und die derzeitige Fahrspuraufteilung auf dem Brückenbauwerk dar. Aus statischer Sicht können die Einwirkungen eines Fahrradschnellweges auf dem Brückenbauwerk in den Baugrund sicher abgeleitet werden.

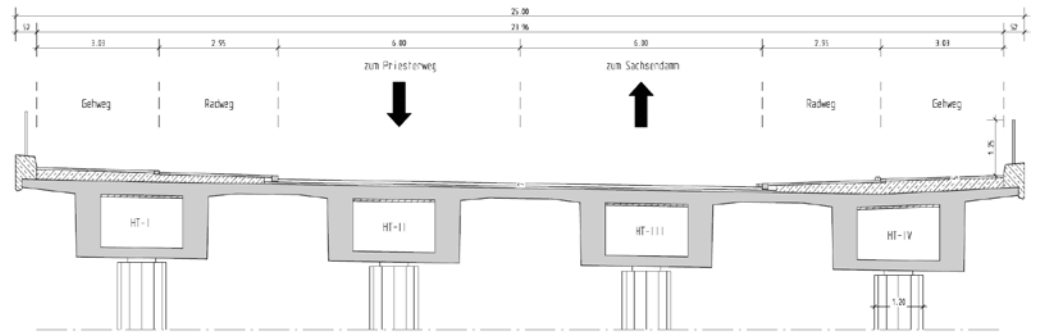


Abb. 103: Brückenquerschnitt und derzeitige Nutzung

Im Rahmen Trassenfindung ergab sich, dass der Radschnellweg nicht über das Bauwerk geführt wird, sondern über das Parallelbauwerk 11.10. Dementsprechend sind keine Maßnahmen an dem Bauwerk zu ergreifen.

5.2.9 Bauwerk – Geh- und Radwegbrücke am Berliner Südkreuz

Südlich des Berliner Südkreuzes wird ein Geh- und Radweg mithilfe einer Trogbrücke über den Sachsen damm und die Autobahn A 100 überführt.

Das Bauwerk weist einen guten Zustand auf. Grundsätzlich limitiert die Trogbauweise die Breite des Radschnellweges. Die Breite des Gesamttroges kann ohne erheblichen Aufwand nicht vergrößert werden. Die Brückenfläche teilt sich in eine Gehwegfläche mit einer Breite von ca. 5,3 m und einen Pflanztrog mit variabler Breite auf. Diese sind durch eine ca. 50 cm hohe Wand voneinander getrennt.

Tab. 18: Kenndaten Geh- und Radwegbrücke am Südkreuz

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Autobahn A 100 und Sachsendamm
Baulastträge:	Stadt Berlin
Baujahr:	1995
Bauwerksart:	Trog
Konstruktionsart:	Stahlbetonkonstruktion
Statisches System:	Durchlaufträger, mehrere Teilbauwerke
Pfeiler:	Stahlbeton mit Mauerwerksverblendung
Widerlager:	Stahlbeton mit Mauerwerksverblendung
Zustand der Lager:	nicht zugänglich
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	Trogwand oder Füllstabgeländer
Erforderliche Maßnahmen:	Erhöhung der Absturzsicherung (Höhe $\geq 1,30$ m gemäß ZTV-ING)
Besonderheiten:	Zwischen den Bauwerksteilen über den Sachsendamm und über die Autobahn A 100 befindet sich eine Rampenanlage für Radfahrer und ein Treppenaufgang bzw. -abgang
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,4 (2013)



Abb. 104: Seitenansicht im Bereich des Sachsendamms



Abb. 105: Seitenansicht im Bereich der Autobahn



Abb. 106: Geh- und Radweg (Blickrichtung Norden)



Abb. 107: Geh- und Radweg (Blickrichtung Süden)



Abb. 108: Rampe zwischen Sachsendamm und Autobahn



Abb. 109: Treppenaufgang und -abgang zwischen Sachsendamm und Autobahn

Die Abb. 110 stellt den Brückenquerschnitt der Geh- und Radwegbrücke dar. Das Brückenbauwerk stellt zunächst eine Engstelle für den Radschnellweg dar. Die Wand zwischen dem Pflanztrug und dem Fußgängerbereich kann nicht ohne größeren Aufwand entfernt werden.

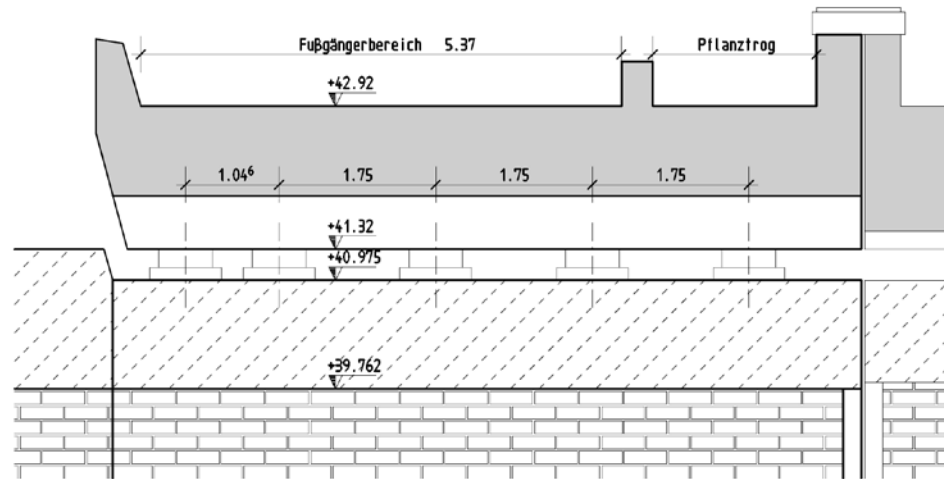


Abb. 110: Brückenquerschnitt der Geh- und Radwegbrücke am Berliner Südkreuz

Grundsätzlich muss die Absturzsicherung auf ca. 1,30 m gemäß ZTV-ING erhöht werden und die Brückenfläche ist für die Nutzung als Radschnellwegverbindung farblich zu kennzeichnen. Für die Erhöhung der Absturzsicherung werden Baukosten in Höhe von 300 €/lfm. bzw. 25.000 € erwartet. Aus statischer Sicht ist die veränderte Nutzung in den Baugrund sicher ableitbar.

5.2.10 Bauwerk – Kolonnenbrücke

Die Kolonnenbrücke stellt den vorläufigen Endpunkt des Radschnellweges dar. Das Bauwerk überführt die Kolonnenstraße über diverse Eisenbahnstrecken und einen Radweg der vor dem westlichen Widerlager des Brückenbauwerks verläuft, vgl. Abb. 111. Der Radschnellweg soll auf diesem vorhandenen Radweg verlaufen. Das Gelände an diesem Radweg sollte entsprechend den Vorgaben für Radschnellwege auf 1,30 m erhöht werden. An dem Brückenbauwerk sind keine Maßnahmen zu ergreifen.

Tab. 19: Kenndaten der Kolonnenbrücke

Verkehr oben:	Kolonnenstraße
Verkehr unten:	Div. Eisenbahnstrecken und ein Radweg
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1954
Bauwerksart:	11-stegige Plattenbalkenbrücke
Konstruktionsart:	geschweißte Stahlverbundkonstruktion
Statisches System:	Sechsfeldträger
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	Brückenbelag weist Blasen auf und ist rissig
Oberflächenbeschaffenheit:	lokale Betonabplatzungen am Pfeiler
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 110 cm
Erforderliche Maßnahmen:	keine
Besonderheiten:	Erhöhung der Absturzsicherung des Radweges unter dem Bauwerk (Höhe \geq 1,30 m gemäß ZTV-ING)
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,9 (2013)



Abb. 111: Seitenansicht im Bereich des unterführten Radwegs



Abb. 112: Brückenunterseite



Abb. 113: Geh- und Radweg



Abb. 114: Blasen im Bereich des Geh- und Radwegs



Abb. 115: Übergangskonstruktion im Geh- und Radwegbereich



Abb. 116: Widerlager und Lager

6 Vorzugsvariante

Die Vorzugsführung der bevorzugten Trassenvariante ist in den Lageplänen (Unterlage 8.7) dargestellt. Für bereits im Bestand signalisierte Knotenpunkte sind zudem detailliertere Knotenpunktskizzen im Anlagenband vorhanden (Unterlage 8.8). Im Folgenden wird die gewählte Führung textlich ausgeführt-

6.1 Kurzanalyse der Vorzugstrasse

Abweichend von der Ausschreibung endet die Radschnellverbindung nördlich des Südkreuzes am zu den Bahngleisen parallelen Weg. Dies hat den Grund, dass im gegenwärtigen Bearbeitungsstand nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Weg im RSV-Standard inkl. parallelem Gehweg ausgebaut werden kann.

Die Vorzugstrasse ist überwiegend auf einem separaten Weg abseits des Kfz-Verkehrs geführt (71,3 %, siehe Tab. 20). Sie führt durch Grünanlagen entlang des Uferweges (4,1 km) sowie des Hans-Baluschek-Parks (1,80 km). Weiterhin stellt die Führung zwischen Preller- und Priesterweg eine eigenständige Führung dar (0,19 km). Zwischen Wilhelm-Kabus-Straße und der Zubringerstrecke an den Bahngleisen verläuft sie ebenfalls eigenständig (0,15 km).

Entlang von Hauptverkehrsstraßen verläuft sie ausschließlich im Bereich der Wilhelm-Kabus-Straße (2,3 %). Die Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße im Zuge von Anliegerstraßen/des Taxistandes am ZOB wird auf einer Strecke von 2,27 km vorgesehen (25,9 %).

Tab. 20: Anteil verschiedener Führungsformen auf der freien Strecke

RSV-Führung Strecke	Länge	Anteil
Eigenständiger Weg mit parallelem Gehweg	6,24 km	71,3 %
Bevorrechtigte Fahrradstraße	2,27 km	25,9 %
Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße	0,20 km	2,3 %
Omnibusbahnhof	0,04 km	0,5 %
SUMME	8,75 km	100 %

Die numerische Auswertung der Vorzugsführung bezogen auf die Knotenpunkte ist in Tab. 21 dargestellt. Von den 17 durch Vorfahrt geregelten Knotenpunkten entfallen 16 auf die Bevorrechtigung im Zuge von Fahrradstraßen. Einzig die Bäkestraße wird als Hauptverkehrsstraße bevorrechtigt gequert. Die übrigen vier Hauptverkehrsstraßen werden im Zuge der vorhandenen oder einer neu zu errichtenden Signalisierung überquert (Prellerweg, Birkbuschstraße, Steglitzer Damm, Wilhelm-Kabus-Straße). Das vorhandene Ingenieurbauwerk über die A100/den Sachsendamm südlich des Bahnhofes Südkreuz stellt die einzige genutzte Brücke dar. Des Weiteren werden drei Straßen planfrei mittels Rampen unterquert.

Tab. 21: Anteil verschiedener Führungsformen in den Knotenpunkten

RSV-Führung punkte	Knoten- Länge	Anzahl
Plangleich	Vorfahrtsgeregelt	17

	Signalisiert	4
Planfrei	Brücken	1
	Rampen unterhalb von Brücken	3
SUMME		25

6.2 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 8.6. Sämtliche Lagepläne sind in Unterlage 8.7 zusammengestellt. Die erstellten Knotenpunktskizzen können in Unterlage 8.8 eingesehen werden.

6.2.1 Uferweg (T-01 bis T-08, T-09.2, T-15-a-1)

Die Führung entlang des Teltowkanals wird analog des Regelquerschnittes auf Sonderwegen (siehe Abb. 4: RSV auf Sonderwegen) ausgeführt. Lediglich an Engstellen weicht die Radwegbreite von den vorgegebenen 4,00 m Breite ab. Die Gehwegbreite ist zudem an die vorhandenen Gegebenheiten sowie an das geschätzte Prognoseaufkommen im Fußverkehr nach Umsetzung einer RSV angepasst und weist in der Planung Breiten von bis zu 4,00 m (inkl. taktilem Trennstreifen) auf. Die Lage der Trasse ist vorbehaltlich einer Baumkartierung und nach einer erfolgten Vermessung anzupassen, um den größtmöglichen Erhalt von Baumbestand zu gewährleisten. Der Radweg ist in der Planung auf der Uferseite vorgesehen, um die Fußgängerquerungen, insbesondere in den Anschlussbereichen, zu minimieren und wird in der Regel mit einem Abstand von 0,5 m (Bankett) von der vorhandenen Böschung des Uferbereiches geplant. Abb. 117 illustriert einen Abschnitt der RSV mit gesonderter Führung (T-07), welcher eine Gehwegbreite von 2,70 m aufweist.

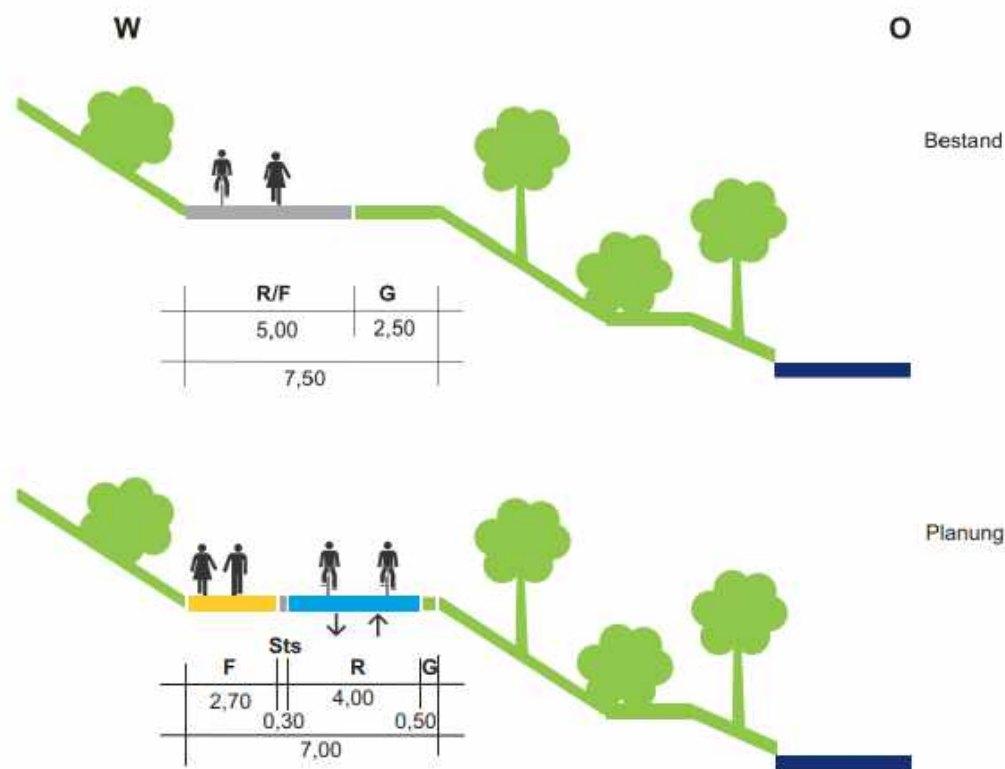


Abb. 117: Beispiel Bestands- und Planungsquerschnitt Uferweg (T-07)

Eine Anregung aus der öffentlichen Beteiligung ist die Nutzung der ehemals eingerichteten Treidelpfade zwischen Uferweg und Teltowkanal, welche in Abb. 117 veranschaulicht ist. Ein Vorteil der Wege ist, dass diese zu großen Teilen nicht durch den Baumbestand bedeckt sind und dadurch die Barrieren der Umsetzbarkeit hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes verringert sind. Grundsätzlich ist die Erweiterung der Wege aufgrund der vorhandenen Breiten nur für die Ertüchtigung von Gehwegen geeignet. Die gleichzeitige Ertüchtigung der vorhandenen Uferwege als Radweg minimiert die erforderlichen Baumrodungen und ist daher hinsichtlich der Machbarkeit positiv zu bewerten. Insbesondere die Querungsstellen über die Radschnellverbindungen ausgehend vom übrigen vorhandenen Fußverkehrsnetz bergen jedoch Konfliktpotenzial. Zudem sind die Wege bei Realisierung von planfreien Querungen unter Brückenbauwerken hindurch (s. u.) aufgrund der Böschungsverbreiterung/des Einbaus von Stützwänden zu unterbrechen und auf die geplanten Rampen zu führen. Bei einer räumlichen Trennung der Wege ist die regelwidrige Nutzung der Radwege durch Fußgänger in geringerem Ausmaße zu erwarten, als bei einer angrenzenden Führung.

Die Vorzugsquerschnitte am Teltowkanal sehen jedoch zunächst die angrenzende Führung von Fuß- und Radverkehr vor, die Ertüchtigung der Treidelpfade ist im weiteren Verlauf der Planung weiterhin zu berücksichtigen und unter anderem mit dem WSA Berlin abzustimmen. Nachteil der zunächst bevorzugten Führung entlang des Uferweges sind abschnittsweise der deutliche Eingriff in die Begrünung sowie der z. T. vermutlich nicht ausreichend dimensionierte Gehweg, gemessen am Aufkommen im Fußverkehr. Eine Zählung des derzeitigen Aufkommens im Fuß- und Radverkehr wird deshalb kurzfristig erfolgen. Im Zuge der Unterquerung vorhandener Brückenbauwerke wird im Lageplan abweichend von Kapitel 5 die Böschungsverbreiterung, z. T. in Verbindung mit

Grunderwerb, dargestellt (siehe Abb. 127) und in der Kostenschätzung berücksichtigt. Die tatsächlich zu erwerbenden Flächen sind nach Festlegung der Führung/Ingenieurbauwerke zu konkretisieren.

Von der **Wismarer Straße** ausgehend wird die Radschnellverbindung nach den Regelabmessungen mit 4,00 m Radweg- und 2,20 m Gehwegbreite, getrennt durch einen 0,30 m breiten Trennstreifen, geplant. Der vorhandene **Leitungssteg** (Station 700) stellt eine Engstelle dar, in dessen Bereich der Radweg auf einem kurzen Abschnitt auf das Maß einer Radvorrangroute (3,00 m) sowie der Gehweg auf 2,00 m Breite verjüngt wird. Im weiteren Planungsprozess ist besonders auf den alten Baumbestand zu achten, sodass weitere Einschränkungen in der Breite oder eine Verschiebung der Trasse möglich sind.

Die **Königsberger Straße** ist eine hochfrequentierte Hauptverkehrsstraße (StEP II-Klassifizierung, ca. 25.000 Kfz/Tag), welche gequert werden muss. Im Bestand kann diese über nicht verkehrssicher befahrbare Rampen planfrei gequert werden, eine plangleiche Querung ist nicht vorgesehen. Die Königsberger Straße stellt daher eine hohe Barriere für eine zügige Befahrbarkeit der Trasse dar. Die vorhandenen Verkehrsstärken lassen als plangleiche Führung nur die Einrichtung einer Fuß- und Radfahrer-LSA zu. Diese ist aufgrund der räumlichen Nähe zum Knotenpunkt Königsberger Straße/Goerzallee mit großen Umsetzungshemmnissen verbunden und würde aufgrund der Querung des Vorrangnetzes im ÖPNV-Netz sowie der vorhandenen Verkehrsbelastung relativ hohe Wartezeiten implizieren. Als Vorzugsführung wird daher die planfreie Unterquerung über Rampen definiert.

Die baulichen Gegebenheiten unterhalb der Brücke (siehe Kapitel 5) bieten einen Verkehrsraum von ca. 5,80 m Breite. Hier ist ein Radweg in vier Metern Breite vorgesehen, welcher baulich vom anschließenden Gehweg (1,80 m) getrennt ist, um eine Befahrung z. B. durch Räumfahrzeuge zu vermeiden. Vor und nach der Brückenunterquerung müssen Fußgänger die RSV kreuzen, daher sind geeignete Querungsstellen vorzusehen, welche gut einsehbar und transparent auszugestalten sind (Vorrang Radverkehr).

Beidseits der Königsberger Straße werden Anschlussrampen mit 4,00 m Breite vorgesehen, welche zur Verdeutlichung des Vorrangs im 100 gon-Winkel an die RSV anschließen. Zur Minimierung des Grunderwerbs wird im Zuge der Rampen auf eine Trennung von Fuß- und Radverkehr verzichtet, zudem kommen Trassierungsradien zum Einsatz, welche deutlich unter dem RSV-Mindeststandard (20 m) liegen, um Konflikte mit der vorhandenen Bebauung zu vermeiden und die Flächeninanspruchnahme zu minimieren. Unter Berücksichtigung des erwarteten Verkehrsaufkommens werden diese Rampen als nutzungsverträglich angesehen. Die geplante südliche Rampe liegt auf öffentlichem Grund, für die nördliche Rampe ist Grunderwerb erforderlich.

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

Eine zu querende Hauptverkehrsstraße ist die **Bäkestraße**. Diese weist im Bestand eine Verkehrsstärke von 6.210 Kfz/24 h auf, ist nicht Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes und im Stadtentwicklungsplan als Ergänzungsstraße deklariert (StEP IV). Die Einrichtung einer plangleichen Vorrangführung der RSV ist hier somit ohne größere Nutzungskonflikte möglich. Als Führungsvarianten kommen die Einrichtung einer LSA sowie die bauliche Kennzeichnung des Vorrangs in Frage. Vorbehaltlich weiterer Abstimmungen (z. B. VLB) ist im Lageplan zur Minimierung der Wartezeiten die bauliche Aufpflasterung dargestellt.

Im weiteren Planungsverlauf ist zu klären, ob diese unter Einhaltung ausreichender Sichtbeziehungen verkehrssicher umzusetzen ist. Die alternative lichtsignalgeregelte Querung wäre mit Anforderungstasten und Schleifen zu versehen, um das Fahren ohne Halt zu ermöglichen.



Abb. 118: Bevorrechtigung der RSV im Zuge der Bäkestraße

Nördlich der **Bäkestraße** (T-05) ist aufgrund des vorhandenen Fußgängeraufkommens sowie der verfügbaren Grundstücksbreiten die Anlage eines im Vergleich zum Regelquerschnitt verbreiterten Gehweges (3,70 m) bis zum Knotenpunkt **Krahmersteg** vorgesehen. Die Krahmerstraße ist ein nur für den Rad- und Fußverkehr freigegebener Verbindungsweg, welcher in südlicher Richtung mittels einer Rampe und in nördlicher Richtung mittels einer Treppe an den Uferweg angebunden ist. Aufgrund des vorhandenen Höhenunterschieds zwischen Krahmersteg und Uferweg sowie der räumlichen Nähe zum NSG Schloßpark-Lichterfelde wird die planfreie Querung der Brücke mittels Verbindungsrampen als Vorzugsvariante angesehen. Südlich der Brücke wird der Uferweg mittels einer Rampe an die Krahmerstraße angebunden, wofür Grunderwerb erforderlich ist. Die Treppe auf der Nordseite wird erhalten. Die Unterführung der Brücke stellt eine Engstelle dar (Radweg 2,80 m, Gehweg, 2,50 m), welche nur bei Beeinträchtigung der bestehenden Abmessungen Wasserstraße umgangen werden könnte. Auch im weiteren Verlauf (T-06) ist der RSV-Querschnitt eingeschränkt, da die vorhandene Bezaunung des Naturschutzgebietes erhalten bleiben muss. Hier ist eine Gehwegbreite von 2,10 m sowie eine Radwegbreite von 3,50 m realisierbar. Nördlich des NSG (T-07) können Gehwege von 2,70 m Breite und ein Radweg in Regelbreite realisiert werden. Im Bereich des Krankenhauses wird ein neuer Hubschrauberlandeplatz gebaut, die planfreie Unterführung des Uferweges wurde in der Planung berücksichtigt. Im Bereich zwischen Birkbuschstraße und Charité wurden am 06.06.2019 Fußgänger und Radfahrende gezählt. Insgesamt wurden innerhalb von 24 Stunden 489 Fußgänger und 1.112 Radfahrende erfasst.

Eine weitere Hauptverkehrsstraße, welche die RSV kreuzt, ist die **Birkbuschstraße**. Diese ist Bestandteil des Busvorrangnetzes, als Örtliche Straßenverbindung (StEP III) deklariert und weist eine Verkehrsstärke von 17.460 Kfz/24

h auf. Im Bestand befindet sich ein Fußgängerüberweg auf Höhe des Uferweges. Da bereits das Vorhandensein eines FGÜ die Vorrangführung des Buslinienverkehrs einschränkt und die sonstigen Gegebenheiten (StEP, DTV) die Bedeutung der Birkbuschstraße begrenzen, wird die plangleiche Querung mittels einer Fußgänger- und Radfahrer-LSA als Vorzugsvariante deklariert. Eine Vorrangschaltung der RSV ist aus Gründen der ÖPNV-Nutzung hier nicht möglich, sofern gleichzeitig eine Busanmeldung anliegt. Wenn keine Busanmeldung anliegt, soll jedoch Vorrang der RSV gegenüber dem Kfz-Verkehr erfolgen.



Abb. 119: Teilsignalisierung Querung Birkbuschstraße

Die **Weverpromenade (T-08)** als Verbindungsstrecke zwischen der Birkbuschstraße und dem Straßenzug ‚Am Eichgarten‘ wird mit einer Querschnittsbreite von 8,00 m Breite ausgebildet (zzgl. Bankett). In diesem Bereich ist die vorhandene Bepflanzung im Baumkastaster vermerkt, woraus sich schließen lässt, dass ca. 5-7 Bäume gerodet werden müssten.

Abweichend zu den übrigen Abschnitten entlang des Teltowkanals ist der Radweg in Abschnitt **T-09.2** vom Ufer abgewandt ausgebildet. Grund hierfür sind die vorhandenen Breitenverfügbarkeiten unterhalb des Ingenieurbauwerkes Siemensbrücke. Die **Siemensstraße** besitzt eine hohe Trennwirkung, ist Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes und hat eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr (25.380 Kfz/24 h, StEP-Verbindungsstufe II). Aus diesen Gründen sowie der räumlichen Nähe zum vorhandenen LSA-Knotenpunkt Siemensstraße/Leonorenstraße ist die Umsetzung einer FG- und Radfahrer-LSA mit hohen Umsetzungsbarrieren verknüpft, die Verträglichkeit aller Nutzungsansprüche wäre eingeschränkt. Der Straßenzug wird deshalb ebenfalls planfrei mittels Rampen unterquert. Aufgrund der Böschungsverbreiterung ist westlich der Siemensstraße Grunderwerb erforderlich, um die Zuwegung der Wohnbebauung zu gewährleisten. Im Kreuzungsbereich Uferweg/Borstelstraße sind Konflikte zwischen der geplanten RSV-Trasse und des bestehenden Spielplatzes festzustellen. Nach derzeitigem Planungsstand ist die Lage des Spielplatzes zu ändern, um eine gut einsehbare Einmündungssituation sicherzustellen.

Aus den Hinweisen der öffentlichen Beteiligung geht hervor, dass neben der planfreien Querung der Siemensstraße auch eine plangleiche Querungshilfe von den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht ist. Die Anlage einer Mittelinsel ist daher zu prüfen und ggf. als vorgezogene Maßnahme zur kurzfristigen Verbesserung der Querungssituation entlang des Uferweges zu berücksichtigen.

6.2.2 Anliegerstraßen (T-09.1, T-10 – T-12, T-14)

Anliegerstraßen, d. h. Erschließungsstraßen ohne Verbindungsfunktion nach StEP, welche in der Regel durch Wohngebiete führen, werden im Zuge der Realisierung von Radschnellverbindungen als bevorrechtigte Fahrradstraßen mit einer Mindestfahrbahnbreite von 4,00 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen (im Regelfall 0,75 m) zu anliegenden Kfz-Stellplätzen ausgeführt (siehe Abb. 3). Dies impliziert in der Praxis bei eingeschränkten Fahrbahnbreiten teilweise den Verlust von Kfz-Stellplätzen (siehe Abb. 120).

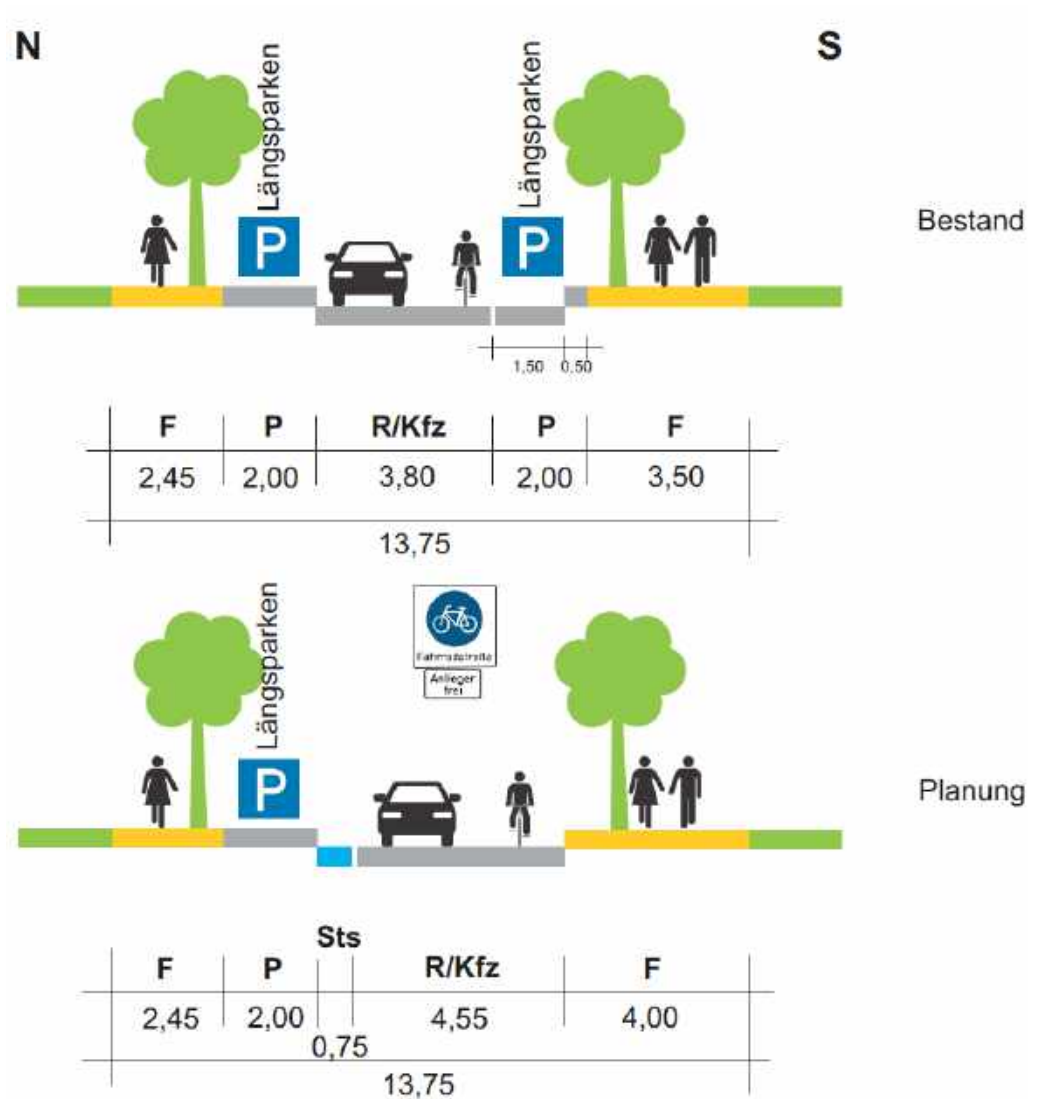


Abb. 120: Beispiel Bestands- und Planungsquerschnitt Fahrradstraße (T-10, Borstellstraße)

Im Bereich bevorrechtigter Fahrradstraßen wird gemäß der Entwurfssfassung für die „Arbeitshilfe für die Umsetzung von Fahrradstraßen Berlin“¹⁵ auf beiden Fahrbahnseiten ein unterbrochener Schmalstrich markiert sowie die Vorfahrtsituation anhand von Beschilderung verdeutlicht (siehe Abb. 121). Der Vorrang abknickender Trassenführungen wird anhand von Aufpflasterung, Markierung und Beschilderung ausgebildet (siehe Abb. 122).

¹⁵ Berlin – Arbeitshilfe für die Umsetzung von Fahrradstraßen, Entwurfssfassung 04/2018

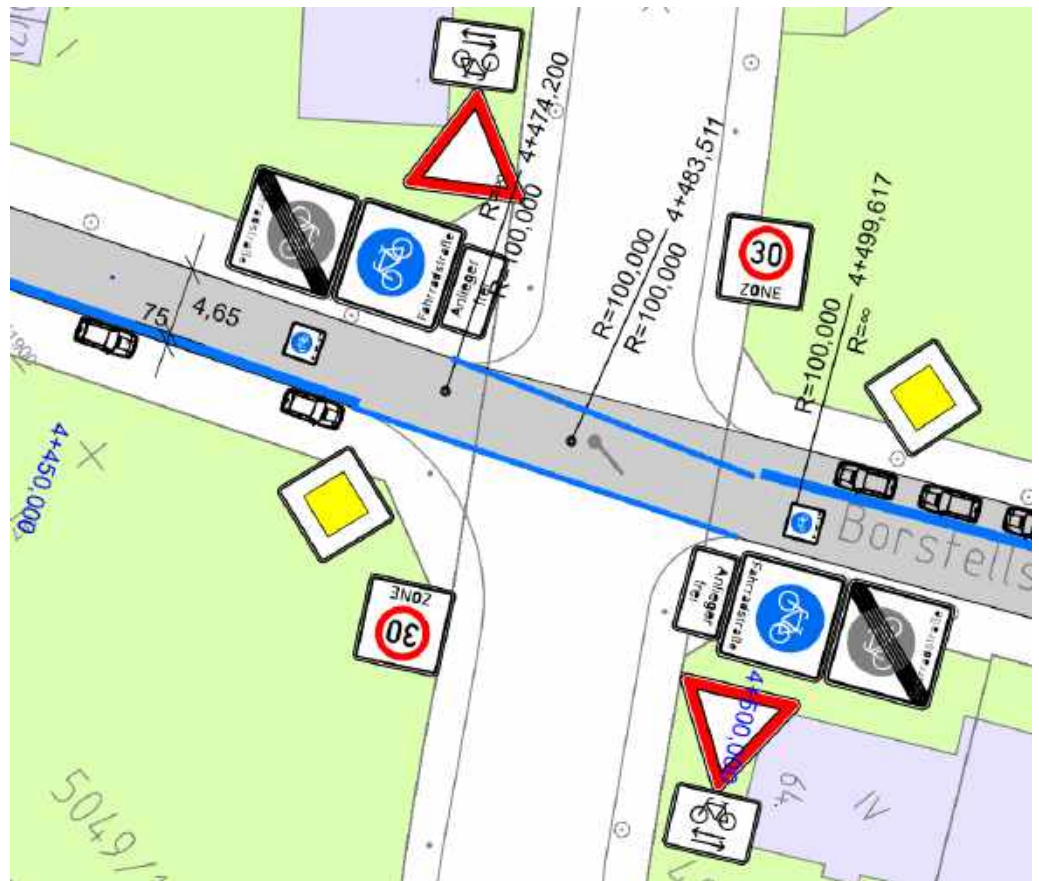


Abb. 121: Beschilderung und Markierung einer Fahrradstraße



Abb. 122: Beschilderung und Markierung einer Radschnellverbindung mit abknickendem Trassenverlauf

Der Streckenabschnitt **T-09.1 (Am Eichgarten)** weist im Bestand eine Fahrbahnbreite von 5,50 m auf. Auf der Südseite befinden sich Senkrechtstellplätze, auf der Nordseite parken Fahrzeuge zwischen Baumstandorten, Licht- und Beschilderungsmasten aufgesetzt im Seitenbereich (Längsparken). Im östlichen Bereich des Abschnittes ist die Fahrbahnbreite leicht eingeschränkt, weswegen der Bord versetzt werden muss. Aufgrund der vorhandenen Breiten können bei Umsetzung einer RSV voraussichtlich alle Kfz-Stellplätze erhalten werden. Im

Einmündungsbereich Stindestraße/Hannemannbrücke weist eine flächige Rotmarkierung auf den Vorrang der RSV hin. Die Abweichung der Standardmarkierung ist hier vonnöten, da der RSV im weiteren Verlauf entlang des Uferwegs geführt wird. Eine weitere optionale Maßnahme in diesem Streckenabschnitt ist die Befestigung der südlichen Senkrechtstellplätze, welche durch die Verwendung von in anderen Streckenabschnitten demontierten Kopf- oder Betonsteinpflaster erfolgen kann und zur Erhöhung des Stellplatzqualität beitragen würde.

Die bestehenden Fahrbahngassen zwischen den beidseitig parkenden Kraftfahrzeugen der Borstellstraße (**T-10 und T-11-b**) sowie der Sembritzkistraße (**T-12**) reichen zur Anlage einer Radschnellverbindung nicht aus. Mögliche Maßnahmen sind einerseits die durchgängige Ausweisung eines Halteverbots auf einer Fahrbahnseite und andererseits die Anordnung von aufgesetztem/halbhochem Parken. Bei Anwendung von halbhochem Parken würden weiterhin beidseitig Stellplätze angeboten werden, die Verfügbarkeit wäre jedoch aufgrund bestehender Einbauten (Bäume, Pfosten, Lichtmasten) eingeschränkt. Zudem ist die Umsetzbarkeit im Bestand insbesondere hinsichtlich der Bordhöhen zu prüfen sowie die Breiten der Sicherheitstrennstreifen z. T. eingeschränkt (0,50 m), um Restfahrbahnbreiten von mindestens 4,00 m zu erreichen. Die Breiten der nutzbaren Gehwege werden durch halbhohe Parken ebenfalls eingeschränkt. Vorzugsführung ist daher durchgängig die Wegnahme einer Stellplatzreihe. Nördlich der vorhandenen Durchfahrtsperre im Nordbereich der Sembritzkistraße lässt die Straßenraumbreite keinerlei Anordnung von Stellplätzen zu.

Im Bereich vor der „Grundschule am Insulaner“ (**T-12**) wurde am 29.08.2019 eine Verkehrszählung durchgeführt. Im Querschnitt wurden pro Werktag 1.884 Kraftfahrzeuge (Schwerverkehrsanteil 3,2 %) und 1.568 Radfahrende auf der Straße gezählt. In den morgendlichen Spitzenstunden (7 bis 8 Uhr bzw. 8 bis 9 Uhr) passierten 196 bzw. 207 Radfahrende die Sembritzkistraße, womit die Anzahl der Radfahrenden die Anzahl der Kraftfahrzeuge in diesem Zeitraum (146 bzw. 113 Kraftfahrzeuge) deutlich übersteigt. Es lässt sich somit feststellen, dass der Radverkehr bereits im Bestand zeitweise die dominante Verkehrsart darstellt.

Weiterhin wurden die Querungsvorgänge vor dem Schulgebäude untersucht. Insgesamt querten 475 zu Fuß Gehende und 97 Radfahrende die Sembritzkistraße auf Höhe des vorgezogenen Seitenraums vor der Schule. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des Nutzungsanspruchs Fußgängerquerverkehr in diesem Bereich. Eine geeignete Querungshilfe ist daher auch nach Realisierung einer Radschnellverbindung einzurichten/zu erhalten.

Verbautes Pflastermaterial ist im Streckenabschnitt (**T-11-b-2**) sowie im Bereich der bestehenden östlichen Stellplätze in der Sembritzkistraße zu entfernen und durch eine Asphaltdecke zu ersetzen.

Die vorhandenen aufgesetzten Stellplätze im Verlauf des Priesterweges (**T-14**) können erhalten bleiben, da der westliche Seitenbereich mitgenutzt werden kann. Die daraus resultierende Nutzbarkeit nur eines einseitigen Gehweges (Ostseite) sind mit dem Nutzerverhalten vor Ort vereinbar. Im Bestand wird die Straße anhand von Versickerungsanlagen entwässert. Bei Umsetzung der notwendigen Asphaltierung ist die Leistungsfähigkeit der Entwässerung zu prüfen und es sind ggf. Entwässerungsleitungen vorzusehen.

Der eigenständige Weg im Bereich des S-Bahnhofs Priesterweg zwischen dem Straßenzug Priesterweg und Prellerweg (T-13) ist im Regellaß mit anschließendem Gehweg in drei Metern Breite geplant.

6.2.3 Hans-Baluschek-Park (T-15-a-1)

Der Hans-Baluschek-Park wird als Erholungsfläche durch den Fußverkehr ebenso genutzt wie als Verbindungsstrecke für den Radverkehr. Zudem ist die Wegeverbindung Bestandteil des Radfernweges Berlin-Leipzig. Es wird daher angestrebt, die beiden Nutzergruppen räumlich zu trennen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bepflanzung durch Bäume ist eine räumliche Trennung zwischen Rad- und Fußweg im Lageplan zu weiten Teilen der Strecke vorgesehen. Der vorhandene Weg in 4,00 m Breite ist als Radweg zu nutzen, ein separater Gehweg zu ergänzen.

An den Eingangsbereichen bestehen jedoch Zwangspunkte, die eine räumliche Trennung ausschließen:

- Im Bereich des S-Bahnhofs Priesterweg ist eine neue Rampe anzulegen, welche die Regelabmessungen einer RSV erfüllt. In diesem Bereich ist im weiteren Planungsverlauf insbesondere auf den alten Baumbestand zu achten.
- Die nutzbare Breite der Brücke über A100 und Sachsendamm am nördlichen Eingangsbereich der Grünanlage beträgt 5,30 m. Auf der Brücke sowie der Zuwegungen zur Brücke ist der Radweg auf 3,00 m zu verjüngen, die Gehwegbreite beträgt 2,00 m.

Im südlichen Eingangsbereich an der Rampe zum S-Bahnhof Priesterweg wurde am 06.06.2019 eine Querschnittszählung durchgeführt. Innerhalb von 24 Stunden wurden dabei 290 Fußgänger und 2.123 Radfahrende gezählt. Die Zählraten bringen den bereits im Bestand hohen Stellenwert der Parkverbindung für den Radverkehr zum Ausdruck. Die geplante Trennung der Verkehrsmittel Fuß und Rad ist daher förderlich zur Steigerung der Erholungsfunktion der Fußgänger.

An den vorhandenen Einbauten sind die Granitsteineinfassungen teilweise zurückzubauen. Zudem ist ein Versetzen von einigen Einbauten und Ausstattungen (z. B. der Schaukeln) vonnöten.

6.2.4 Bahnhof Südkreuz (T-15-a-2)

Im Bestand wird der Radverkehr über die Flächen des Omnibusbahnhofes im Bereich der Taxistände geführt. Aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse ist eine Führung über den Hildegard-Knef-Platz beizubehalten, Art und Ausführung werden in der Vorzugsvariante jedoch angepasst.

Radfahrende auf der Radschnellverbindung, welche die Busverkehrsfläche im Bereich des Omnibusbahnhofes queren, sind in der Planung wartepflichtig, die Querungsstelle wird jedoch zur Erhöhung der Aufmerksamkeit farbig inkl. Fahrradpiktogrammen markiert. Die "Fahrbahn" der Taxistände wird als Fahrradstraße beschildert, welche überbreite Taxistände (2,35 m), einen Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) und die Fahrgasse (4,50 m) beinhaltet. Nördlich der Taxistände ist die Radschnellverbindung vorfahrtsberechtigt, was mittels einer Furt signalisiert wird.

Vorzugsführung (Umsetzungsstufe 2) ist die planfreie Querung des Bahnhofsvorplatzes in der +1-Ebene.

Nachtrag: Die in der Planung als Fahrradstraße vorgesehene Fahrgasse ist nach aktuellen Informationen der Deutschen Bahn zukünftig als Fernbushaltestelle vorgesehen. Die Planung ist daher im weiteren Planungsverlauf auf die Bedürfnisse der Bahn abzustimmen.

Die Zuwegung zwischen der Brücke zum Hans-Baluschek-Park und dem Bahnhofsbereich ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten z. T. im verminderten Querschnitt (3,0 m Radweg/2,0 m Gehweg) auszuführen. Zudem schränken vorhandene Einbauten des angrenzenden Kfz-Parkhauses die nutzbare Breite des Gehweges an punktuellen Engstellen ein (1,65 m / 2,05 m).

6.2.5 Wilhelm-Kabus-Straße (T-16-a-1)

Die Wilhelm-Kabus-Straße ist eine zweistreifige Hauptverkehrsstraße (StEP III – örtliche Straßenverbindung) mit einer durchschnittlichen werktäglichen Kfz-Verkehrsstärke (DTVw) von 13.950 Kfz/24h (2014). Die Vorzugsvariante der Radschnellverbindung verläuft vom Hildegard-Knef-Platz am S-Bahnhof Südkreuz bis zur nördlich des Bahnhofs befindlichen Zufahrt zum parallel der Bahngleise befindlichen Radweg.

Nördlich des Knotenpunktes Tempelhofer Weg ist die Wilhelm-Kabus-Straße vierstreifig befahrbar. Die Bahnunterführung stellt mit einer Straßenraumbreite von ca. 14,70 m eine Engstelle dar (siehe Abb. 123). Radfahrenden in Richtung Norden steht in diesem Bereich ein Schutzstreifen mit ca. 1,50 m Breite zur Verfügung, woraus eine Restfahrbahnbreite von 6,00 m resultiert. Radfahrende in Richtung Süden/Südkreuz dürfen sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem in Fahrtrichtung linken, für den Radverkehr freigegeben Gehweg fahren, was z. T. zu Konflikten mit dem aufgrund der Nähe zum Fernbahnhof relativ hoch frequentierten Fußgängerverkehr auf dem östlichen Gehweg führt.

Zwischen der nördlichen Zufahrt auf den Omnibusbahnhof und dem Tempelhofer Weg verkehrt die Buslinie M46, nördlich des Hildegard-Knef-Platzes die beiden Linien 106 und 204. Die Wilhelm-Kabus-Straße ist Teil des ÖPNV-Vorangnetzes Berlin.

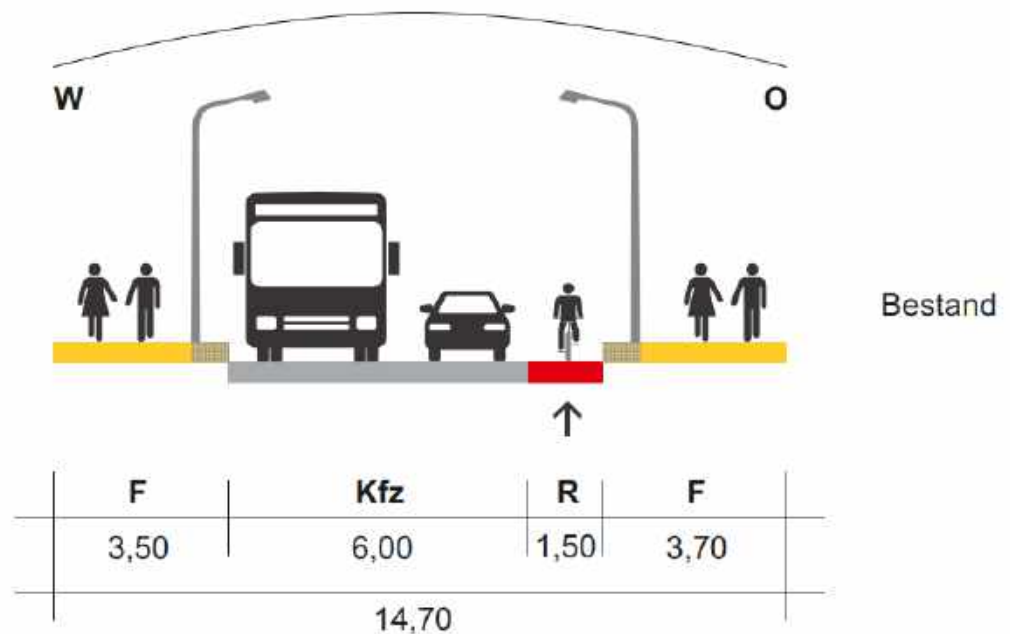


Abb. 123: Bestandsquerschnitt Wilhelm-Kabus-Straße (Tunnel)

Variante 1 stellt eine bestandsnahe und kostengünstige Führung des Radverkehrs dar. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 7,50 m lässt eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung von jeweils 1,50 m Breite zu (Engstelle der Radschnellverbindung), woraus eine Kernfahrbahn mit einer Breite von 4,50 m (Mindestmaß) resultiert. Diese Variante ist kostengünstig umsetzbar. Die Radfahrenden, welche die Radschnellverbindung in Richtung Süden nutzen, müssen hier jedoch auf relativ kurze Distanz die Fahrbahn zweimal queren, was zu Defiziten hinsichtlich der Wartezeiten und ggf. der Verkehrssicherheit führt. Zudem wird erwartet, dass eine derartige Führung, auch im Hinblick auf die Freigabe des östlichen Gehweges im Bestand, von den Nutzenden nur bedingt akzeptiert werden wird.

Die beiden **Varianten 2 und 3** gehen mit einem Umbau des Straßenraums inkl. Bordversatz einher. Aufgrund des beengten Straßenraumquerschnittes sind auch hier die Regelmaße einer Radschnellverbindung nicht umsetzbar. In beiden Varianten ist ein Zweirichtungsradweg im östlichen Seitenbereich vorgesehen, welcher eine Breite von 3,00 m aufweist (Regelmaß Radvorrangroute). Ein Zweirichtungsradweg auf der Ostseite ist besonders nutzerorientiert, da die Befahrenden der Radschnellverbindung in diesem Falle die Fahrbahn der Wilhelm-Kabus-Straße nicht queren müssen. Während Variante 2 das Mindestmaß der Begegnung zweier Busse bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen abbildet (6,00 m Fahrbahnbreite), wird in Variante 3 das Regelmaß bzgl. der Begegnung zweier Busse eingehalten (6,50 m).

Ein Zweirichtungsradweg in 4,00 m Breite, was dem Regelmaß einer Radschnellverbindung entspricht, ist bei Erhalt beidseitiger Gehwege mit ausreichender Breite nur in Verbindung der Einrichtung einer Einbahnstraße nördlich des Hildegard-Knef-Platzes realisierbar (**Variante 4**). **Variante 5** stellt eine kostengünstigere Alternative (Erhalt der Lage der Borde) dar, woraus sich eine Radwegbreite von 3,25 m ergibt.

Die Umwidmung der Wilhelm-Kabus-Straße zwischen Hildegard-Knef-Platz und Torgauer Straße in eine Einbahnstraße, welche vom Kfz-Verkehr nur in

Richtung Norden zu befahren ist, hat zur Folge, dass nicht nur die Verkehrsführung im Kfz-Verkehr, sondern auch für die beiden Buslinienführungen der Linien 106 und 204 geändert werden muss. Abb. 124 stellt den geänderten Linienvverlauf dar: Die beiden Buslinien erreichen über die Straßenzüge Gotenstraße und Tempelhofer Weg den Bahnhof Südkreuz. Daraus resultiert auch die Aufgabe der südlichen Richtungshaltestelle in der Torgauer Straße, stattdessen ist eine neue Richtungshaltestelle im Verlauf der südlichen Gotenstraße einzurichten, wodurch das Neubaugebiet besser erschlossen werden kann.

Unter Abwägung aller Nutzungsansprüche wird **Variante 3** bevorzugt (siehe Abb. 125). Zwar ist die Radwegbreite gegenüber dem Regelmaß für RSV hier eingeschränkt, bezogen auf die Länge des Abschnittes ist dies jedoch vertretbar. Insbesondere die Zweirichtungsführung des Bus- und Linienbusverkehrs sowie die Realisierung der Regelfahrbahnbreite bei Begegnung zweier Busse sind hierfür ausschlaggebend. Kritisch wird die Verjüngung des östlichen Gehweges gesehen.

In der südlichen Wilhelm-Kabus-Straße wird ein baulicher Radweg angelegt. Im Bestand ist ein Radfahrstreifen vorhanden, welcher jedoch häufig durch ruhenden Kfz-Verkehr genutzt wird. Der Radweg wird ca. im 100 gon-Winkel auf die Radschnellverbindung geführt, um den Vorrang der RSV zu verdeutlichen und Falschfahrten zu minimieren. Im Zuge dessen sollen auch Fahrradanhänger montiert werden.

Der Linksabbiegestreifen für Busse in Richtung Hildegard-Knef-Straße ist aufgrund des Zweirichtungsradweges zu signalisieren (auf Anforderung von Bussen). Im weiteren Verlauf ist die Radschnellverbindung aufgrund einer Engstelle unterhalb der Bahngleise auf ein Maß von 3,00 m zu reduzieren.

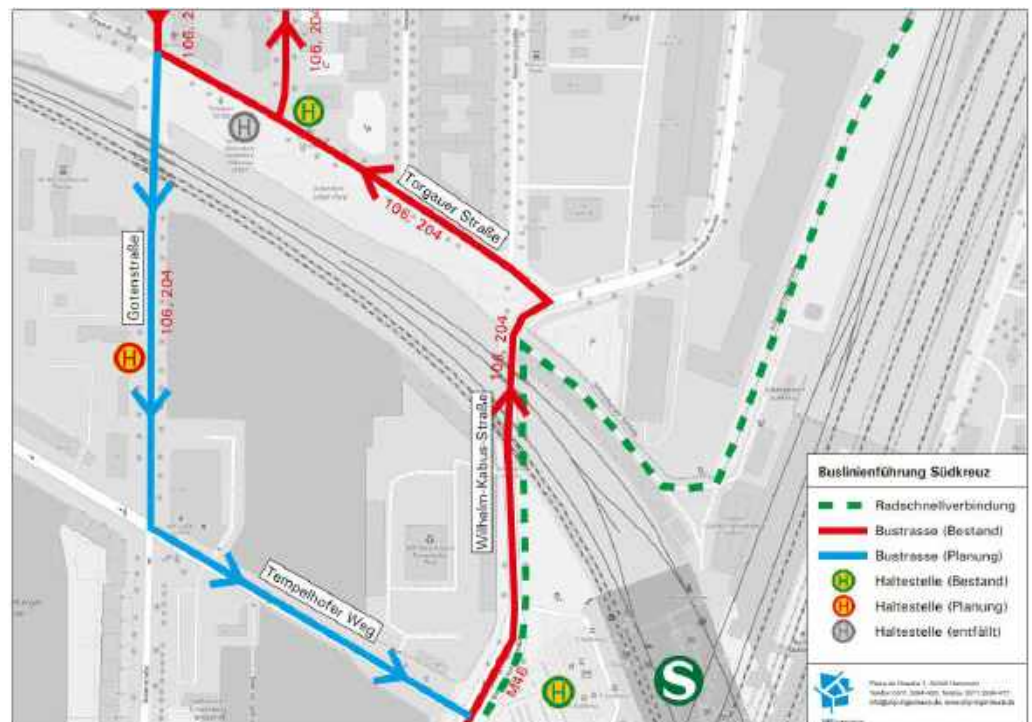


Abb. 124: Alternative Buslinienführung Südkreuz

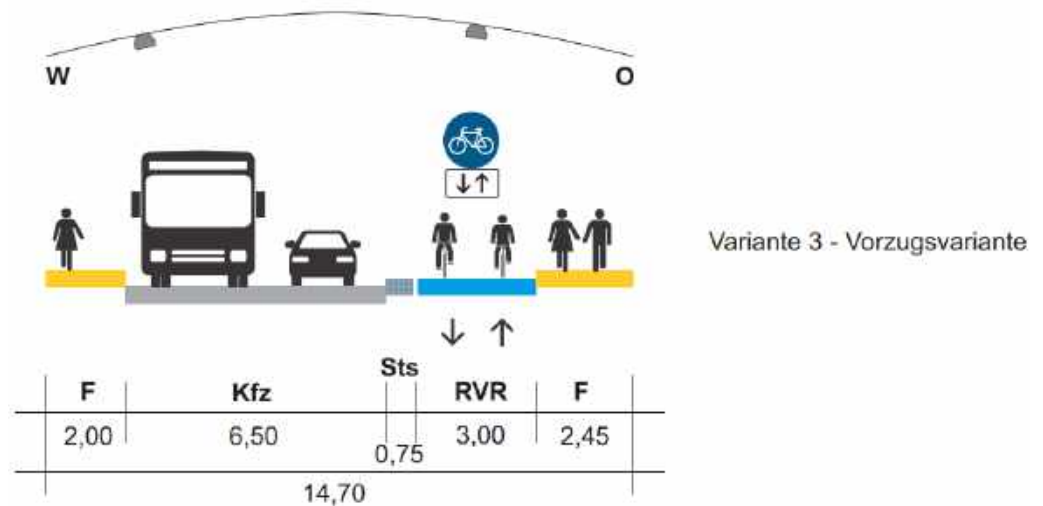


Abb. 125: Planungsquerschnitt Wilhelm-Kabus-Straße (Vorzugsvariante)

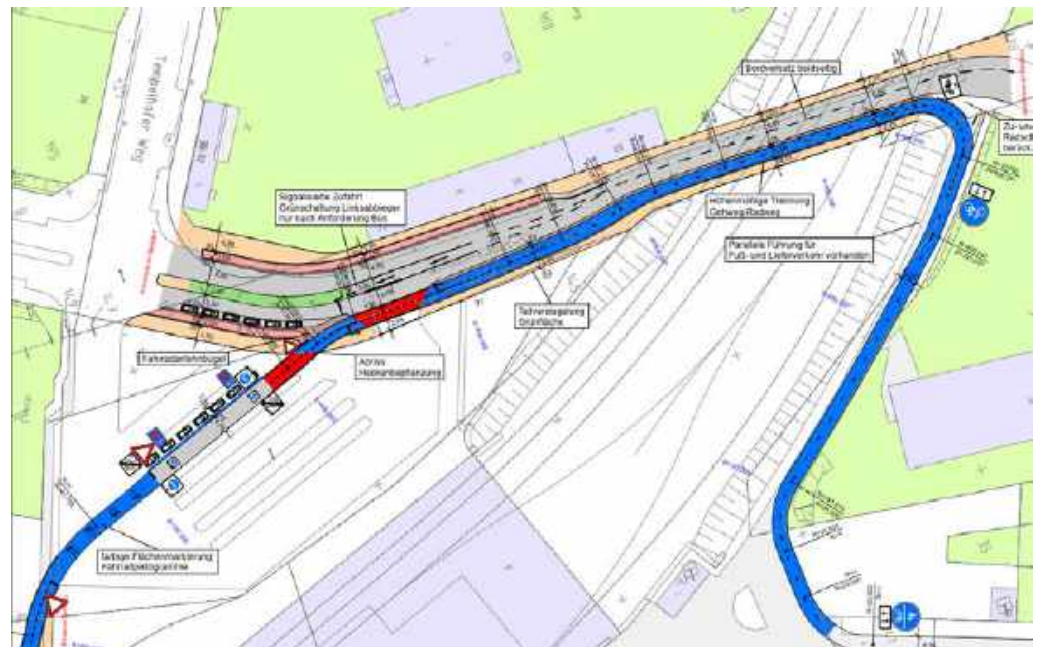


Abb. 126: Vorzugsführung Wilhelm-Kabus-Straße (Lageplan)

6.2.6 Sonderweg entlang der Bahngleise (T-16-a-2)

Der vorhandene Weg entlang der Bahngleise ist in ca. 4,00-5,00 m Breite ausgeführt und gut befahrbar (Asphaltdecke). Entlang der Strecke verläuft gleichzeitig einer der 20 Grünen Hauptwanderwege Berlins. Aufgrund der erst vor einigen Jahren vorgenommenen Realisierung ist vor einer erneuten Anpassung der Wege abzusehen, die bauliche Machbarkeit im weiteren Verlauf weiter zu prüfen. Da im Moment davon ausgegangen werden kann, dass die Breite des Sonderweges nicht erweitert werden kann, wird empfohlen, die Radschnellverbindung abweichend von der Ausschreibung der Planungsleistung vor dem Streckenabschnitt T-16-a-2 enden zu lassen und die weitere Streckenführung durchgehend als Zubringerstrecke zu deklarieren (siehe Kap. 6.13).

Eine Verkehrszählung am 29.08.2019 ergab, dass an einem Normalwerktag knapp 300 Fußgänger und ca. 3.200 Radfahrende pro Tag auf dem parallelen Weg zur Bahn nördlich des S-Bahnhofs Südkreuz unterwegs sind. Da in der Spitzenstunde unter 40 Fußgänger gezählt wurden, wird eine gemeinsame Führung des RSV-Zubringers mit dem Fußverkehr an diesem Standort als verträglich eingeschätzt.

6.3 Parken/Stellplatzbilanz

Die Stellplatzbilanz der Vorzugstrasse ist in Tab. 22 vermerkt. Von den 247 geschätzten Kfz-Stellplätzen, die mit Umsetzung der Vorzugsführung entfallen, befinden sich 222 im Bereich des Bezirks Steglitz-Zehlendorf und 25 im Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

Tab. 22: Stellplatzbilanz Vorzugstrasse

Straße	Stellplatzbilanz
Borstellstraße (T-10/11-b-1/2)	-109
Liebenowzeile (T-11-a-2)	-2
Sembritzkistraße (T-12)	-136
SUMME	-247

Der Entfall der Kfz-Stellplätze ist in geeignetem Maß zu kompensieren. Hierzu sind vorbereitende Maßnahmen eines Parkraummanagementkonzepts anzuwenden (z. B. Anwohnerparken, Parkraumbewirtschaftung). Die Eigentümer der anliegenden Wohnblöcke sind hinsichtlich nicht genutzter privater Stellplätze (beispielsweise in Tiefgaragen) zu kontaktieren, um ggf. vorhandene Potenziale zu identifizieren.

6.4 Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz inkl. Baumstandorten

Wie im Kap. 3.1.5 bereits ausgeführt, lassen sich Auswirkungen auf die Belange des Natur- und Umweltschutzes auch im Verlauf der Vorzugsvariante nicht vollständig vermeiden. Besonders durch die Führung entlang des Teltowkanal-Ufers und in den Grün- und Parkanlagen kann es zur Inanspruchnahme und dem Verlust von Grün- und Gehölzflächen sowie festgesetzten Kompensationsflächen 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 jedoch aus Sicht des Naturschutzes keine unüberwindbaren Zulassungshemmnisse erkennen. Die im Folgenden dargestellten Konfliktrisiken können 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 ‚Schöneberger Insel‘ wirkt sich die Planung der RSV ggf. durch eine Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen negativ auf den festgesetzten Biotopflächenfaktor aus. Entsprechend der Verordnung über die Festsetzung des Landschaftsplanes 7-L-4 Schöneberger Insel im Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin Ortsteil Schöneberg vom 30. April 2013, darf der Biotopflächenfaktor nicht unterschritten werden. Bei entsprechenden Eingriffen sind erforderlichenfalls Maßnahmen zum Erreichen bzw. Wiedererreichen des Biotopflächenfaktors vorrangig auf der Grundfläche durchzuführen.

Im Uferbereich zwischen der Wismarer Str. und der Königsberger Str. (T-02 und T-03) sowie der Birkbuschstr. (T-04 bis T-07) befinden sich gesetzlich geschützte Biotope. Dabei handelt es sich um Laubgebüsche frischer Standorte (BT 07102) sowie Laubgebüsche trockener und trockenwarmer Standorte (BT 07103). Die Flächen können im Zuge der Planung voraussichtlich so berücksichtigt werden, dass sie erhalten bleiben.

Die Vorzugsvariante führt an der östlichen Grenze des Naturschutzgebietes „Schlosspark Lichterfelde“ entlang (T-06). Diese Fläche ist gleichzeitig ein gesetzlich geschützter Traubenkirschen-Eschenwald (BT 08113), der sich nordöstlich über die Grenzen des Naturschutzgebietes hinaus erstreckt. Ein Eingriff

in das Gebiet und den Traubenkirschen-Eschenwald kann durch entsprechende Trassenführung vermieden werden. Durch den bereits vorhandenen Zaun zum Naturschutzgebiet ist hier zudem eine visuelle und akustische Barriere vorhanden, die die Auswirkungen auf die angrenzenden Bestände deutlich mindert.

Entlang des Teltowkanals ist aufgrund der geplanten Unterführung von Brücken von Verlusten der Vegetation im Böschungsbereich auszugehen. Die möglichen Beeinträchtigungen können im Zuge der Eingriffsregelung adäquat adressiert und dadurch vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden.

Auswirkungen von der geplanten Trasse auf nahliegende Kleingewässer, wie den Bäketeich (T-07) und den Karutschenpfuhl (T-12), oder dort lebender Tierarten sind unwahrscheinlich. Auch die dort vorkommenden, gesetzlich geschützten standorttypischen Gehölzsäume werden von der Trasse und deren Nutzung nicht beeinträchtigt.

Im Abschnitt des Prellerweg (T-13), über den Priesterweg (T-14) in den Hans-Baluschek-Park sind 1989 Vorkommen der besonders geschützten Zauneidechse und Erdkröte kartiert worden. Die möglichen Vorkommen gilt es im Zuge der weiteren Planungen durch neue Kartierungen zu überprüfen. Sollte sich der Bestand bestätigen, können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände mit sehr großer Wahrscheinlichkeit durch entsprechende CEF-Maßnahmen vermieden werden.

Anschließend verläuft die Vorzugsvariante westlich entlang der Bahntrasse im Hans-Baluschek-Park (T-15-a-1). Bei diesem Abschnitt bis zur A100 handelt es sich um eine festgesetzte Kompensationsmaßnahme. Diese Kompensationsmaßnahme beinhaltet den Bau eines Grünzuges vom Sachsendamm bis zum Prellerweg einschließlich des Baus einer Fußgängerbrücke über die A100. Mit der Inanspruchnahme von Kompensationsflächen sind zwar besonders umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen verbunden, die Nutzung dieser Flächen ist jedoch grundsätzlich nicht unzulässig. In diesem Abschnitt der Vorzugsvariante sind zudem Vorkommen des Mäuseschwanz-Federschwingel (*Vulpia myuros*) bekannt, die 2010 und 2014 nachgewiesen wurden und nach der Roten Liste von Berlin als gefährdet eingestuft sind. Ein weiteres Vorkommen wurde 2010 im Kleinsteinpflaster, zwischen den Plattenbelägen des südwestlichen Vorplatzes des Bhf. Südkreuz nachgewiesen. Diese Bestände müssen im Zuge der weiteren Planung besonders beachtet werden, so dass erforderlichenfalls adäquate Maßnahmen zu deren Schutz oder Umsiedlung ergriffen werden können. Im Bereich des Südtunnels des Bhf. Südkreuz (T-15-a-2) befinden sich festgesetzte Kompensationsmaßnahmen. Laut Kompensationsflächenkataster sind die Überdeckung des Brückenbereiches zwischen Brüstung und 30-kV-Kabelkanal mit Substrat als Lebensraum für trockenheitsliebende Pflanzenarten, Entsigelungsmaßnahmen sowie Baum- und Strauchpflanzungen an den Böschungsfüßen und am Eingang des Südtunnels (T-16-a-1) festgesetzt. Sollten diese Flächen in Anspruch genommen werden müssen, sind entsprechend umfassende Kompensationsmaßnahmen einzuplanen. Im weiteren Verlauf ist im Straßensaum nordwestlich des S-Bhf. Südkreuz (T-16-a-2) das Vorkommen des, gemäß Rote Liste von Berlin, stark gefährdeten Liegenden Ehrenpreis (*Veronica prostrata s. str.*) mit Stand 2010 dokumentiert. Diese Bestände müssen in der weiteren Planung durch entsprechende Kartierungen überprüft werden, so dass im Rahmen der Eingriffsregelung ggf. angemessene Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden können.

6.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Vorzugstrasse quert an vier signalisierten bzw. zu signalisierenden Knotenpunkten das Vorrangnetz des Buslinienverkehrs (Birkbuschstraße, Steglitzer Damm, Prellerweg, Wilhelm-Kabus-Straße/ZOB). Die Vorrangschaltung des ÖV ist aufrechtzuerhalten und im Einklang mit begrenzten Wartezeiten für den Radverkehr zu bringen. Die Umsetzung ist mit den Vertretern des ÖPNV sowie der VLB weiter abzustimmen.

Der vorgesehene Umbau des Straßenzuges Wilhelm-Kabus-Straße (T-16-a-1) stellt einen weiteren Eingriff in die Belange des ÖPNV dar. Die Befahrbarkeit durch den Linienverkehr ist im weiteren Planungsprozess anhand von Schleppkurven nachzuweisen. Aufgrund dessen, dass die nördliche Ausfahrt der Wilhelm-Kabus-Straße im Knotenpunkt Wilhelm-Kabus-Straße/Tempelhofer Weg künftig einstreifig statt wie im Bestand zweistreifig vorgesehen ist, ist ein Besonderfahrstreifen in der südlichen Knotenpunktzufahrt inkl. eigenem Bussignal angedacht, welcher die Leistungsfähigkeit des ÖPNV gewährleistet.

6.6 Wasserstraßen

Die Flächen des Uferwegs entlang des Teltowkanals befinden sich im Eigentum der Wasserstraßenverwaltung und, in Ausnahmefällen, der SenUVK. Etwaige Änderungen, wie die vorgesehene Wege- und Böschungsverbreiterung sowie Eingriffe in den Baum- und Pflanzbestand sind durch das zuständige Amt zu genehmigen.

Nach derzeitigem Planungsstand werden die Verkehrsräume der Wasserstraße Teltowkanal nicht eingeschränkt. Der geplante Neubau der Bäkebrücke ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

6.7 Fußverkehr

Die Belange des Fußverkehrs werden insbesondere in den Grünanlagen berührt (Uferweg, Hans-Baluschek-Park). Im Vergleich zum Bestand werden die beiden Nutzergruppen nicht mehr auf einer gemischten Fläche, sondern baulich getrennt (VZ 241), geführt. Zur Verringerung von Nutzungskonflikten sind anforderungsgerechte Breiten von Rad- als auch Gehweg berücksichtigt. Aufgrund der baulichen Trennung kann die Nutzungsverträglichkeit im Vergleich zum Bestand daher in der Regel verbessert werden. Defizite in der Fußverkehrsführung sind an Engstellen festzustellen (z. B. NSG Schlosspark Lichterfelde, Brückenunterführung Königsberger Straße). Die Verträglichkeit der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr entlang der Bahngleise nördlich des Bahnhof Südkreuz ist zu prüfen, die Radschnellverbindung endet in der Vorzugsvariante südlich dieses Abschnittes. Sodann wird der Abschnitt parallel zu den Bahngleisen lediglich an Zubringer deklariert, wobei eine gemeinsame Führung verträglich ist.

Die fällige Rodung von Teilen des vorhandenen Baumbestandes im Zuge des Uferweges schränkt zudem das Erlebnis von Umwelt und Natur im Zuge der 20 Grünen Hauptwanderwege ein.

Die Ausweisung von Rad(schnell)wegen steht im Einklang mit dem Grünanlagengesetz (GrünanlG) des Landes Berlin, wonach Radfahren „[...] auf den besonders dafür ausgewiesenen Flächen gestattet“ ist. Dies schließt die geplante Beschilderung von Wegen mit dem Zeichen 237/241 mit ein. Ob eine Radschnellverbindung durch eine bestehende Grünanlage geführt werden kann, ist im Einzelfall abzuwägen. Die Erholungsfunktion der Grünanlagen ist ein wichtiges Gut im Berliner Stadtgebiet, welche zu erhalten ist.

6.8 Kfz-Verkehr

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

Hauptverkehrsstraßen werden zum Teil planfrei unterquert (Königsberger Straße, Siemensstraße), der Kfz-Verkehr wird hier somit nicht beeinträchtigt. Die plangleiche Querung von Hauptverkehrsstraßen anhand von Lichtsignalanlagen (Steglitzer Damm, Birkbuschstraße, Prellerweg) schränkt der Verkehrsfluss ein. Eine Priorisierung des Radverkehrs ist aufgrund der Vorrangschaltung des ÖPNV auf diesen Strecken jedoch voraussichtlich nicht zu realisieren. Im Zuge der Querung der Bäkestraße wird der Radverkehr bevorrechtigt (Aufpflasterung/LSA), was mit den vorhandenen Kfz-Verkehrsstärken vereinbar ist.

Die einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs je Fahrtrichtung im Zuge der Wilhelm-Kabus-Straße ist mit der vorhandenen Verkehrsstärke vereinbar (13.950 Kfz/24h). Die Leistungsfähigkeit im Knotenpunkt Wilhelm-Kabus-Straße/Tempelhofer Weg ist im weiteren Verlauf nachzuweisen.

6.9 Wirtschaftsverkehr

Konflikte mit dem Wirtschaftsverkehr sind im Zuge der Anlieger-/Fahrradstraßen zu erwarten. Liefer- und Paketdienste schränken beim Halten am Fahrbahnrand oder in zweiter Reihe die verfügbaren Fahrbahnbreiten ein. Hier werden leichte Nutzungskonflikte erwartet. Empfehlenswert wären Sonderflächen für den Lieferverkehr.

6.10 Städtebau/Denkmalerschutz

Die Vorzugstrasse verläuft auf keinen in der Denkmalkarte gekennzeichneten denkmalgeschützten Straßenzügen. Zum Teil werden in den Grünanlagen Ausgleichsflächen beansprucht (siehe Kap. 6.4). Im Zuge der Asphaltierung der Borstellstraße sowie des Priesterweges (Kopfsteinpflaster) ändert sich zudem das Erscheinungsbild dieser Straßenzüge. Die zuständigen Straßen- und Grünflächenämter äußerten diesbezüglich keine städtebaulich relevanten Bedenken.

6.11 Grunderwerb

Grunderwerb ist im Zuge der Böschungsverbreiterung zur planfreien Unterführung vorhandener Bauwerke notwendig. Im Detail besteht Flächenbedarf nördlich der Königsberger Straße, südlich des Krahrmerstegs und westlich der Siemensstraße. Gemäß der Bodenrichtwerte (Stand 01.01.2019; siehe 3.1.13) können die Kosten zum Grunderwerb abgeschätzt werden, welche sich in Summe auf ca. 1.500.000 € belaufen.

6.12 Rampen

Die geplanten Rampen unterhalb der Siemensbrücke, der Emil-Schulz-Brücke sowie des Krahrmerstegs (siehe Abb. 127) halten die vorgegebene maximale Längsneigung von 4 % ein. Die Rampenlängen wurden anhand des auf Basis der Höhendaten erstellten Digitalen Geländemodells abgeschätzt und eine vorläufige Gradiente ermittelt. Im Bereich des Krahrmerstegs und der Siemensbrücke ergeben sich Längsneigungen von ca. 2,5 bis 3,0 %, die Rampen an der Emil-Schulz-Brücke haben eine Längsneigung von 3,0 bis 4,0 %. Es wird darauf hingewiesen, dass die Rampen ohne Zwischenpodeste (z. B. für Rollstuhlfahrer) skizziert wurden, welche deutlichen Einfluss auf die Rampenlängen haben würden.



Abb. 127: Planfreie Querung einer Brücke (Beispiel Krahrmersteg)

6.13 Zubringerstrecken

Es wird empfohlen, das definierte Ende der Radschnellverbindung auf Höhe der Kolonnenbrücke sinnvoll über das in Bearbeitung befindliche Radverkehrsnetz für Berlin an die Stadtmitte anzubinden. Im Rahmen der Planung werden daher auch Zubringerstrecken mit den Zielen Potsdamer Platz/Brandenburger Tor/Anhalter Bahnhof betrachtet (siehe Abb. 128).

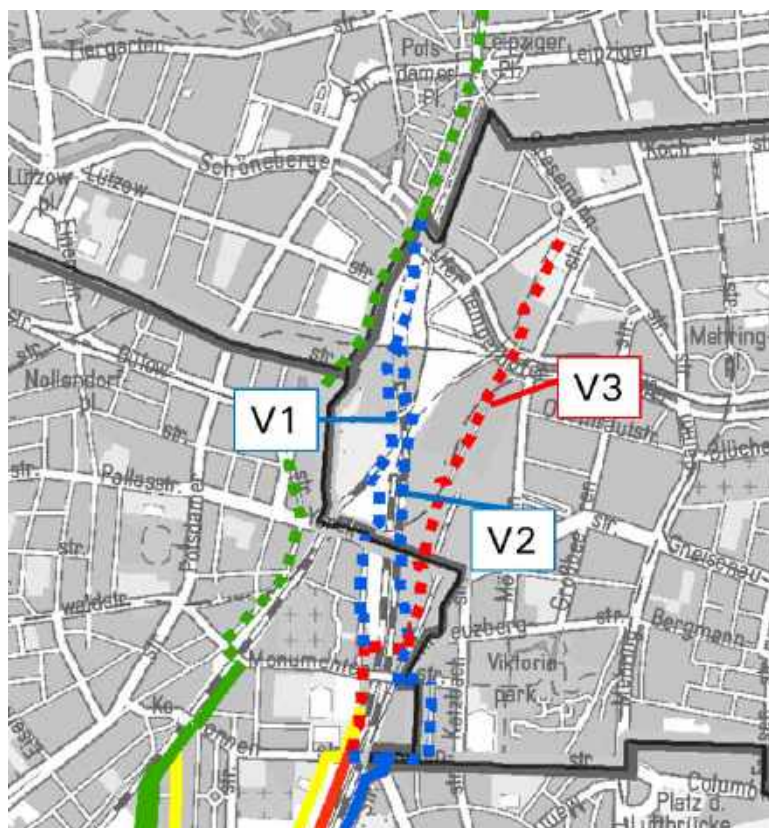


Abb. 128: Varianten Zubringerstrecke Nord

Die vorhandenen Wegeverbindungen entlang der Bahnstrecke durch den Park am Gleisdreieck (V1/V2) weisen bereits im Bestand hohe Radverkehrsstärken auf. Die Kennzeichnung einer Radschnellverbindung wird jedoch von den Verantwortlichen der Grünanlage (Grün Berlin GmbH) aufgrund der hohen Nutzungskonflikte kritisch gesehen.

Zudem ist zur komfortablen Anbindung die Errichtung eines Radfahrer- und Fußgängerbrückenbauwerkes vonnöten, welches über den Landwehrkanal sowie die beiden anliegenden Hauptverkehrsstraßen Schöneberger Ufer und Reichpietschufer führt.

Die Zubringerstrecken verlaufen teilweise auf Bahnvorhalteflächen der S-Bahn-Neubautrasse S21. Nach Einschätzung der Bahn wird die östliche Zubringeralternative (V3) vermutlich am wenigsten Schnittstellen mit der Planung der S-Bahntrasse aufweisen. Diese Strecke wird auch von der Grün Berlin GmbH bevorzugt. Ein weiterer Vorteil ist die bereits bestehende Brücke über den Landwehrkanal.

Maßnahmen entlang der Zubringerstrecke sind insbesondere im Bereich der Zuwegungen der Ingenieurbauwerke (Yorckbrücke, Brücke über den Landwehrkanal) erforderlich (vgl. Abb. 129 und Abb. 130). Ggf. benötigte Flächenbedarfe des Technikmuseums sind mit dem Eigentümer abzustimmen. Des Weiteren wird der Neubau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Bahnstrecke nördlich der Monumentenbrücke empfohlen, um die umwegige und konfliktreiche Führung über die Kolonnenstraße, die Eylauer Straße sowie die Monumentenstraße zu vermeiden und Reisezeitvorteile zu erreichen.



Abb. 129: Zuwegung der Brücke über den Landwehrkanal



Abb. 130: Zuwegung Yorck-Brücken

Neben der bevorzugten Zubringerstrecke (V3) sind jedoch auch die beiden übrigen Zubringerstrecken (V1/V2) weiterhin in der Vorplanung zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund, dass empfohlen wird, die Radschnellverbindung direkt nördlich des Bahnhofes Südkreuz enden zu lassen (vgl. Kap. 6.2.6) und der Tatsache, dass auch die Varianten 1 und 2 hohe Radverkehrsbelastungen und Potenziale aufweisen, wird angestrebt, sowohl den Potsdamer Platz als auch den Anhalter Bahnhof per Zubringer an die Radschnellverbindung anzubinden. Die genauen Wegeführungen sind insbesondere nach Fortschreiten der Planungen der S-Bahntrasse S21 zu konkretisieren.

Zur vorzeitigen Entflechtung der Radverkehrsströme auf die verschiedenen Zubringerstrecken/Ziele wird empfohlen, nördlich der Brücke über die BAB 100 eine Zubringerstrecke über den Sachsendamm auf die General-Pape-Straße zu führen. Hierzu werden zwei Varianten unterschieden (vgl. Abb. 131): Eine Variante führt plangleich über eine neu zu errichtende Wegeverbindung südlich der Parkhausrampe auf die Lotte-Laserstein-Straße, von welcher ein Zweirichtungsradschweg auf der Nordseite des Sachsendamms zum Ballonfahrerweg führt. Die zweite Variante sieht eine direkt nördlich an die Brücke über die Autobahn anbindende Rampe vor, welche im Bereich der vorhandenen, westlichen Grünfläche auf das Parkdeck geführt wird. In dieser Variante werden die Bahngleise überquert, auf der Ostseite führt eine weitere Rampe ebenfalls zum Straßenzug Sachsendamm. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung im Ballonfahrerweg (DTV 2014 > 12.000 Kfz/Tag), werden straßenbegleitende Radverkehrsanlagen empfohlen. Im weiteren Verlauf der General-Pape-Straße ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten nur die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich. Aufgrund der dafür nur bedingt geeigneten Kfz-Verkehrsstärke von ca. 4.200 Kfz/Tag sind verkehrslenkenden Maßnahmen, z. B. Diagonalsperren im weiteren Verlauf der Planung zu prüfen.



Abb. 131: Skizze Zubringerstrecken Bahnhof Südkreuz

Für die südliche Zubringerstrecke, die an das Brandenburger Radverkehrsnetz anschließt, sind keine Maßnahmen vorgesehen.

6.14 Fahrradparken

Durch den AG werden aktuell flächendeckend Voruntersuchungen an allen ÖPNV-Stationen (S + U Bhf.) durchgeführt. Die Standort- & 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 Trassenrouten der RSV werden dabei berücksichtigt, da die künftigen RSV auf Teilabschnitten voraussichtlich auch von Bike+Ride-Nutzer*innen befahren werden.

Wegen der unterschiedlichen Entfernungen und Fahrtweiten, auf die RSV (Entfernungsbereich von etwa fünf bis über 20 km) und Bike+Ride (Entfernungsbereich zwischen einem und sechs, mit einem Schwerpunkt bei einem bis drei Kilometern¹⁶), und einem möglichen Fahrradparken auch an anderen S- oder U-Stationen im Umfeld der RSV wird für die ÖPNV-Stationen an RSV 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% enthalten¹⁷.

Entlang der Vorzugstrasse wird die Anlage eines Fahrradparkhauses am S-Bahnhof Südkreuz empfohlen. Aufgrund der Bedeutung der Haltestelle als Umstiegsbahnhof im Nah- und Fernverkehrsnetz ist dieses mit einer ausreichend

¹⁶ Fahrradverkehr: Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland. Reihe direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des BMVI, Nr. 59. Berlin/Bremerhaven 2004

¹⁷ gem. Radverkehrsstrategie Land Berlin https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/ziele_leitlinien.shtml

hohen Kapazität zu versehen. Ergänzende Serviceangebote (z. B. Fahrradverleih, Reparaturservice) werden empfohlen.

Aufgrund des geringen Einzugsgebietes ist die Bedeutung des S-Bahnhofs Priesterweg als Umstiegsbahnhof zwischen Rad und S-Bahn begrenzt. In Verbindung mit der vorhandenen, auf Basis der Befahrung gering eingeschätzten Fahrradstellplatznachfrage wird hier die Anlage von Fahrradanhängern als ausreichend angesehen. Weitere S-Bahnhöfe liegen nicht direkt an der Vorzugstrasse. Der S-Bahnhof Südennde befindet sich innerhalb des Trassenkorridors und ist von der Vorzugstrasse über den Steglitzer Damm erreichbar. Das Umstiegspotenzial zwischen RSV und S-Bahnhof ist daher vorhanden. Hier sind ebenfalls anforderungsgerechte Anlagen (Sammelschließanlagen, Fahrradanhänger) vorzusehen.

6.15 Umsetzungsprioritäten

Aufgrund der Bereitschaft einer schnellen Umsetzung des zuständigen Bezirks Steglitz-Zehlendorf ist der Bau der Trasse entlang des Uferweges (Abschnitte T-02 bis T-09.2) besonders hoch priorisiert. Weitere sinnvolle Bauabschnitte sind die Abschnitte durch Anliegerstraßen (T-10 bis T-12), der Bereich Priesterweg/Hans-Baluschek-Park (T-13 bis T-15-a-1) sowie der Bereich Südkreuz inkl. der Zubringerstrecken (T-15-a-2 bis T-16-a-2). Es wird eine Umsetzung „von Süd nach Nord“ empfohlen.

6.16 Ausbaustufen

Auf weiten Teilen der RSV ist ein zweistufiger Ausbau des Weges unwirtschaftlich und nicht zu empfehlen. Einzig auf dem Vorplatz des S-Bahnhofs Südkreuz sind Ausbaustufen empfohlen: Während der Radverkehr in Umsetzungsstufe 1 plangleich auf dem Omnibusbahnhofgelände geführt wird, ist in Umsetzungsstufe 2 eine Führung in der +1-Ebene vorgesehen.

Weiterhin wird empfohlen, im Verlauf des Uferweges eine geeignete Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer (z. B. Mittelinsel) zur plangleichen Querung der Siemensstraße als kurzfristige Maßnahme zu realisieren.

6.17 Kosten

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

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

Tab. 23: Kostenansätze für Streckenabschnitte und Knotenpunkte

Ausbaumaßnahmen auf der Strecke	Kosten [€]
--	-------------------

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 [€]
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
Ausbaumaßnahmen an Knotenpunkten	Kosten [€]
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. 7,1 Mio. € (netto, nicht inflationsbereinigt), wovon 0,7 Mio. € im Bereich der Knotenpunkte, 4,8 Mio. € auf der freien Strecke und 1,6 Mio. € im Bereich der Ingenieurbauwerke anfallen. Die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Streckenabschnitte und Knotenpunkte ist in Unterlage 8.9 dokumentiert. Zuzüglich der ermittelten Grunderwerbskosten (siehe 6.11) und der pauschal mit 10 % der Baukosten angesetzten Planungs-/Nebenkosten ergibt sich eine Gesamtsumme von 9.325.000 €. Dies entspricht einem Preis von ca. 1,1 Mio. €/km. Die zur Kostenschätzung herangezogenen Maßnahmen sind in den Querschnitten (Unterlage 8.6), Knotenpunktskizzen (Unterlage 8.8) und Lageplänen (Unterlage 8.7) illustriert. Die ermittelten Baukosten im Bereich der Ingenieurbauwerke (siehe Kapitel 5) ist in Tab. 25 nach den einzelnen Bauwerken gegliedert.

Tab. 24: Kostenschätzung

Kostenfaktor	Kosten [€]
Freie Strecke	4.800.000
Knotenpunkte	700.000
Ingenieurbauwerke	1.605.000
Grunderwerb	1.500.000
Planungs- und Nebenkosten	720.000
SUMME	9.325.000

Tab. 25: Kostenschätzung Ingenieurbauwerke (Baukosten)

Kostenfaktor	Kosten [€]
Eugen-Kleine-Brücke	30.000
Emil-Schulz-Brücke	800.000
Krahmersteg	200.000
Siemensbrücke	550.000
Geh- und Radwegbrücke am Berliner Südkreuz	25.000
Eugen-Kleine-Brücke	30.000
SUMME	1.605.000

6.18 Wirtschaftlichkeit

6.18.1 Nutzen-Kosten-Rechnung

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 Wohnen¹⁸ 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.

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

Als Verzinsungsfaktor wird ein Zinssatz von 1,7% angenommen. Daraus ergibt sich eine Annuität der RSV Teltowkanalroute von rund 0,611 Mio. EUR (siehe Tab. 26). Diesen Werten werden die monetarisierten Nutzenkomponenten gegenübergestellt.

¹⁸ Radschnellverbindungen in Hessen: Leitfaden Kosten-Nutzen-Analyse; Wiesbaden, März 2019

Tab. 26: Kostenschätzung über die Annuitäten

Komponente	Kosten €	Nutzungsdauer Jahre	Annuitätsfaktor	Annuität €
Grunderwerb	1.500.000	∞	0,017	15.300
Fahrweg + Knotenpunkte inkl. Planungskosten	6.050.000	25	0,049	299.078
Ingenieurbauwerke inkl. Planungskosten	1.775.000	50	0,030	52.983
Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur				233.125
Summe Netto inkl. Grunderwerb	9.325.000			610.686

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. 27 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. 27: Berechnung der Nutzenkomponenten

Nutzenkomponenten	Messgröße	Kostensatz	Berechnung
Saldo der CO ₂ -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 ^{19,20}	(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 Teltowkanalroute wurden die Verkehrsbezirke im relevanten Einzugsbereich (Radius von 1000 m um die Trasse) 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. 132). Daraus ergibt sich für die Teltowkanalroute für die einzelnen Entfernungsklassen ein Wegeaufkommen von rund 57.000 Radfahrten am Tag im gesamten Einzugsbereich bei einem Radverkehrsanteil von im Mittel 13%.

¹⁹ 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)

²⁰ Konservativer Ansatz ohne Berücksichtigung von Herstellungs- und Grunderwerbskosten

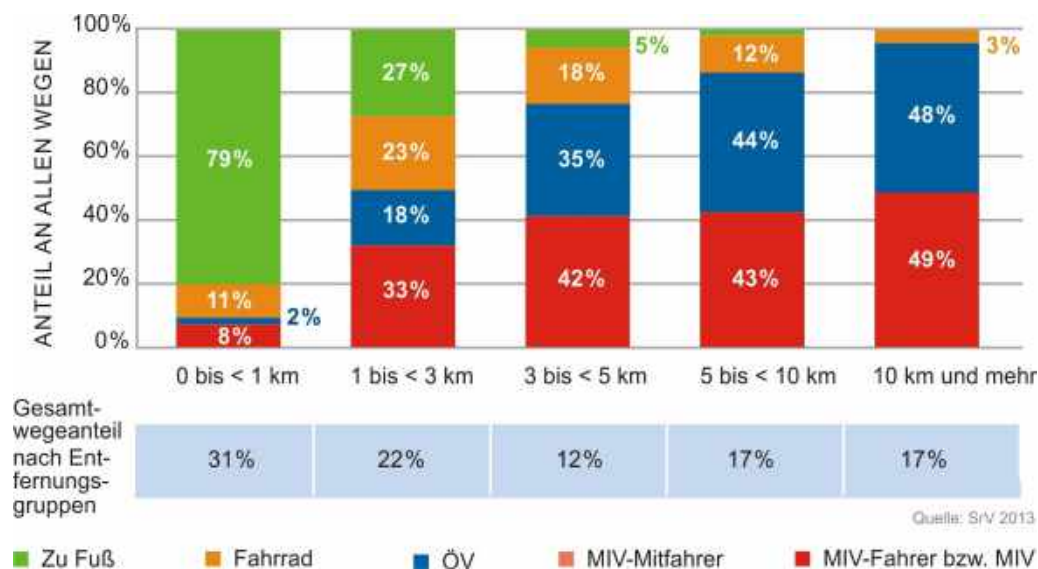


Abb. 132: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Tab. 10.1, SrV 2013)

Im Jahr 2008 wurden die Radverkehrsanteile bezirksfein untersucht, so wurde für die einzelnen Trassenkorridore ein bezirksbezogener Radverkehrsanteil ermittelt²¹. 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 59.000 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.

²¹ 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-Anteile bestimmt (in Abstimmung mit SenUVK, Potenzialanalyse Berlin, 2017):

Tab. 1 Zunahme der Radverkehrsanteile

	Reisezeitquotient	Mittelwert		Mittelwert	Zunahme RV-Anteil
a	RSV / MIV	$\frac{(a + b + c)}{3}$ 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 %²² 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. 28 sind die sich daraus ergebenden jeweiligen Nutzen in Mio. EUR im Jahr für die einzelnen Nutzenkomponenten dargestellt. Der Nutzen liegt bei rund 4,035 Mio. EUR im Jahr. Die größten Beiträge auf der Nutzenseite liefern die Veränderung der Krankheitskosten und die eingesparte Reisezeit.

Tab. 28: Ergebnisse der Nutzenkomponenten für beide Szenarien

Nutzenkomponenten	Messgröße	Kostensatz	€/a

²² Radverkehrsstrategie für Berlin 2013

Saldo der CO ₂ -Emissionen	Pkw-km /Jahr	2.407.598	0,160 kg/Pkw-km und 149 EUR/t	57.218
Saldo der Schadstoffemissionen	Pkw-km /Jahr	2.407.598	0,004 EUR /Pkw-km	9.630
Saldo der Unfallschäden	Pkw-km /Jahr	2.407.598	8,5 Cent/ Pkw-km	204.646
Saldo der Betriebskosten	Pkw-km/ Jahr und zus. Rad-km/ Jahr	2.407.598 und 3.611.397	0,31 EUR / Pkw-km und 0,11 EUR/Rad-km	349.102
Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr	eingesparte Pkw-Parkplätze	247	157 EUR/ Pkw-Parkplatz/Jahr	38.779
Veränderung der allgemeinen Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes	Umstieg Personen (Pkw – Rad)	2.580	1,5 Tage/ Jahr und 363 EUR/ ET/Tag	1.402.208
Eingesparte Reisezeit	Summe der gefahrenen Rad-km (Bestand)	58.962	7,10 EUR/ Pers.-h	1.973.528
Summe der Nutzen				4.035.111

Bei dem betrachteten Szenario ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von ≥ 1 (6,61). Demzufolge ist unter den gesetzten Rahmenbedingungen ein volkswirtschaftlich positiver Nutzen für den Bau der Radschnellverbindung Teltowkanalroute gegeben.

Tab. 29: Ergebnis Nutzen-Kosten-Analyse

Summe Nutzen	4.035.111 EUR/Jahr
Summe Kosten	610.686 EUR/Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis	6,61

6.18.2 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. 30: Sensitivitätsbetrachtung

Spezifikation	Aktueller Wert	Höherer Wert (+10%)	Niedriger Wert (-10%)
Eingesparte Pkw-Kilometer	6,61	6,77	6,44
Kostensatz Reisezeit	6,61	6,93	6,28
Kostensatz CO ₂ -Emission	6,61	6,62	6,61
Investitionskosten	6,61	6,01	7,34

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.

6.19 Abweichungen von den Standards

Die Regemaße von Radschnellverbindungen können im Zuge von fünf Streckenabschnitten nicht erreicht werden (vgl. Tab. 31):

- Uferweg auf Höhe des Leitungsstegs (3,00 m Radwegbreite, ca. 50 m Länge)
- Unterführung Krahersteg/Streckenführung NSG (3,50 m Radwegbreite, ca. 330 m Länge)
- Bestehende Brücke zwischen Südkreuz und Hans-Baluschek-Park (3,00 m Radwegbreite, ca. 230 m Länge)
- Wilhelm-Kabus-Straße nord (3,00 m Radwegbreite, ca. 100 m Länge)
- Nördlicher Abschnitt Borstellstraße westlich der Liebenowzeile (0,50 m Sicherheitstrennstreifenbreite, ca. 70 m Länge)

Im Bereich der Brücke am Südkreuz sowie der abknickenden Führung zwischen Wilhelm-Kabus-Straße und dem Weg nördlich des Bahnhofs Südkreuz (ca. 20 m Länge) sind zudem Radien unter der Mindestanforderung (20 m) vorgesehen. Die Gehwegbreite ist im Bereich der Unterführung der Emil-Schulz-Brücke eingeschränkt (1,80 m).

Sofern Fahrgassenbreiten von unter 4,50 m ebenfalls als Engstelle gelten, sind weitere Unterschreitungen vorhanden.

An vier Knotenpunkten im Planungsraum ist die Einrichtung einer Priorisierung für den Radverkehr aufgrund der vorhandenen ÖV-Priorisierung nur eingeschränkt möglich:

- Uferweg/Birkbuschstraße
- Steglitzer Damm/Sembritzkistraße
- Prellerweg/Sembritzkistraße
- Wilhelm-Kabus-Straße/ZOB-Zufahrt

Tab. 31: Abweichungen der Vorzugstrasse von den Mindeststandards

Abweichung	Länge / Anteil	Anzahl
Radwegbreiten < RSV-Standard	0,84 km (8,6 %)	
Sicherheitstrennstreifen zum Parken < 0,75 m	0,07 km (0,7 %)	
Radien < 20 m (freie Strecke)	0,02 km (0,2 %)	2
Keine Priorisierung des Radverkehrs		4
SUMME	0,93 km (10,6 %)	6

Ob der RSV-Standard im Zuge der geplanten Unterführung des Hubschrauberlandeplatzes auf Höhe der Charité am Teltowkanalufer eingehalten wird, ist erst nach Sichtung der Planungsunterlagen zu beurteilen.

Bezogen auf die Gesamtstrecke werden insgesamt 9,3 % der Trasse nicht im RSV-Standard realisiert, was einer Strecke von ca. 0,91 km entspricht. Dies entspricht den Regelstandards an RSV nach Berliner Vorgaben (maximal 20 %, siehe Kap.2.3).

6.20 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 2 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 Teltowkanalroute wird die Reduzierung des Kfz-Stellplatzangebotes vermutlich großen Diskussionsbedarf hervorrufen. Eine genaue Einschätzung des Zeitbedarfs für das Genehmigungsverfahren der Teltowkanalroute ist im Moment nicht möglich.

6.21 Klärungsbedarf in der Vorplanung

Im weiteren Verlauf der Vor- und Entwurfsplanung sind die Baumstandorte im Bereich der Grünanlagen zu kartieren, sodass die Lage der Trasse näher bestimmt und die Anzahl zu fällender Bäume abgeschätzt und minimiert werden kann.

Die erforderlichen Kartierungen (Biotop, Bäume, Artenvorkommen) bedürfen überwiegend eine Vegetationsperiode, so dass diese möglichst noch im Jahr 2019 angeschoben werden sollten. Hierzu ist eine Festlegung einer Vorzugstrasse erforderlich, um spätere Nachkartierungen an anderer Stelle möglichst zu verhindern.

Zudem sind Informationen über bestehende Leitungstrassen im Verlauf der Vorzugstrasse einzuholen (Leistung in der Vorplanung). Es ist davon auszugehen, dass die grundsätzliche bauliche Machbarkeit nicht von vorhandenen Leitungen abhängt, da entlang der Vorzugstrasse durchgehend bestehende Straßen und Wege genutzt werden.

Die Planungen der Stromnetz Berlin (vgl. Kapitel 3.2) sind frühzeitig abzustimmen und nach Möglichkeit im Rahmen der Baumaßnahmen der Radschnellverbindung umzusetzen.

Im Zuge der Vorplanung sind zudem HBS-Berechnung an ausgewählten Knotenpunkten durchzuführen, um die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auch nach Umsetzung einer RSV nachzuweisen. Hierzu sind im Vorfeld Knotenpunktströme zu zählen.

Die Abstimmungen mit dem WSA Berlin sind zu intensivieren, insbesondere hinsichtlich der geplanten Umbaumaßnahmen entlang des Uferweges und des daraus resultierenden Eingriffs der örtlichen Bepflanzung. Zudem sind die Unterlagen des geplanten Ersatzneubaus der Bäkebrücke einzuholen und die Umsetzbarkeit der Ertüchtigung der Treidelpfade abzustimmen.

Es sind Informationen über die vorhandene Entwässerung des Priesterwegs einzuholen und der ggf. erforderliche Bau eines Entwässerungskanals zu prüfen.

Die Deutsche Bahn ist im Bereich Südkreuz (Machbarkeit „Radbahnhof“) sowie des Abschnittes T-16-a-2 (Machbarkeit der Verbreiterung des bestehenden Weges) einzubeziehen. Die laufende Planung der S21-Trasse ist weiterhin zu berücksichtigen. Empfohlen wird die Bestimmung eines Sonderbeauftragten der DB für die Planungen der RSV in Berlin.

Die Zubringerstrecken (vgl. Kap. 6.13) sind zu konkretisieren und die Planungen voranzutreiben, insbesondere im Bereich des Bahnhofes Südkreuz sowie der geplanten Trasse der S-Bahn S21.

Mit der kommunalen Verwaltung (Fußverkehrsplanung) ist das Erfordernis von Zwischenpodesten im Zuge der planfreien Radschnellwegrampen abzustimmen.

7 Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: „Bürger-Hinweise“ aus der Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Teltowkanalroute	130
Anlage 2: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Projektkorridor	136
Anlage 3: Liste der festgesetzten und in Aufstellung befindlicher Landschaftspläne im Projektkorridor die von Trassenabschnitte durchquert werden (Umweltatlas Berlin / Landschaftsplanverfahren (Übersicht))	137
Anlage 4: Liste gesetzlich geschützter Biotoptypen im Projektkorridor (Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope)	138
Anlage 5: Liste geschützter Flora im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin)	140
Anlage 6: Liste geschützter Fauna im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Fauna der Stiftung Naturschutz Berlin)	142
Anlage 7: Lage von S- und U-Bahn-Netz und –Bahnhöfen sowie des ÖPNV-Vorrangnetzes im Projektkorridor	143
Anlage 8: Lage von Wasserstraßen und Gewässern im Projektkorridor	144
Anlage 9: Lage des Fußgängernetzes und der 20 Grünen Hauptwege im Projektkorridor	145
Anlage 10: Lage von Straßen und Lichtsignalanlagen im Projektkorridor	146
Anlage 11: Verkehrsstärken Kfz im Projektkorridor 2014	147
Anlage 12: Einwohnerdichte im Projektkorridor	148
Anlage 13: Parkraumbewirtschaftung im Projektkorridor	149
Anlage 14: Aufgrabeverbote im Projektkorridor	150
Anlage 15: Bodenrichtwerte im Projektkorridor	151
Anlage 16: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Bereich der Vorzugsvariante.	152
Anlage 17: Klartext Variantenvergleich	153

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

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	Uferweg: Treidelpfad unten am Kanal als Gehweg nutzen, oben Radschnellverbindung; Aufenthaltsqualität am Uferweg erhalten	1		x		Ende 2019	Die Umsetzung des Treidelpfad wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt; die mögliche Realisierung ist im weiteren Planungsverlauf (Vorplanung) mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin abzustimmen.	grün
2	Gering	Verbesserte Radverkehrsführung an parallelen Hauptverkehrsstraßen zum Uferweg	1		x		nicht im Zuge der RSV	Der Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen, die in keinem direkten Zusammenhang zum Vorhaben Radschnellverbindung stehen, liegt im Zuständigkeitsbereich der Bezirke. Der Uferweg ist die fachlich am besten bewertete Route. Daher können parallele Hauptverkehrsstraßen voraussichtlich nicht weiter berücksichtigt werden.	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									
3	Mittel	Brücke nach Teltow am südlichen Ende der Trasse realisieren	1			x	schätzungsweise ab 2020	Die Verbindungsbrücke (Teltowwerftbrücke) als mögliche Verbindung zwischen Berlin und Brandenburg wird sowohl vom Bezirk, den Bürgern als auch der Gemeinde gewünscht. Die Anbindung hat ein hohes Verbindungspotential, deren Umsetzungsmöglichkeiten in einem weiteren Schritt geprüft werden. Im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung Teltowkanalroute wird die Anbindung vorerst nicht realisiert werden können.	
4	Mittel	Querung Siemensstraße im Zuge des Uferweges kurzfristig verbessern	1	x			Ende 2019	Denkbar ist sowohl die Einrichtung einer Mittelinsel oder einer Lichtsignalanlage. Beide Optionen werden in der Machbarkeitsuntersuchung aufgenommen. Eine vorgezogene Umsetzung ist mit dem Vorhabenträger, dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf	

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
								dorf und der Verkehrslenkung Berlin abzustimmen.	grün
5	Mittel	Oberbau ähnlich dem Straßenbau zur Erhöhung der Lebensdauer ausbilden	alle		x		2020 (Entwurfsplanung)	Der Oberbau – also die Stärke des Asphalts – wird den vorgegebenen Regelwerken (z. B. RStO) entsprechen und die Qualitätsanforderungen aufweisen. Innovative Lösungen werden geprüft. Grundsätzlich ist der Oberbau Bestandteil späterer Phasen (voraussichtlich in der Entwurfsplanung).	grün
6	Mittel	Nutzung des Hindenburgdamms als Verbindung zwischen Teltowkanal und Steglitz (Referenzstrecke im Aktionsplan zur Lärminderung durch Einbau von RVA)	1		x		voraussichtlich nicht im Zuge der RSV	Eine Streckenführung über den Hindenburgdamm nördlich der Krahrmerstraße ist nicht zweckmäßig, da diese außerhalb des Trassenkorridors läge. Die Anbindung zum Ortsteilzentrum Steglitz/ Rathaus Steglitz läge in der Zuständigkeit des Bezirkes, der Hinweis wird weitergeleitet.	rot

* 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	*
7	Hoch	Brücke über den Prellerweg (laufende Planung)	2			x	Ende 2019	Bisherige Planungsstände zum Bau einer Brücke liegen nicht vor und sind in der Machbarkeitsuntersuchung noch nicht berücksichtigt. Dies wird im weiteren Prozess nachgeholt.	
8	Hoch	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich der Grundschule am Insulaner in der Sembritzkistraße umsetzen	2		x		Ende 2019	Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind im Rahmen des Baus einer Radschnellverbindung nicht vorgeschrieben. Die Prüfung für diesen Abschnitt wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt. Denkbar wäre die Einrichtung von Quersungsmöglichkeiten für Schüler*innen.	
9	Hoch	Hans-Baluschek-Park: Klare Trennung zwischen Geh- und Radweg zur Erhaltung der Parkfläche als Flaniermeile	3		x		im Zuge der Machbarkeitsstudie	Eine räumliche Trennung wird im weiteren Verlauf der Machbarkeitsprüfung weiterverfolgt – insbesondere in Verbindung mit vorhandenen Bauwerken im Park. Die Nähe zum Bahngelände sowie bestehende Baumbepflanzungen begrenzen die	

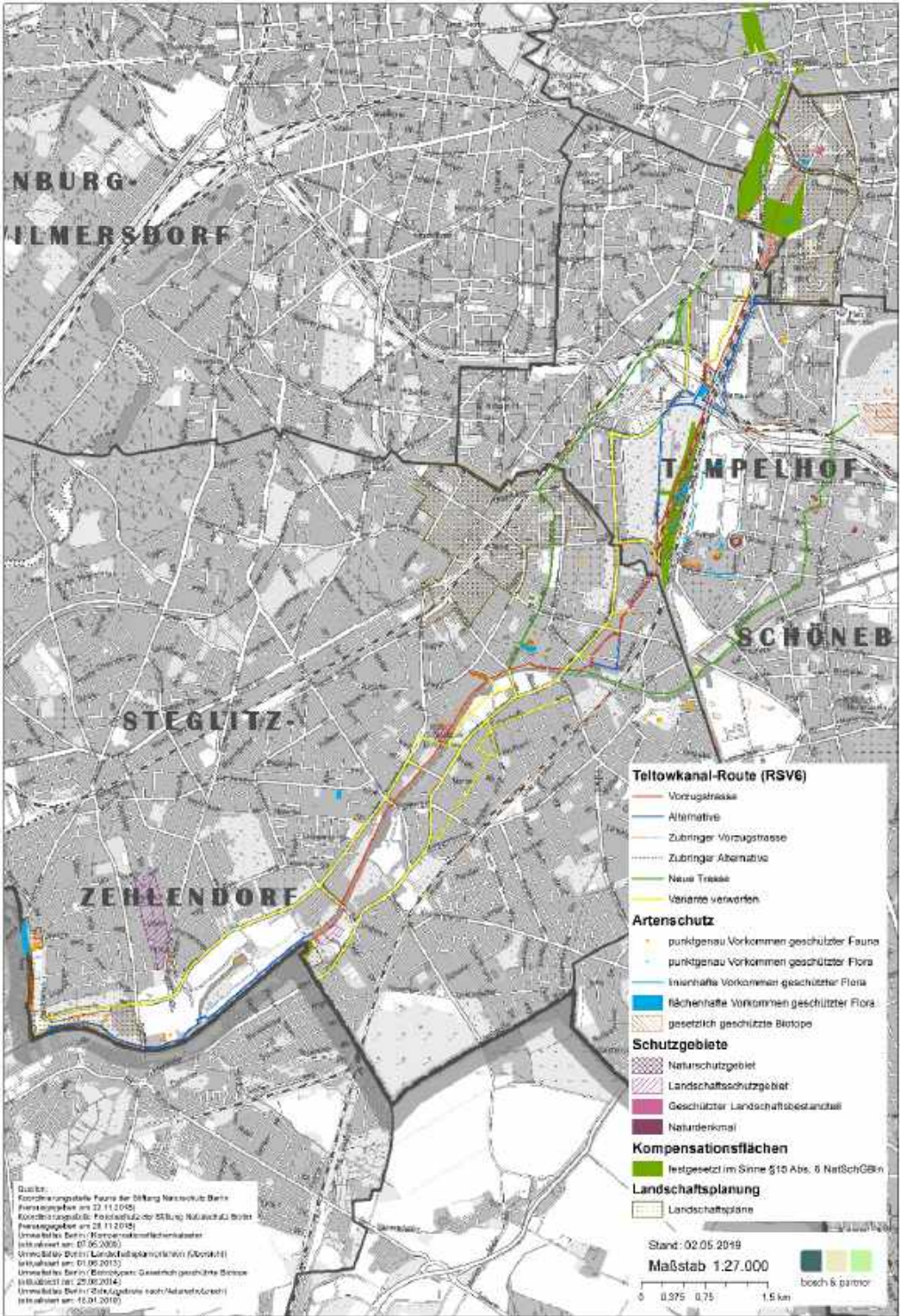
* grün = Berücksichtigung in MbK-Studie; gelb = bedingte Berücksichtigung; rot = keine Berücksichtigung

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
								möglichen Optionen der Umsetzung.	
10	Mittel	Verlauf der Trasse östlich der Bahngleise prüfen (Höhe Hans-Baluschek-Park)	3	x			untersucht; Vorzugstrasse unverändert	Der Hinweis wurde untersucht: die Führung über Prellerweg und Röblinstraße, entlang der Bahngleise. Die vorhandene Bahnunterführung nördlich des Unternehmens Ikea – Reichertstraße – Ballonfahrerweg ist möglich. Allerdings bleibt der Prellerweg eine Engstelle für die Routenführung.	
11	Hoch	Zählungen für alle Verkehrsmittel im Bestand, um möglicherweise auftretende Konflikte bei einer Zunahme im Radverkehr besser abschätzen zu können	3	x			im Zuge der Machbarkeitsstudie	Zählungen wurden an fünf Standorten durchgeführt und sind in die Textfassung der Machbarkeitsuntersuchung eingeflossen.	

* 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									
12	Hoch	Kurzfristig Lösung der Führung durch den Bahnhof Südkreuz mit der DB finden	4	x			Ende 2019	Eine Prüfung kann nur in Abstimmung mit der Deutschen Bahn erfolgen. Die Kontaktaufnahme ist erfolgt. Bisher sind hierzu keine weiteren Schritte erfolgt.	gelb
13	Mittel	Mobilitätsstation am Bahnhof Südkreuz einrichten, um Umstieg zwischen Rad und Bahn zu erleichtern	4		x		? (Zeitplan Realisierung ggf. bei Abteilung Fahrradparken [infraVelo] erfragen)	Empfehlung eines Fahrradparkhauses mit weiteren Serviceangeboten (Leihräder, Reparatur etc.) wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt.	grün
14	Mittel	Brücke über den Sachsendamm zu prüfen (Westvariante: Torgauer Straße - Werdauer Weg)	4			x	keine weitere Prüfung erforderlich	Aufgrund der kreuzenden Bahngleise schließen die örtlichen Gegebenheiten den Bau einer Brücke über den Sachsendamm in diesem Bereich aus.	rot

Anlage 2: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Projektkorridor



Anlage 3: 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
II-L-11	Tiergarten Süd	Mitte	Festsetzung	26.02.2002
VI-L-1	Anhalter Bahnhof	Friedrichshain-Kreuzberg	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	31.08.1983
VI-L-1a	Gleisdreieck	Friedrichshain-Kreuzberg	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	31.08.1983
VI-L-1b	Tempelhofer Vorstadt	Friedrichshain-Kreuzberg	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	31.08.1983
XIII-L-3	Tempelhof Nord	Tempelhof-Schöneberg	Festsetzung	30.10.2001
XII-L-3	Gärtnerstraße/ Kaulbachstraße	Steglitz-Zehlendorf	Festsetzung	15.09.1993
XII-L-4	Alt-Lankwitz	Steglitz-Zehlendorf	Festsetzung	20.08.2002
XII-L-5	Ehemalige Baumschule Ostpreußenendamm	Steglitz-Zehlendorf	Festsetzung	30.12.2000
XII-L-6	Steglitz-Zentrum	Steglitz-Zehlendorf	Festsetzung	11.08.2009
X-L-3	Buschgraben	Steglitz-Zehlendorf	Abschluss-schreiben zur TÖB	21.05.1999
7-L-2	Großbeerenstraße	Tempelhof-Schöneberg	Festsetzung	11.01.2011
7-L-3	Schöneberg-Mitte	Tempelhof-Schöneberg	Festsetzung	30.04.2013
7-L-4	Schöneberger Insel	Tempelhof-Schöneberg	Festsetzung	30.04.2013
7-L-5	Schöneberg-Nord	Tempelhof-Schöneberg	Festsetzung	30.04.2013

Anlage 4: Liste gesetzlich geschützter Biotoptypen im Projektkorridor (Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope)

Biotoptyp Code	Biotoptyp Bezeichnung
02120 (02121; 02122)	perennierende Kleingewässer (Sölle, Kolke, Pfuhe etc., <1ha) (naturnah, unbeschattet; naturnah, beschattet)
02132	temporäre Kleingewässer, naturnah, beschattet
02150 (02151)	Teiche und kleine Staugewässer (naturnah, unbeschattet)
022011	Teichrosen-Bestände
02210 (02211; 022111; 0221122)	Röhrichtgesellschaften an Standgewässern (Großröhrichte; Schilf-Röhricht; Röhricht des Breitblättrigen Rohrkolbens)
05111	Frischweiden (Fettweiden)
051121	Frischwiesen, typische Ausprägung
05120 (05120001; 05120002)	Trocken- und Magerrasen (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %); mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %))
05121 (05121001; 05121002)	Sandtrockenrasen (einschl. offene Sandstandorte und Borstgrasrasen trockener Ausprägung) (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %); mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %))
05121102	Silbergrasreiche Pionierfluren mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %)
0512122 (05121221; 05121222)	Heidenelken-Grasnelkenflur (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %); mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %))
0514102	Hochstaudenfluren feuchter bis nasser Standorte mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %)
051411 (0514111; 0514112)	gewässerbegleitende Hochstaudenfluren (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %); mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30 %))
05142 (0514201)	Staudenfluren (Säume) frischer, nährstoffreicher Standorte (weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10%))
07100	flächige Laubgebüsche
07102	Laubgebüsche frischer Standorte
07103 (071031; 071032)	Laubgebüsche trockener und trockenwarmer Standorte (überwiegend heimische Arten; überwiegend nicht heimische Arten)
0711221	Feldgehölze frischer und/oder reicher Standorte, überwiegend nicht heimische Gehölzarten, ältere Bestände (älter 10 Jahre)
0713151 (07131511)	Feldhecken, ohne Überschirmung, geschlossen (ältere Bestände (älter 10 Jahre))
07132 (0713251; 07132511; 07132611)	Feldhecken, von Bäumen überschirmt (>10% Überschirmung) (geschlossen, ältere Bestände (älter 10 Jahre); überwiegend heimische Gehölze; lückig)

07191	standorttypischer Gehölzsaum an Gewässern, Gebü- sche
07192 (071921)	standorttypischer Gehölzsaum an Gewässern, Bäume (heimische Arten)
07193	standorttypischer Gehölzsaum an Gewässern, mehr- schichtige Säume
08103	Erlen-Bruchwälder
08113	Traubenkirschen-Eschenwald
08123	Fahlweiden-Schwarzerlen-Auenwald
08280	Vorwälder (Standort nicht differenziert)
08281 (082816; 082817; 082818)	Vorwälder trockener Standorte (Birken-Vorwald; Espen- Vorwald; sonstiger Vorwald aus Laubbaumarten)
082837	Erlen-Vorwälder feuchter Standorte
08740	Rubus-Gestrüpp und Vormantel

Anlage 5: Liste geschützter Flora im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin)

Wissenschaftlicher Artname	Deutscher Artname	Schutzstatus (Rote Liste Berlin 2018/BB/DE; gesetzlicher Schutz)	Datengrundlage
<i>Alchemilla subcrenata</i>	Stumpfzähniger Frauenmantel	1/1/-; -	F, P, R
<i>Anthyllis vulneraria s. l.</i>	Gemeiner Wundklee	1/3,2/-; -	P, R
<i>Armeria maritima subsp. elongata</i>	Gemeine Grasnelle	V/V/3; §	F, L, P, R
<i>Briza media</i>	Gemeines Zit-tergras	2/3/-; -	R
<i>Centaurea diffusa</i>	Sparrige Flo-ckenblume	1/-/-; -	P, R
<i>Colchicum autumnale</i>	Herbst-Zeitlose	1/2/-; -	P
<i>Corydalis intermedia</i>	Mittlerer Ler-chensporn	1/3/-; -	F
<i>Dianthus carthusianorum</i>	Kartäuser-Nelke	1/3/-; §	P
<i>Euphorbia palustris</i>	Sumpf-Wolfs-milch	1/3/3; §	R
<i>Genista tinctoria</i>	Färber-Ginster	1/3/-; -	L, P, R
<i>Gymnocarpium roberti-anum</i>	Ruprechtsfarn	1/2/-; -	P
<i>Hepatica nobilis</i>	Leberblümchen	1/V/-; §	P
<i>Hieracium bauhini subsp. heothinum</i>	Ungarisches Habichtskraut, Unterart	1/-/-; -	L, P, R
<i>Hieracium caespitosum</i>	Wiesen-Ha-bichtskraut	1/2/3; -	F, L, P, R
<i>Hieracium fallax subsp. durisetum</i>	Täuschendes Habichtskraut	1/1/3; -	F, L, P, R
<i>Hieracium maculatum subsp. fictum</i>	Geflecktes Ha-bichtskraut, Un-terart	1/G/-; -	R
<i>Hieracium maculatum subsp. tinctum</i>	Geflecktes Ha-bichtskraut, Un-terart	1/G/-; -	F, P, R
<i>Hieracium prussicum subsp. trichotum</i>	Preussisches Habichtskraut	0/-/G; -	P
<i>Hippuris vulgaris</i>	Tannenwedel	0/2/3; -	R
<i>Koeleria glauca</i>	Blaugrünes Schillergras	1/3/2; -	R
<i>Leonurus cardiaca subsp. cardiaca</i>	Herzgespann	3/3/3; -	P, R
<i>Medicago minima</i>	Zwerg-Schne-ckenklee	2/-/3; -	F, P, R

<i>Myosotis sparsiflora</i>	Zerstreutblütiges Vergißmeinnicht	2/V/-; -	P, R
<i>Myosurus minimus</i>	Mäuseschwänzchen	1/V/-; -	P
<i>Oenothera parviflora s. str.</i>	Kleinblütige Nachtkerze	1/D/-; -	F, R
<i>Populus nigra</i>	Schwarz-Pappel	G/2/3; -	P
<i>Rubus leuciscanus</i>	Plötzensee-Hasselblattbrombeere	D/-/-; -	R
<i>Rubus montanus</i>	Mittelgebirgs-Brombeere	1/R/-; -	R
<i>Rumex sanguineus</i>	Blut-Ampfer, Hain-Ampfer	1/V/-; -	L, P, R
<i>Sagina apetala agg.</i>	Wimper-Mastkraut	D/1/-; -	P
<i>Trifolium aureum</i>	Gold-Klee	0/3/-; -	R
<i>Trifolium fragiferum</i>	Erdbeer-Klee	1/3/-; -	P
<i>Veronica agrestis</i>	Acker-Ehrenpreis	1/V/-; -	R
<i>Veronica prostrata s. str.</i>	Liegender Ehrenpreis	2/3/3; -	R
<i>Vulpia myuros</i>	Mäuseschwanz-Federschwingel	3/-/-; -	F, L, P, 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 6: 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>Bombina variegata</i>	Gelbbauchunke	-/-/2; -
<i>Bufo bufo</i>	Erdkröte	*/*/*; §
<i>Bufo viridis</i>	Wechselkröte	2/3/3; §§, IV
<i>Castor fiber</i>	Biber	1/1/3; §§, II
<i>Emys orbicularis</i>	Europäische Sumpfschildkröte	0/1/1; §§, II, IV
<i>Epidalea calamita</i>	Kreuzkröte	1/3/V; §§, IV
<i>Eptesicus serotinus</i>	Breitflügelfledermaus	3/3/V; §§
<i>Helix pomatia</i>	Weinbergschnecke	*/*/*; §
<i>Ichthyosaura alpestris</i>	Bergmolch	nb/2/*; §
<i>Lacerta agilis</i>	Zauneidechse	V/3/V; §
<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>Pelobates fuscus</i>	Knoblauchkröte	3/3/3; §§, IV
<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Teichfrosch	*/*/*; §
<i>Pelophylax ridibundus</i>	Seefrosch	3/3/*; §§, IV
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Zwergfledermaus	3/4/-; §§
<i>Plecotus auritus</i>	Braunes Langohr	3/3/V; §§
<i>Rana arvalis</i>	Moorfrosch	3/*/3; §§, IV
<i>Rana temporaria</i>	Grasfrosch	3/3/*; §
<i>Triturus cristatus</i>	Kammolch	2/3/V; §§, II, IV

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

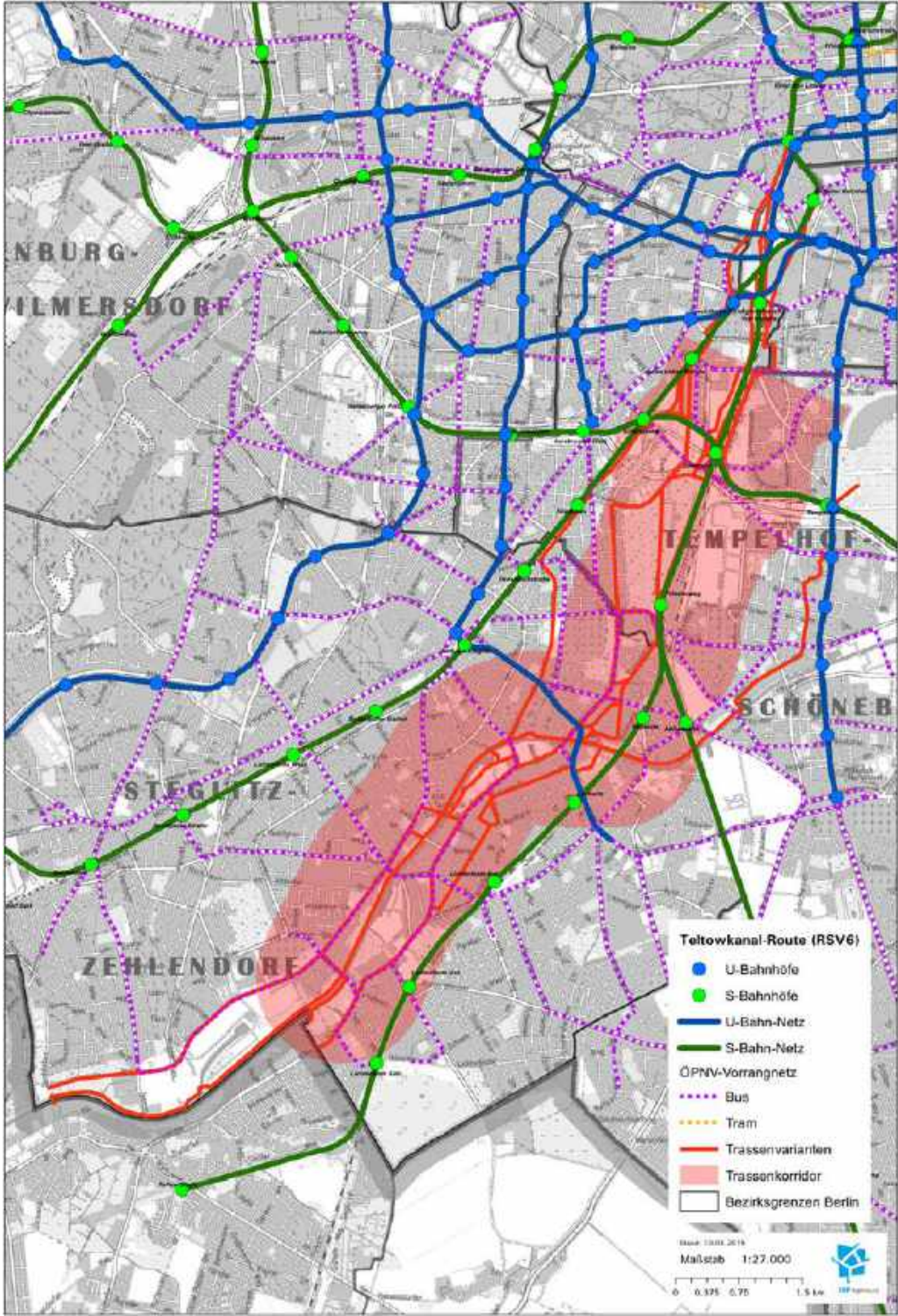
ne nicht etabliert

§ besonders geschützt

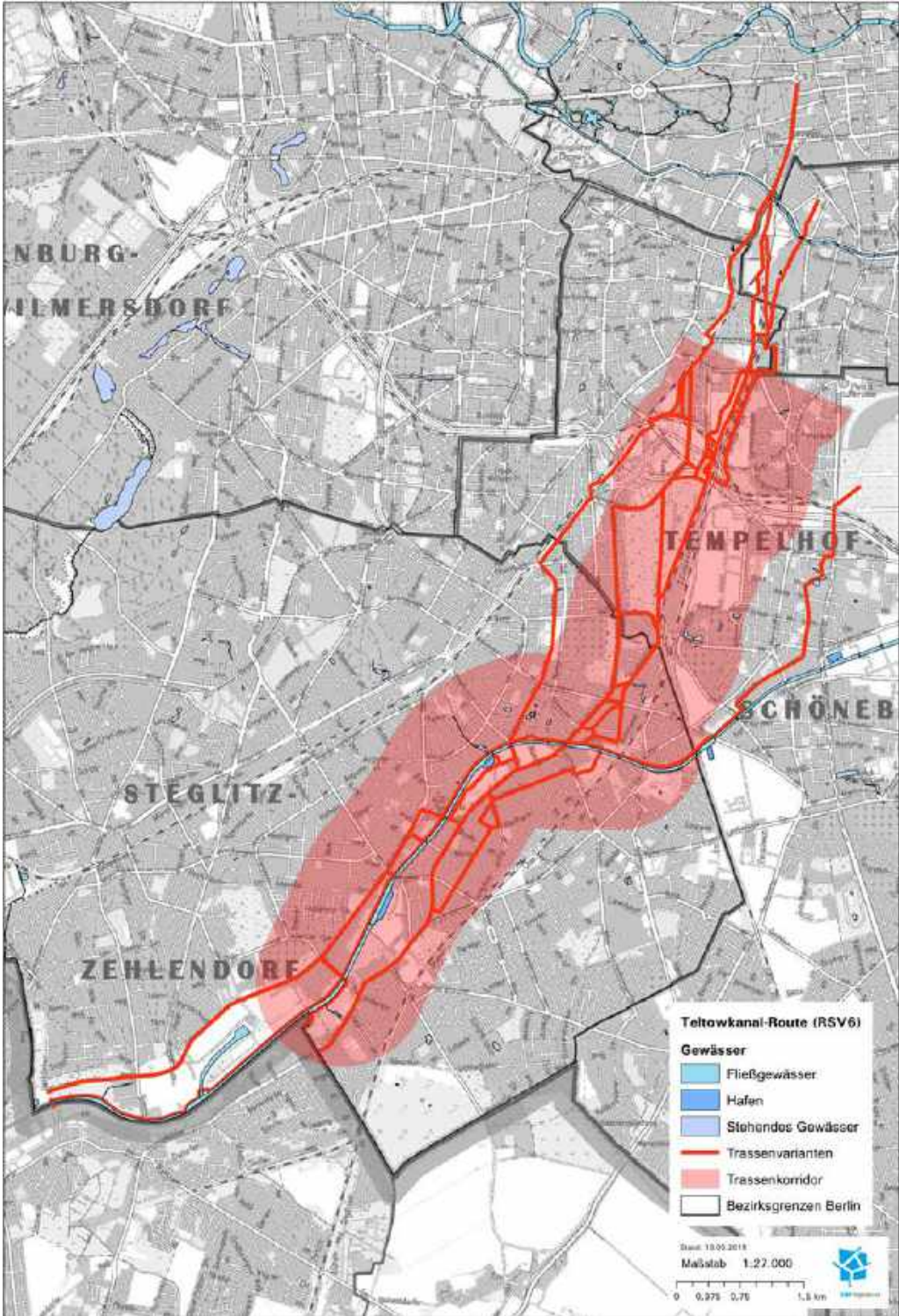
§§ streng geschützt

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

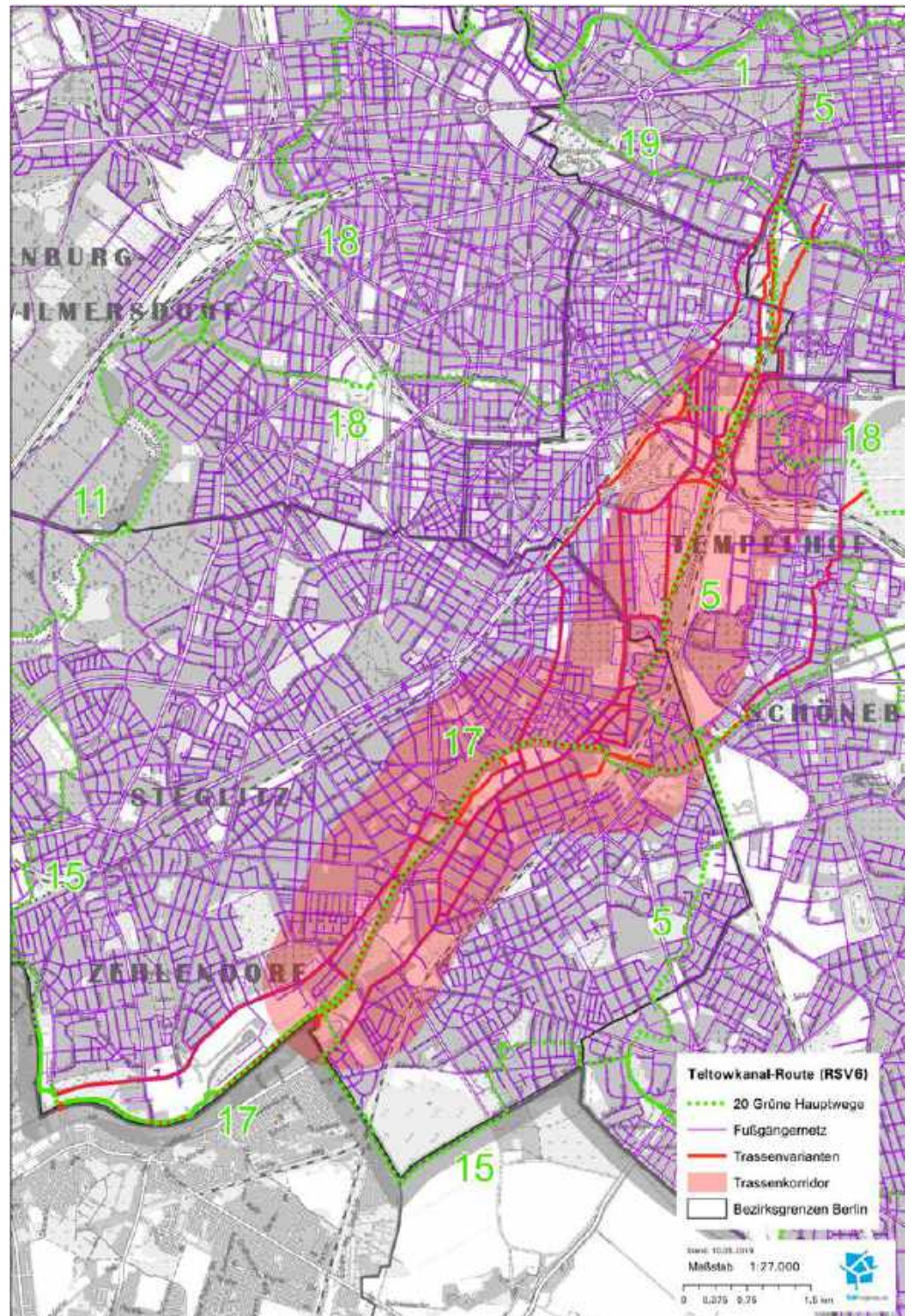
Anlage 7: Lage von S- und U-Bahn-Netz und –Bahnhöfen sowie des ÖPNV-Vorrangnetzes im Projektkorridor



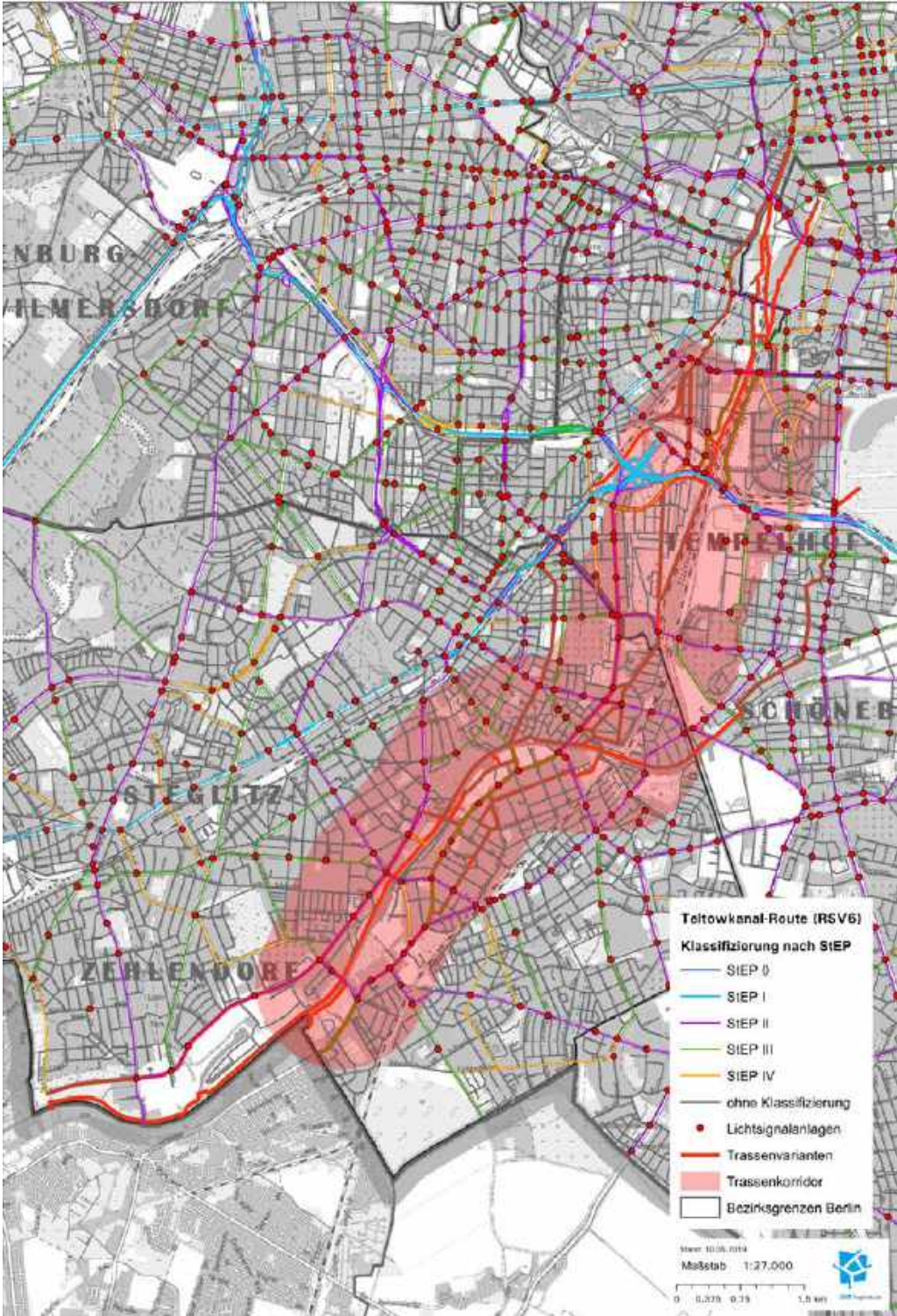
Anlage 8: Lage von Wasserstraßen und Gewässern im Projektkorridor



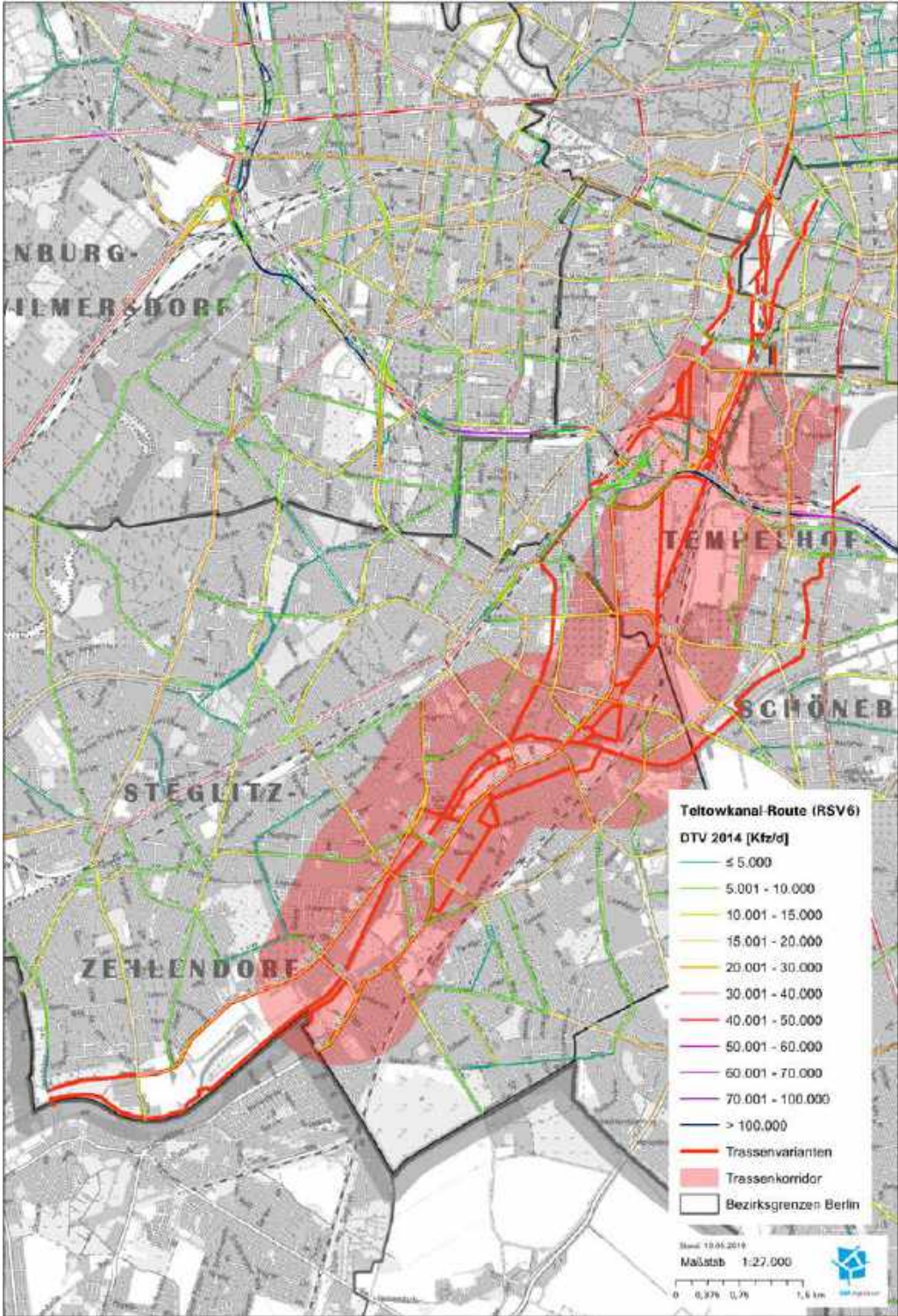
Anlage 9: Lage des Fußgängeretzes und der 20 Grünen Hauptwege im Projektkorridor



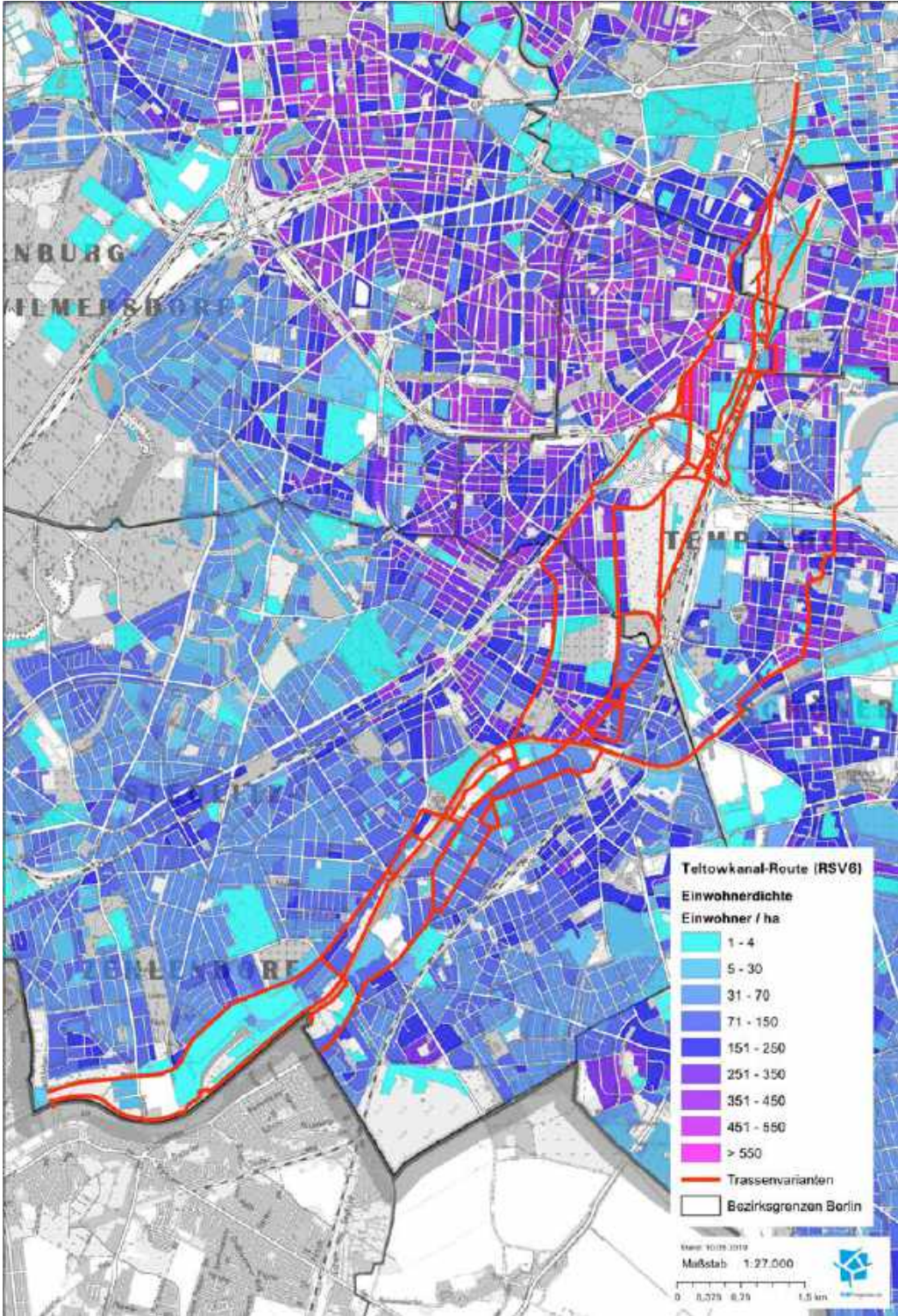
Anlage 10: Lage von Straßen und Lichtsignalanlagen im Projektkorridor



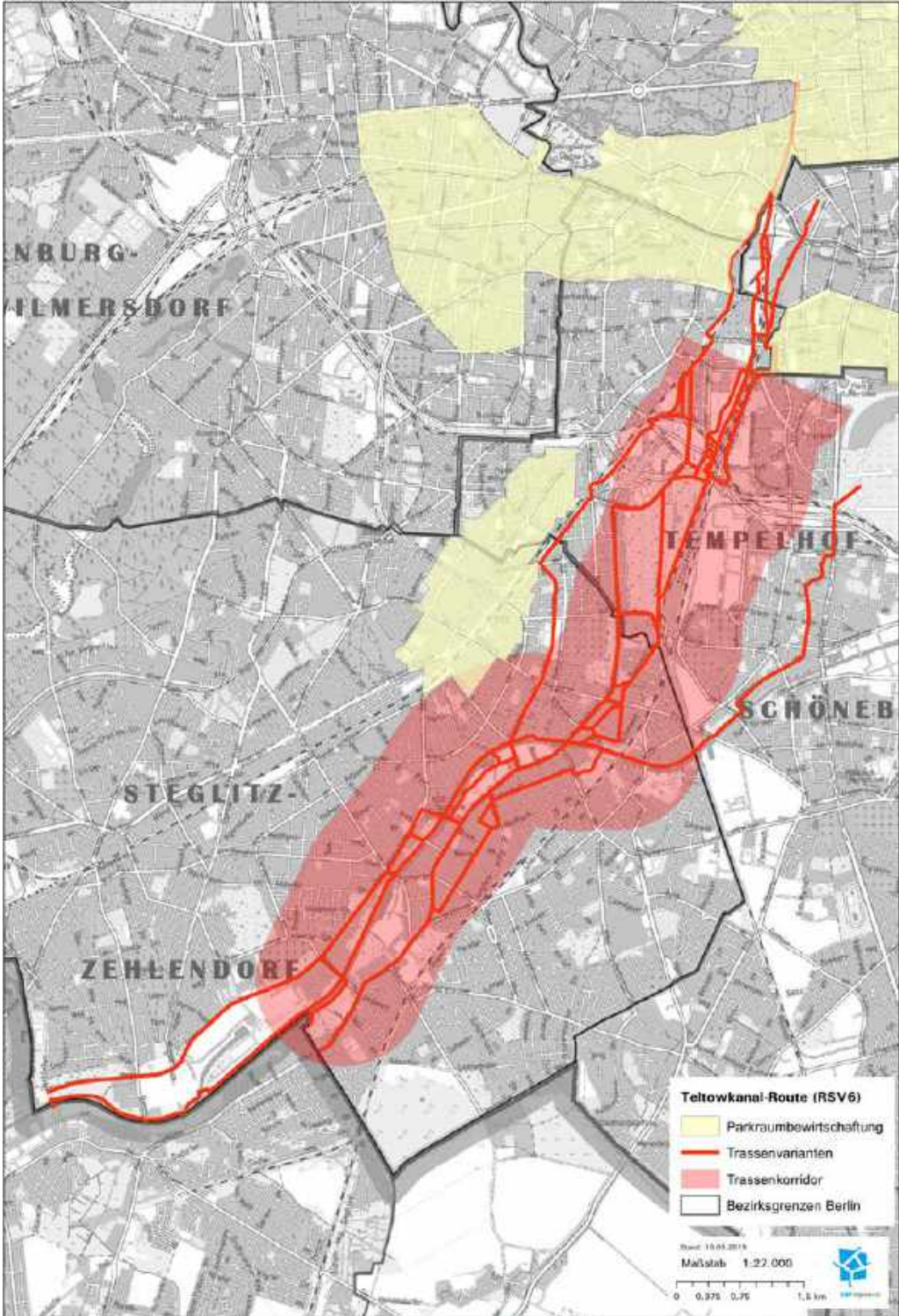
Anlage 11: Verkehrsstärken Kfz im Projektkorridor 2014



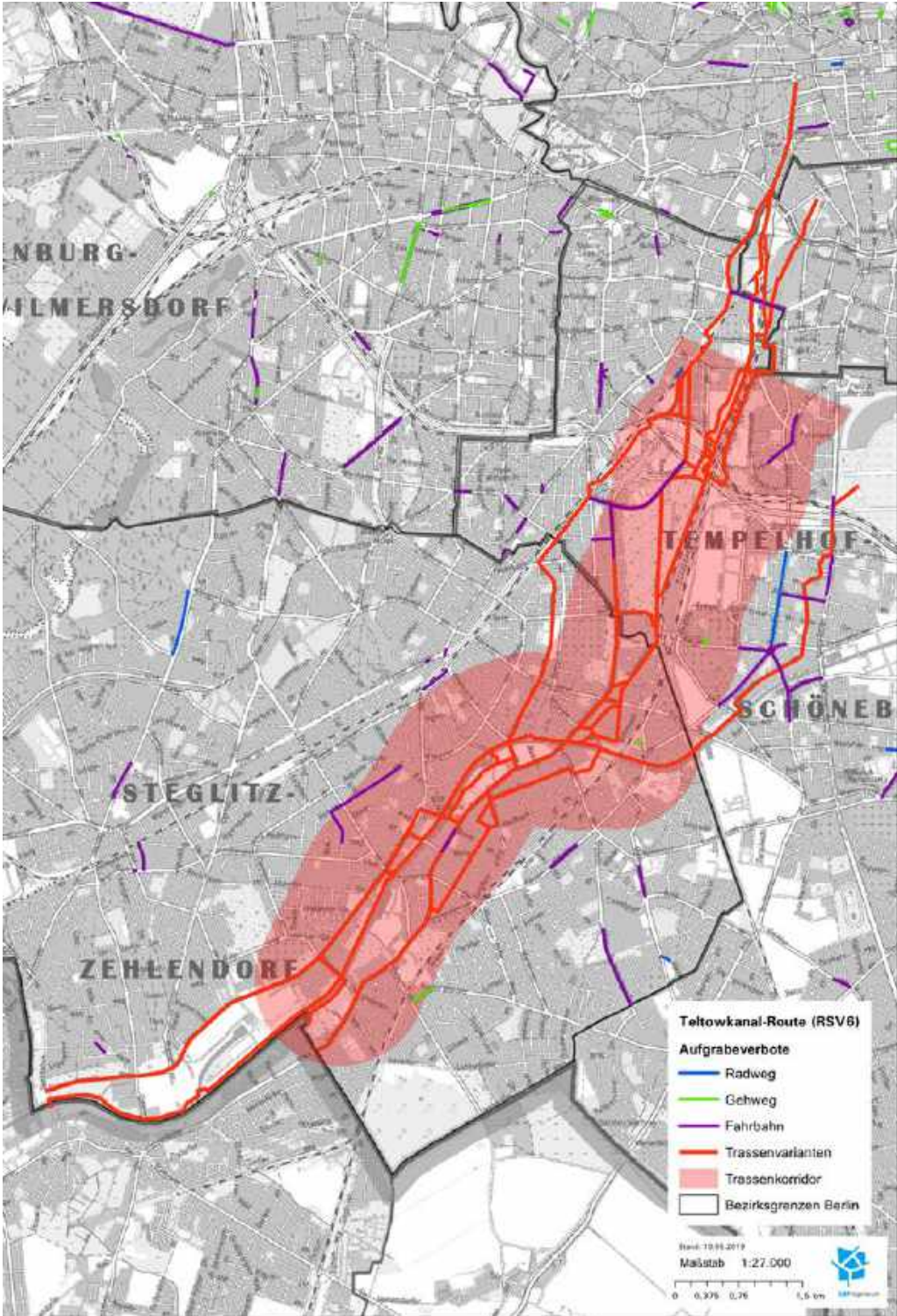
Anlage 12: Einwohnerdichte im Projektkorridor



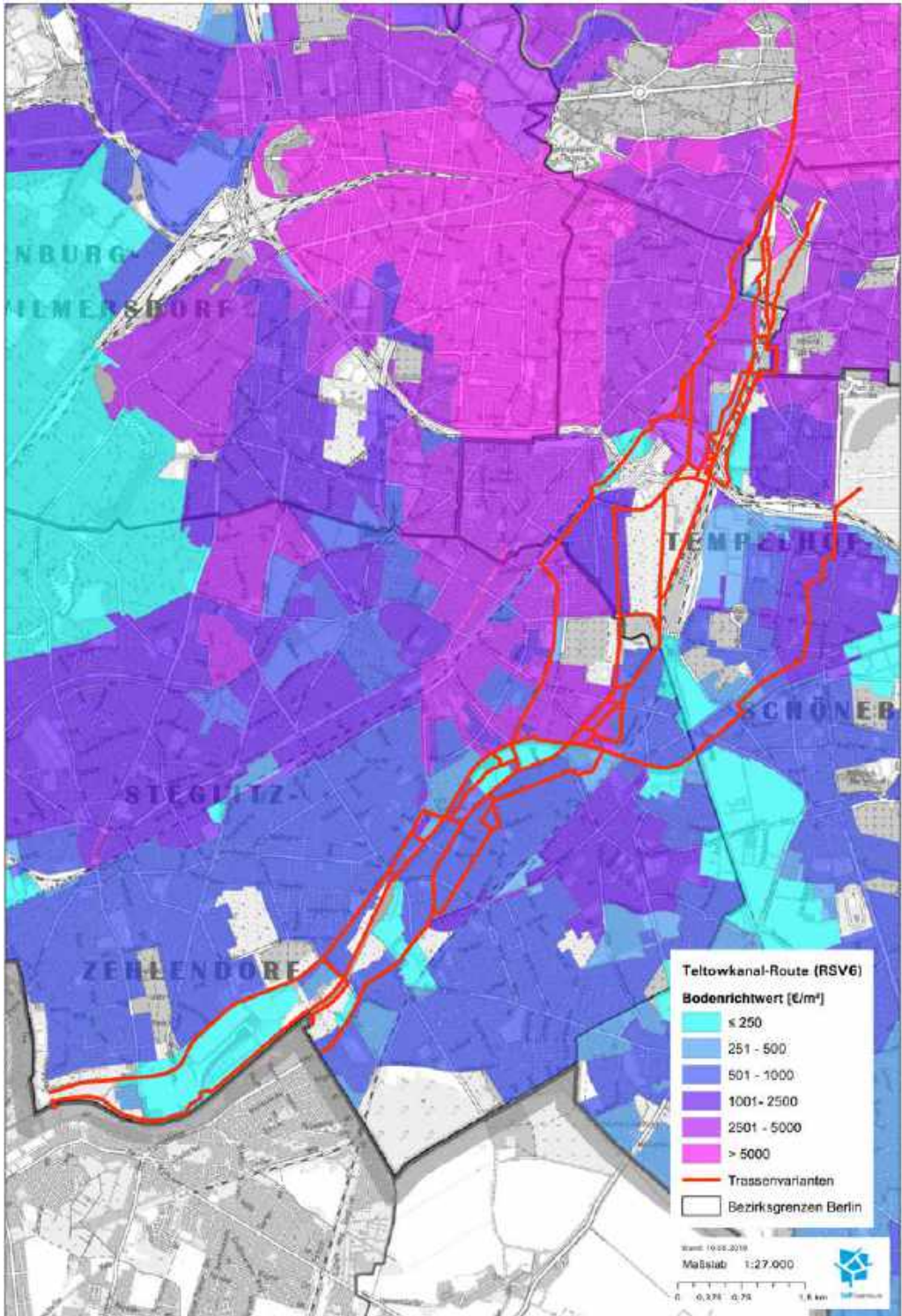
Anlage 13: Parkraumbewirtschaftung im Projektkorridor



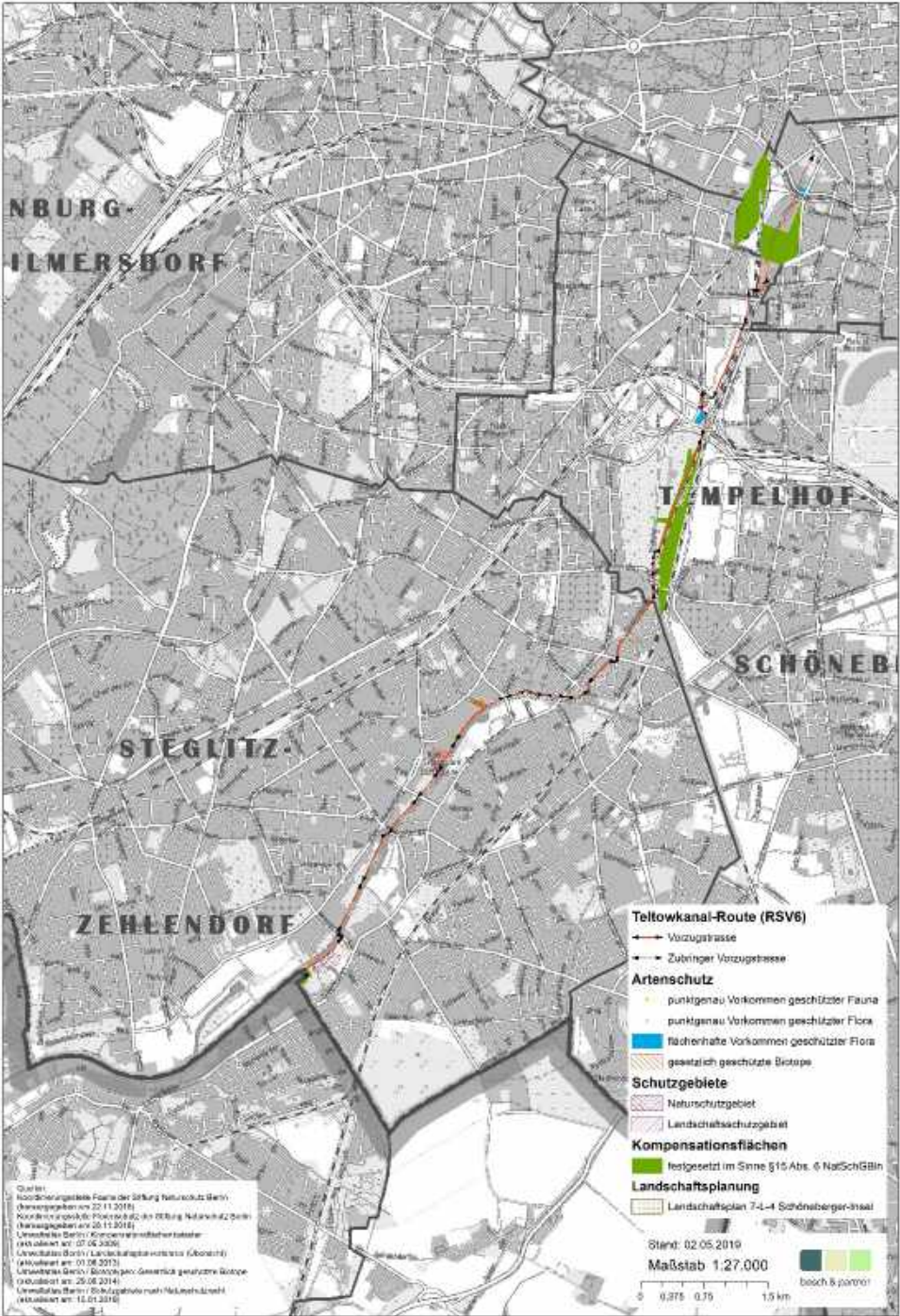
Anlage 14: Aufgrabeverbote im Projektkorridor



Anlage 15: Bodenrichtwerte im Projektkorridor



Anlage 16: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Bereich der Vorzugsvariante.



Anlage 17: 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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	Sehr geringer Kfz-Verkehr auf der Trasse	Querung bei mittleren bis geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen in Anliegerstraßen	Wegnahme von Kfz-Fahrstreifen 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
Beispiel	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	Wirtschaftsverkehr vorhanden (z. B. Gewerbe/Industriegebiet), jedoch wenig Änderungen der Straßenraumaufteilung	Hohe Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr, der Radweg mitbenutzt; Fahrstreifenwegnahme 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
Beispiel	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
Beispiel	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 (Umwegefaktor)*	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,1 < [Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3
Beispiel	[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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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			

- 8 Unterlagen**
- 8.1 Streckendatenbank**
- 8.2 Knotenpunktdatenbank**
- 8.3 Übersichtskarten**
- 8.4 Bewertung**
- 8.5 Verworfenen Varianten**
- 8.6 Querschnitte je Abschnitt**
- 8.7 Lagepläne**
- 8.8 Knotenpunktskizzen**
- 8.9 Kostenschätzung**
- 8.10 Konfliktliste**

Unterlage 8.1-Bericht Streckenabschnitte



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
T-01-a-1	Uferweg	1
T-01-a-2	Uferweg	2
T-01-a-3	Uferweg	3
T-01-a-4	Uferweg	4
T-01-a-5	Uferweg	5
T-01-b-1	Uferweg	6
T-01-b-2	Wismarer Straße	7
T-02	Uferweg	8
T-03	Uferweg	9
T-04	Uferweg	10
T-05	Uferweg	11
T-06	Uferweg	12
T-07	Uferweg	13
T-08	Weverpromenade	14
T-09.1	Am Eichgarten	15
T-09.2	Uferweg	16
T-10	Borstellstraße	17
T-11-a-1	Brandenburgische Straße	18
T-11-a-2	Liebenowzeile	19
T-11-b-1	Borstellstraße	20
T-11-b-2	Borstellstraße	21
T-12	Sembitzkistraße	22
T-13	Prellerweg Parallelweg	23
T-14	Priesterweg	24
T-15-a-1	Hans-Baluschek-Park	25
T-15-a-2	S-Bahnhof Südkreuz	26
T-15-b-1	Priesterweg	27
T-15-b-2	Vorarlberger Damm	28
T-15-b-3	BAB Parallelweg	29
T-15-c-1	Sachsendamm	30
T-15-d-1	Hedwig-Dohm-Straße	31
T-16-a-1	Wilhelm-Kabus-Straße	32
T-16-a-2	Schöneberger Schleife	33
T-16-b-1	Lotte-Laserstein-Straße	34
T-16-b-2	Sachsendamm	35
T-16-b-3	General-Pape-Straße	36
T-16-d-1	Bahnhof Südkreuz	37
T-16-c-1	Alfred-Lion-Steg	38
T-W-01	Sedanstraße	39
T-W-02	Lauenburger Straße	40
T-W-03	Lauenburger Straße	41
T-W-04	Lauenburger Straße	42
T-W-05	Körnerstraße	43
T-W-06	Rembrandtstraße	44
T-W-07	Rembrandtstraße	45
T-W-08	Rubenstraße	46
T-W-09	Werdauer Weg	47
T-W-10	Sachsendamm	48
T-W-11	Torgauer Straße	49
T-W-12-a-1	Torgauer Straße	50



T-W-12-a-2	Cheruskerstraße	.....	51
T-W-12-b-1	Cheruskerpark	.....	52
T-W-13	Cheruskerstraße	.....	53
T-W-14	Czeminskistraße	.....	54

Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Nicht beschildert; ca. 0,50-1,00 m Sandweg

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Voraussichtlich Grunderwerb vonnöten

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk

Länge



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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname Kommune/Bezirk Radverkehrsführung Länge

Verkehrliche Situation

Lage Klassifizierung Funktion Baulastträger Einbahnstraßen Regelung Busspur frei Verkehrsstärke Kfz/24hFahrstreifenanzahl Fahrbahnbreite mzulässige Geschwindigkeit km/hVerkehrsberuhigung ÖPNV Radverkehrsanlage Breite Radverkehrsanbindung Fußverkehr Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche Ruhender Verkehr Parkdruck Topographie Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt 2. Knotenpunkt 3. Knotenpunkt 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme Flankierende Maßnahme 

Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite m
 zulässige Geschwindigkeit km/h
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

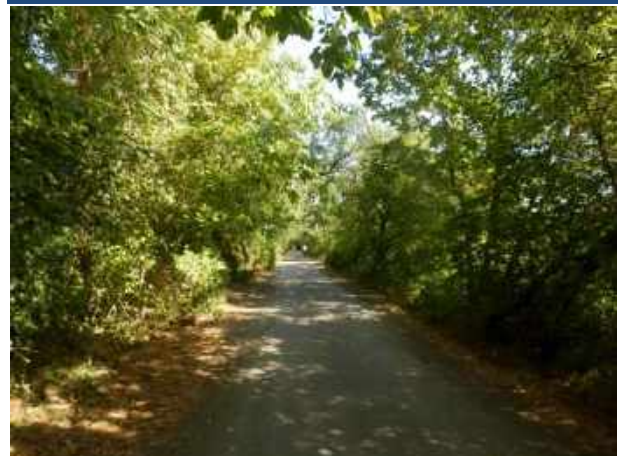
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

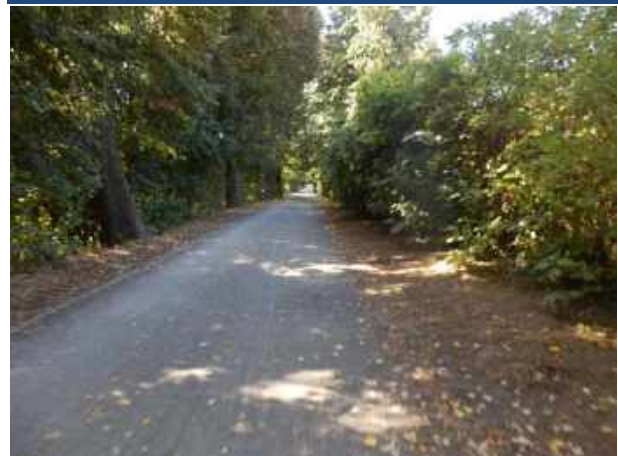
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname Kommune/Bezirk
 Radverkehrsführung Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge 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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



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

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk

Länge



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

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

ÖPNV (Bahnhof)

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Durchfahrtsperre vorhanden, umgestalten

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite m
 zulässige Geschwindigkeit km/h
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

RW nicht benutzungspflichtig

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

keine RV-Führung vorhanden

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite m

zulässige Geschwindigkeit km/h

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite m
 zulässige Geschwindigkeit km/h
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite m
 zulässige Geschwindigkeit km/h
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Schutzstreifen (Süden), GW RF frei (Norden)

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



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

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite m
 zulässige Geschwindigkeit km/h
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

DTV (Ballonfahrerweg)
 14.983 Kfz/24h

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



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

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Zuwegung zur General-Pape-Straße mangelhaft

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge 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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Im Bestand keine
 Radverkehrsführung
 vorhanden

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite m

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

z.T. nicht vorhanden

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname Kommune/Bezirk Radverkehrsführung Länge

Verkehrliche Situation

Lage Klassifizierung Funktion Baulastträger Einbahnstraßen Regelung Busspur frei Verkehrsstärke Kfz/24hFahrstreifenanzahl Fahrbahnbreite zulässige Geschwindigkeit Verkehrsberuhigung ÖPNV Radverkehrsanlage Breite Radverkehrsanbindung Fußverkehr Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche Ruhender Verkehr Parkdruck Topographie Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt 2. Knotenpunkt 3. Knotenpunkt 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme Flankierende Maßnahme 

Straßenname

Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname
 Radverkehrsführung

Kommune/Bezirk
 Länge



Verkehrliche Situation

Lage
 Klassifizierung
 Funktion
 Baulastträger
 Einbahnstraßen Regelung Busspur frei
 Verkehrsstärke Kfz/24h
 Fahrstreifenanzahl
 Fahrbahnbreite
 zulässige Geschwindigkeit
 Verkehrsberuhigung
 ÖPNV
 Radverkehrsanlage
 Breite
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperr
 Bord > 5 cm

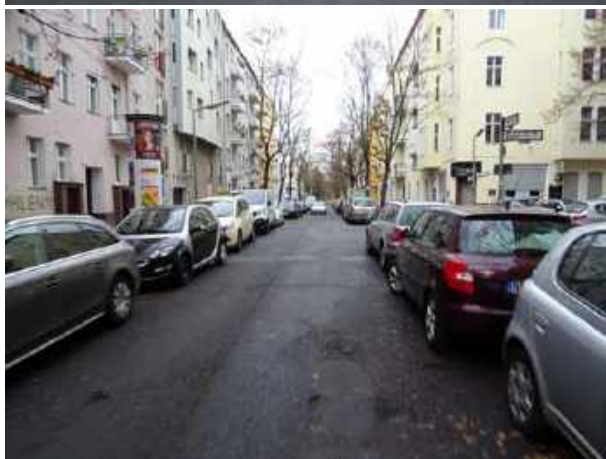
Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt
 2. Knotenpunkt
 3. Knotenpunkt
 4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge 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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite m

zulässige Geschwindigkeit

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Breite m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

z.T. Einbahnstraße

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Unterlage 8.2-Knotenpunkte



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Knotenpunktnummer	Straßenname	Seite
KP-000	Uferweg	1
KP-001	Uferweg	2
KP-002	Uferweg	3
KP-003	Uferweg	4
KP-004	Uferweg	5
KP-005	Uferweg	6
KP-006	Wismarer Straße	7
KP-007	Uferweg	8
KP-008	Uferweg	9
KP-009	Uferweg	10
KP-010	Uferweg	11
KP-011	Uferweg	12
KP-012	Uferweg	13
KP-013	Weverpromenade	14
KP-014	Am Eichgarten	15
KP-015	Uferweg	16
KP-016	Borstellstraße	17
KP-017	Brandenburgische Straße	18
KP-018	Liebenowzeile	19
KP-019	Borstellstraße	20
KP-020	Borstellstraße	21
KP-021	Sembritzkistraße	22
KP-022	Prellerweg Parallelweg	23
KP-023	Priesterweg	24
KP-024	Hans-Baluschek-Park	25
KP-025	S-Bahnhof Südkreuz	26
KP-026	Priesterweg	27
KP-027	Vorarlberger Damm	28
KP-028	BAB Parallelweg	29
KP-029	Sachsendamm	30
KP-030	Hedwig-Dohm-Straße	31
KP-031	Wilhelm-Kabus-Straße	32
KP-032	Schöneberger Schleife	33
KP-033	Lotte-Laserstein-Straße	34
KP-034	Sachsendamm	35
KP-035	General-Pape-Straße	36
KP-036	Bahnhof Südkreuz	37
KP-037	Alfred-Lion-Steg	38
KP-038	Sedanstraße	39
KP-039	Lauenburger Straße	40
KP-040	Lauenburger Straße	41
KP-041	Lauenburger Straße	42
W-001	Körnerstraße	43
W-002	Rembrandtstraße	44
W-003	Rembrandtstraße	45
W-004	Rubenstraße	46
W-005	Werdauer Weg	47
W-006	Sachsendamm	48
W-007	Torgauer Straße	49
W-008	Torgauer Straße	50



W-009	Cheruskerstraße	.....	51
W-010	Cheruskerpark	.....	52
W-011	Cheruskerstraße	.....	53
W-012	Czeminskistraße	.....	54



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

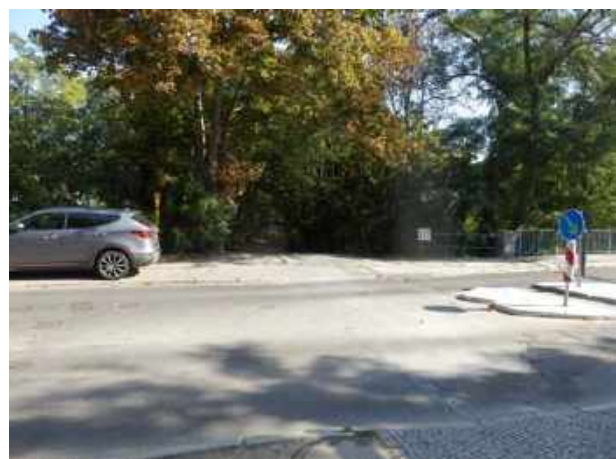
Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Rechts vor Links

**Zufahrt 1**

Straßenname

Lacknerstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

unbekannt

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Borstellstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

unbekannt

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Borstellstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

unbekannt

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Fahrradstraße bevorzugen
(Beschilderung/ baulich)Flankierende
Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

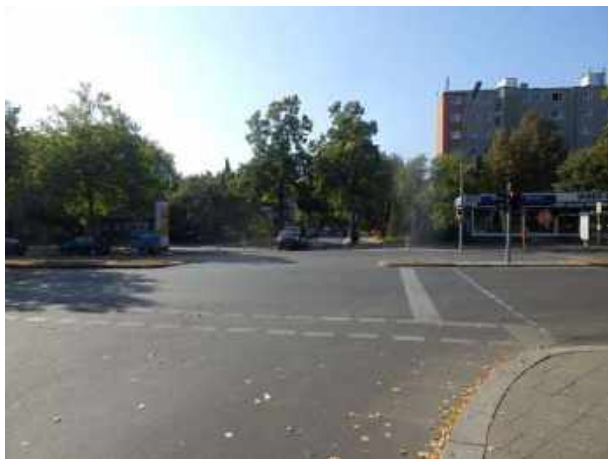
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen

Von Zufahrt 4 Hanstedter Weg schließt kein Kfz-Verkehr an, Poller und Umlaufsperr.



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart
Regelung

Zufahrt 1

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifenanzahl
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifenanzahl
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifen
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifen
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme
Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

**Zufahrt 1**

Straßenname

Schöneberger Schleife

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Zufahrt 3

Straßenname

Schöneberger Schleife

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Alfred-Lion-Steg (Rampe)

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Keine Maßnahme vorgesehen

Flankierende
Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart Regelung **Zufahrt 1**Straßenname Funktion DTV Fahrstreifenanzahl zul. Geschwindigkeit ÖPNV Radverkehrsführung **Zufahrt 2**Straßenname Funktion DTV Fahrstreifenanzahl zul. Geschwindigkeit ÖPNV Radverkehrsführung **Zufahrt 3**Straßenname Funktion DTV Fahrstreifen zul. Geschwindigkeit ÖPNV Radverkehrsführung **Zufahrt 4**Straßenname Funktion DTV Fahrstreifen zul. Geschwindigkeit ÖPNV Radverkehrsführung **Anmerkungen****Handlungsbedarf**Maßnahme Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart
Regelung

Zufahrt 1

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifenanzahl
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifenanzahl
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifen
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname
Funktion
DTV
Fahrstreifen
zul. Geschwindigkeit
ÖPNV
Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme
Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme





Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Regelung

Zufahrt 1

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



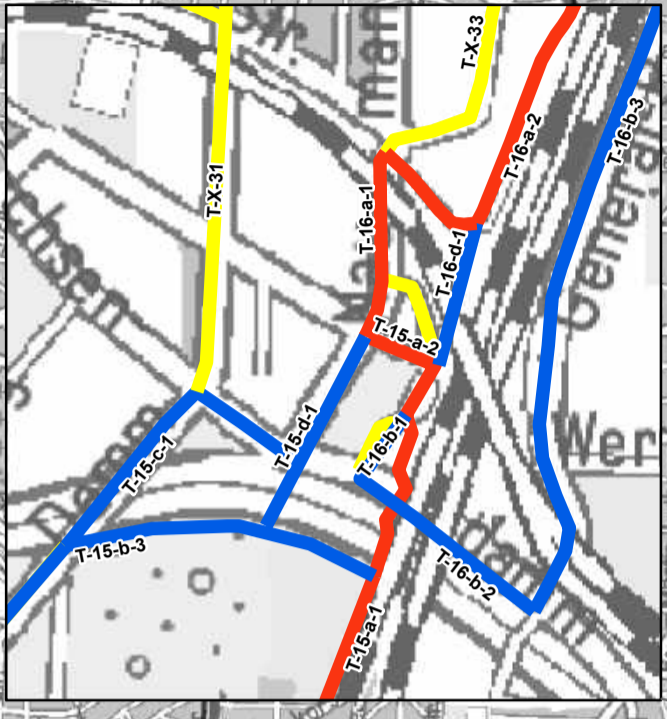
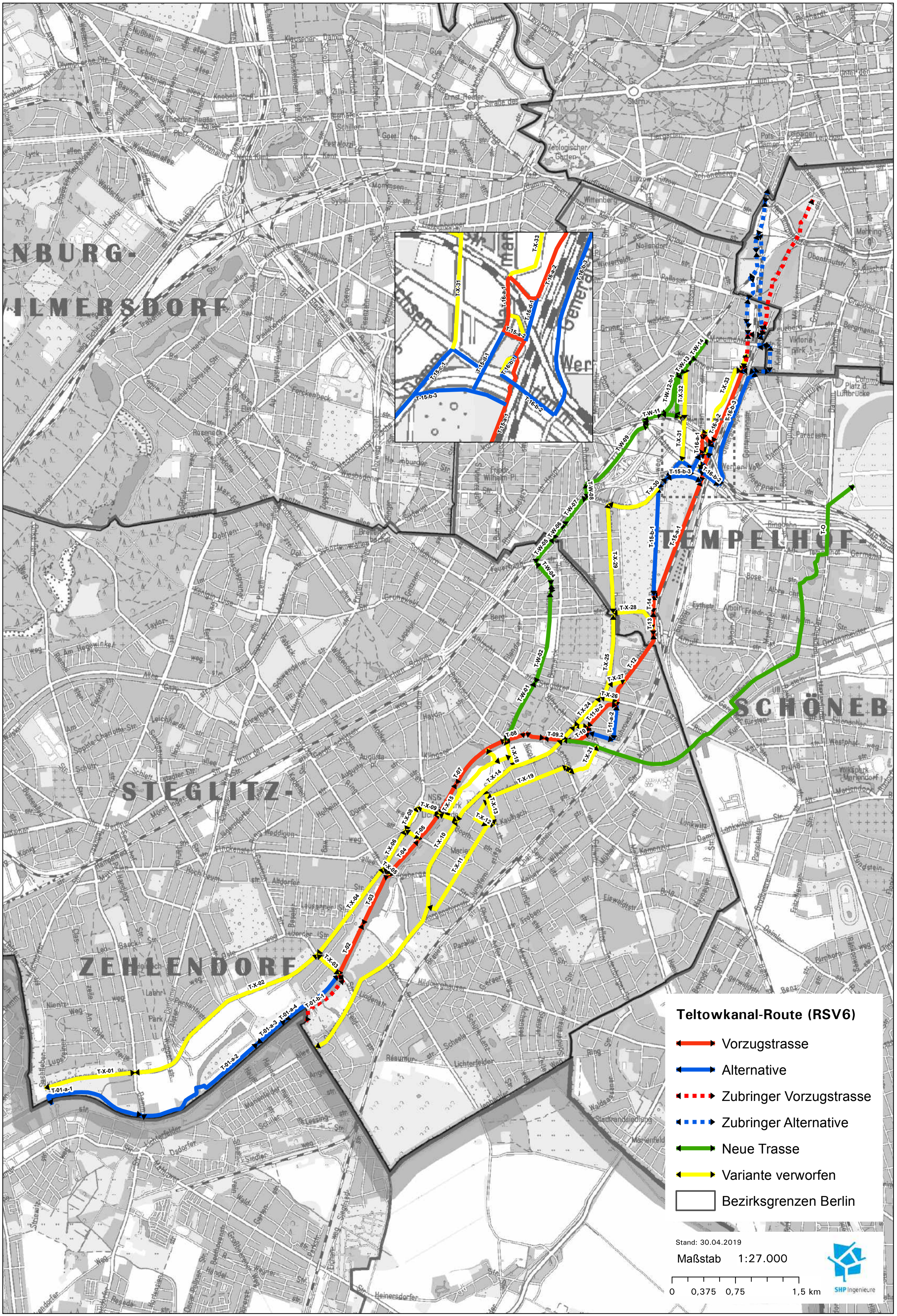
Unterlage 8.3-Übersichtskarten



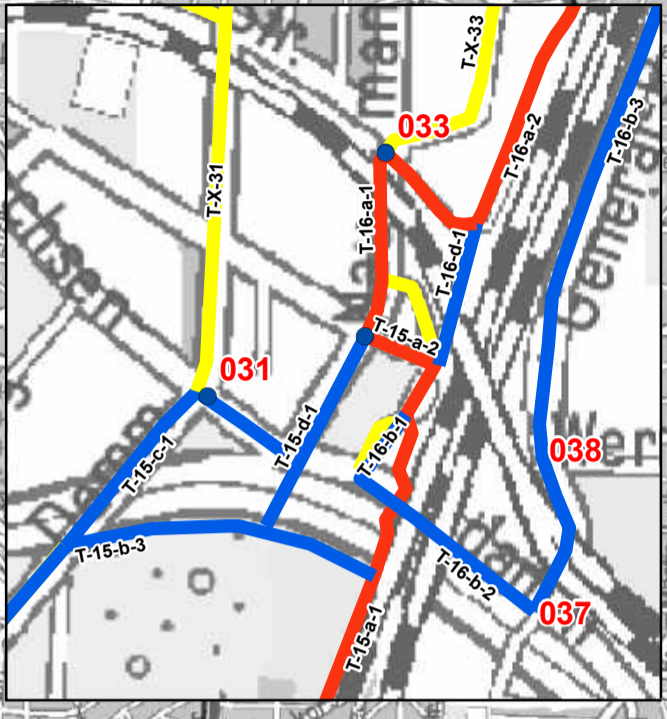
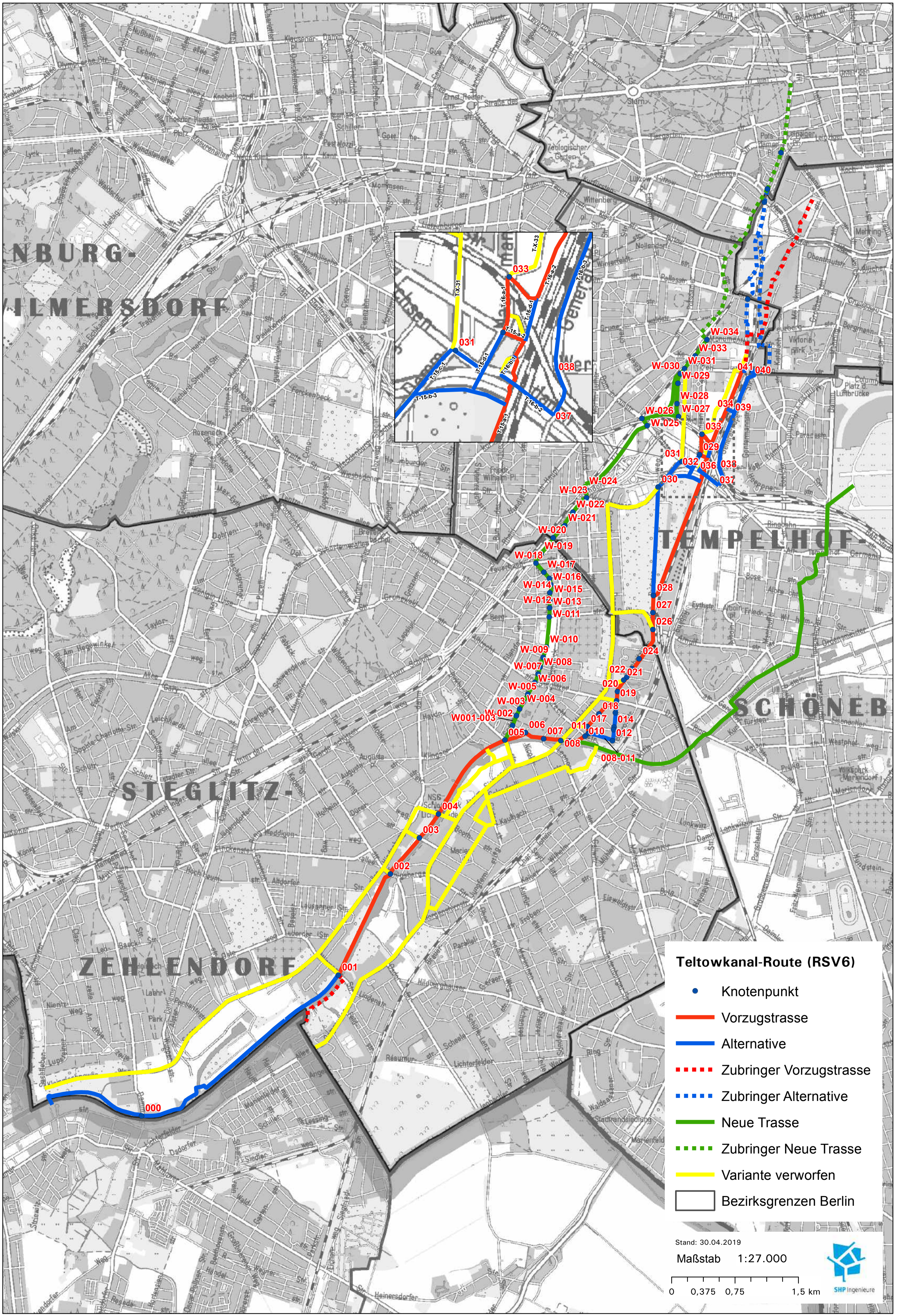
SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

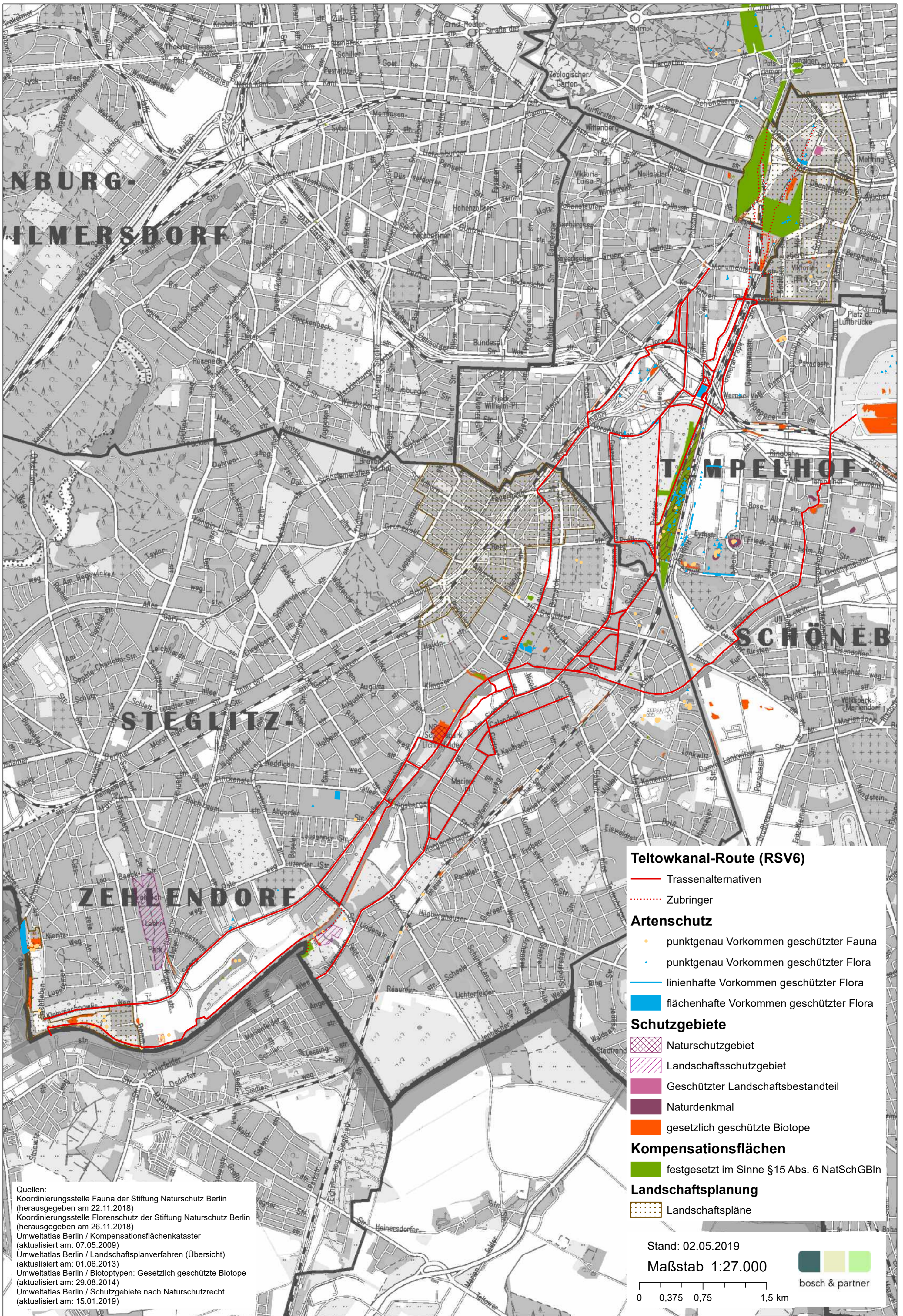
Kartennummer	Kartenname	Seite
1	Übersichtskarte Strecken	1
2	Übersichtskarte Knotenpunkte	2
3	Übersichtskarte Umwelt Korridor	3
4	Übersichtskarte ÖPNV	4
5	Übersichtskarte Gewässer	5
6	Übersichtskarte Fußverkehr	6
7	Übersichtskarte Kfz-Verkehr	7
8	Übersichtskarte DTV-Werte	8
9	Übersichtskarte Einwohnerdichte	9
10	Übersichtskarte Parken	10
11	Übersichtskarte Städtebau	11
12	Übersichtskarte Grunderwerb	12
13	Übersichtskarte Umwelt Vorzugstrasse	13



- Teltowkanal-Route (RSV6)**
- Vorzugstrasse
 - Alternative
 - Zubringer Vorzugstrasse
 - Zubringer Alternative
 - Neue Trasse
 - Variante verworfen
 - Bezirksgrenzen Berlin



- Teltowkanal-Route (RSV6)**
- Knotenpunkt
 - Vorzugstrasse
 - Alternative
 - - - - Zubringer Vorzugstrasse
 - - - - Zubringer Alternative
 - Neue Trasse
 - - - - Zubringer Neue Trasse
 - Variante verworfen
 - ▭ Bezirksgrenzen Berlin



**NBURG-
WILMERSDORF**

TEMPELHOF-

STEGGLITZ-

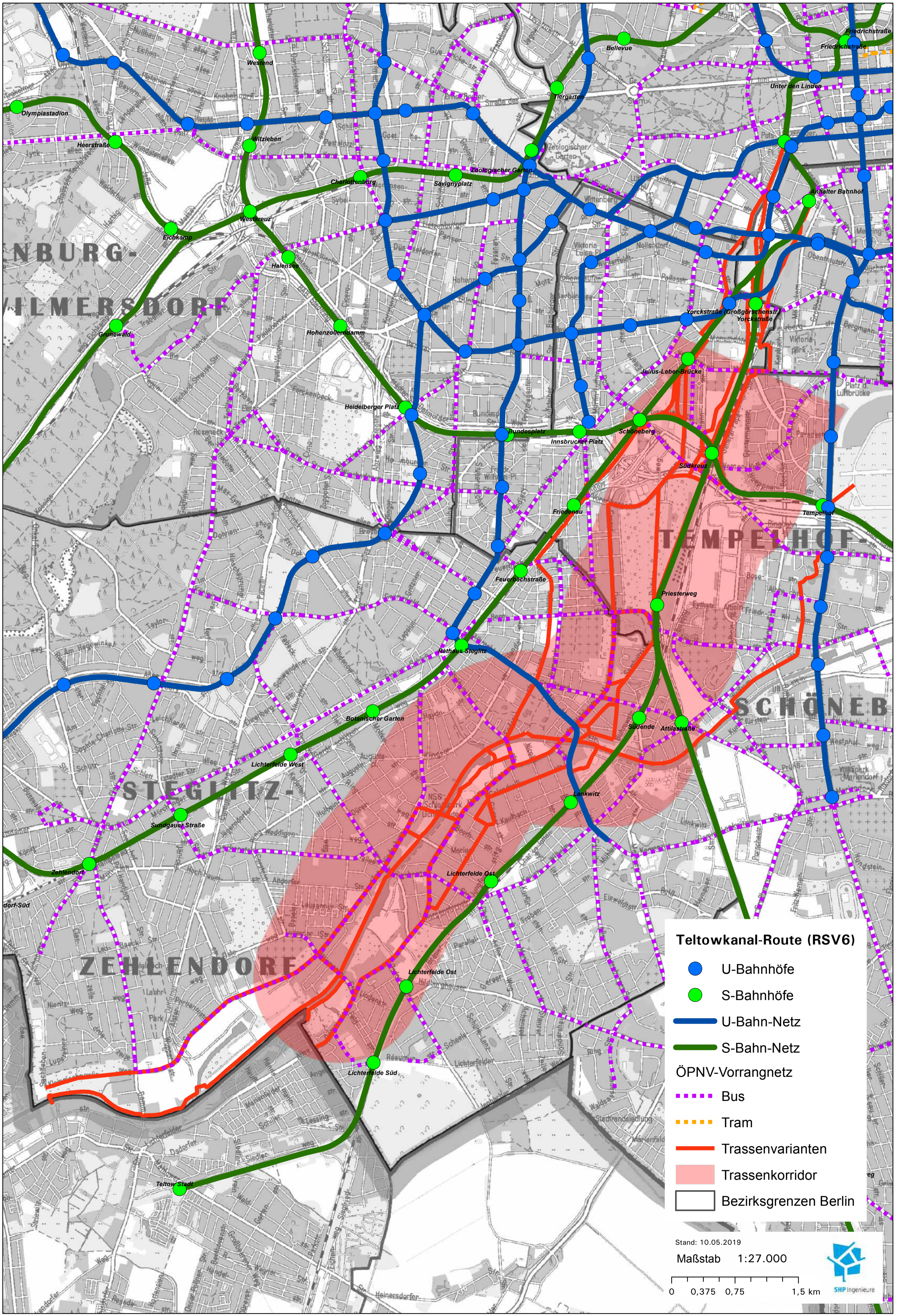
SCHÖNEBERG

ZEHLENDORF

- Teltowkanal-Route (RSV6)**
- Trassenalternativen
 - ... Zubringer
- Artenschutz**
- punktgenau Vorkommen geschützter Fauna
 - ▲ punktgenau Vorkommen geschützter Flora
 - linienhafte Vorkommen geschützter Flora
 - flächenhafte Vorkommen geschützter Flora
- Schutzgebiete**
- ▨ Naturschutzgebiet
 - ▨ Landschaftsschutzgebiet
 - Geschützter Landschaftsbestandteil
 - Naturdenkmal
 - gesetzlich geschützte Biotope
- Kompensationsflächen**
- festgesetzt im Sinne §15 Abs. 6 NatSchGBIn
- Landschaftsplanung**
- ▨ Landschaftspläne

Quellen:
 Koordinierungsstelle Fauna der Stiftung Naturschutz Berlin
 (herausgegeben am 22.11.2018)
 Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin
 (herausgegeben am 26.11.2018)
 Umweltatlas Berlin / Kompensationsflächenkataster
 (aktualisiert am: 07.05.2009)
 Umweltatlas Berlin / Landschaftsplanverfahren (Übersicht)
 (aktualisiert am: 01.06.2013)
 Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope
 (aktualisiert am: 29.08.2014)
 Umweltatlas Berlin / Schutzgebiete nach Naturschutzrecht
 (aktualisiert am: 15.01.2019)

Stand: 02.05.2019
 Maßstab 1:27.000
 0 0,375 0,75 1,5 km
 bosch & partner

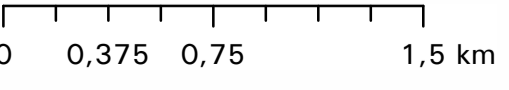


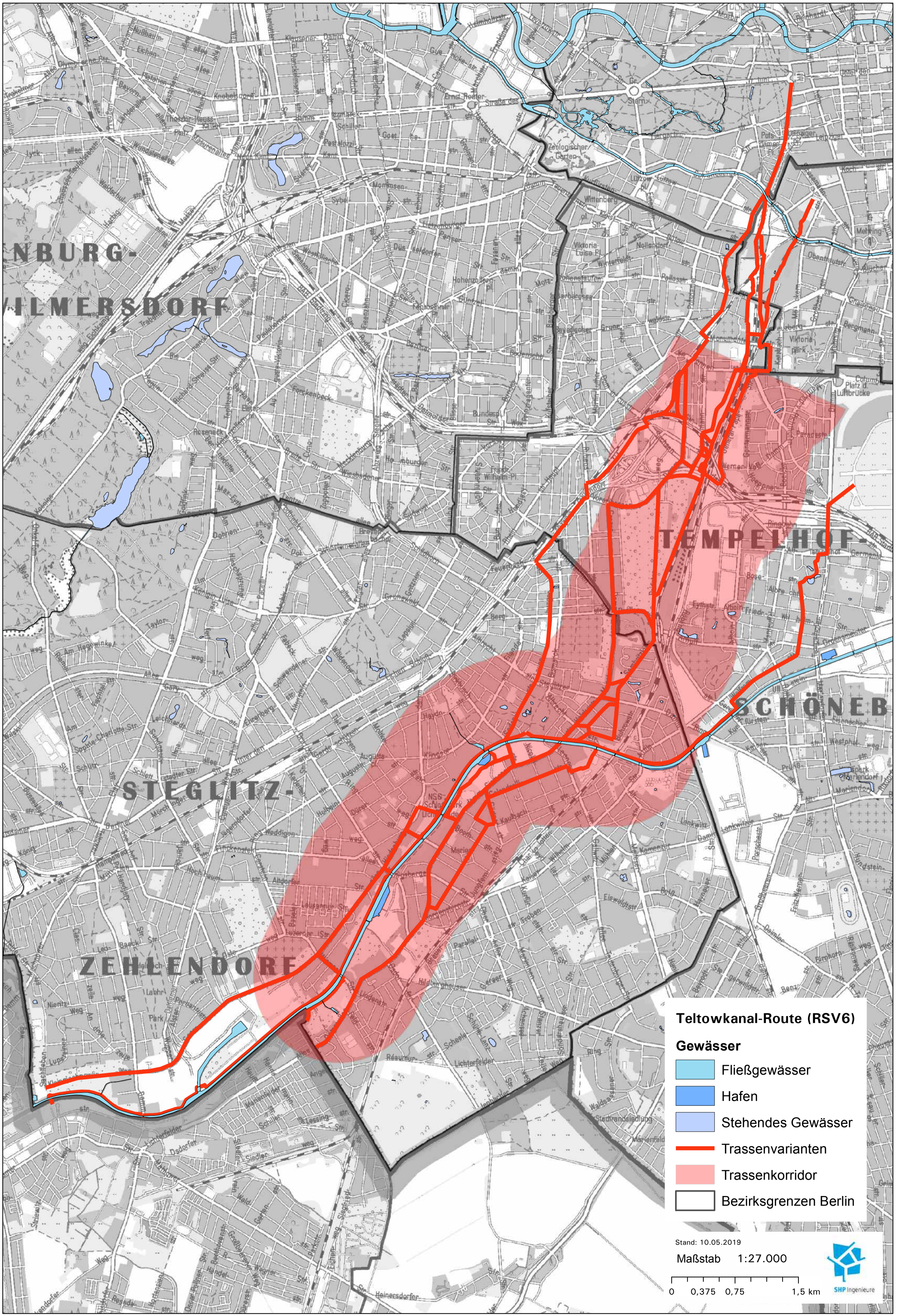
Teltowkanal-Route (RSV6)

- U-Bahnhöfe
- S-Bahnhöfe
- U-Bahn-Netz
- S-Bahn-Netz
- ÖPNV-Vorrangnetz
- - - Bus
- - - Tram
- Trassenvarianten
- Trassenkorridor
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 10.05.2019

Maßstab 1:27.000



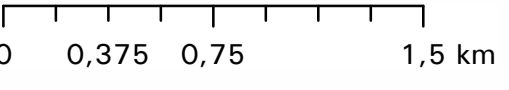


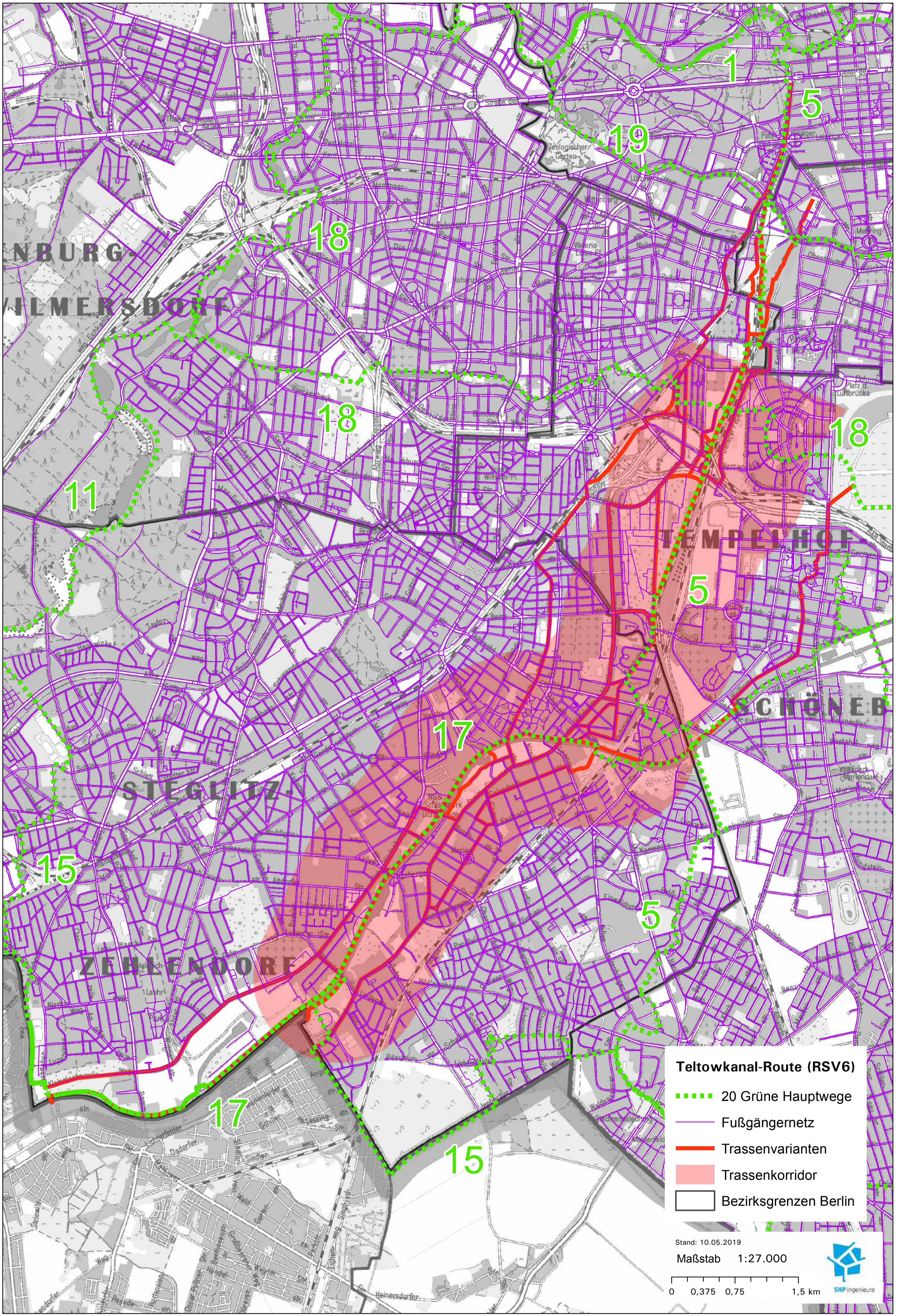
Teltowkanal-Route (RSV6)

- Gewässer**
- Fließgewässer
 - Hafen
 - Stehendes Gewässer
 - Trassenvarianten
 - Trassenkorridor
 - Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 10.05.2019

Maßstab 1:27.000



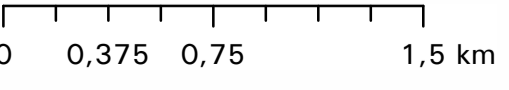


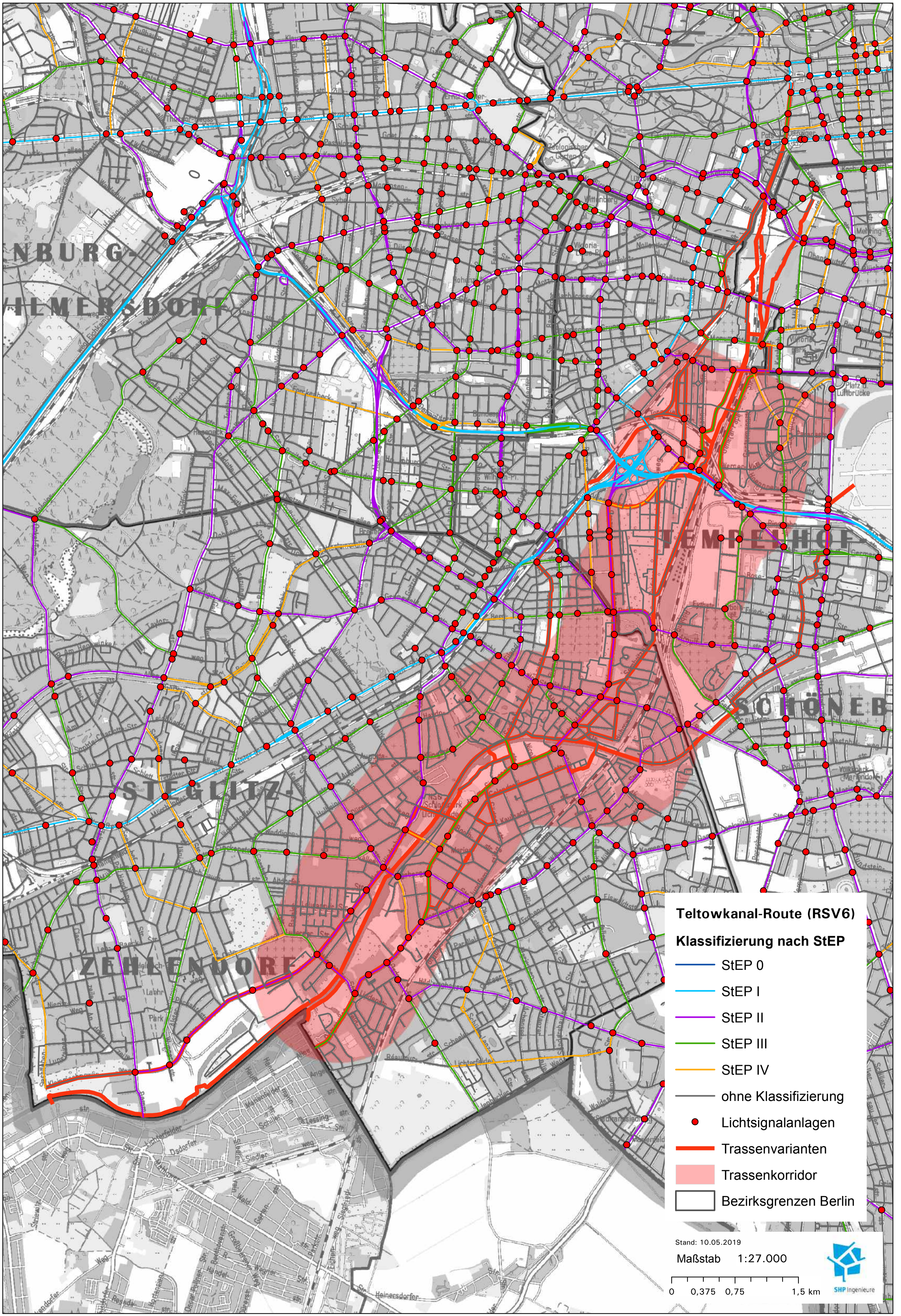
Teltowkanal-Route (RSV6)

- - - 20 Grüne Hauptwege
- Fußgängernetz
- Trassenvarianten
- Trassenkorridor
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 10.05.2019

Maßstab 1:27.000

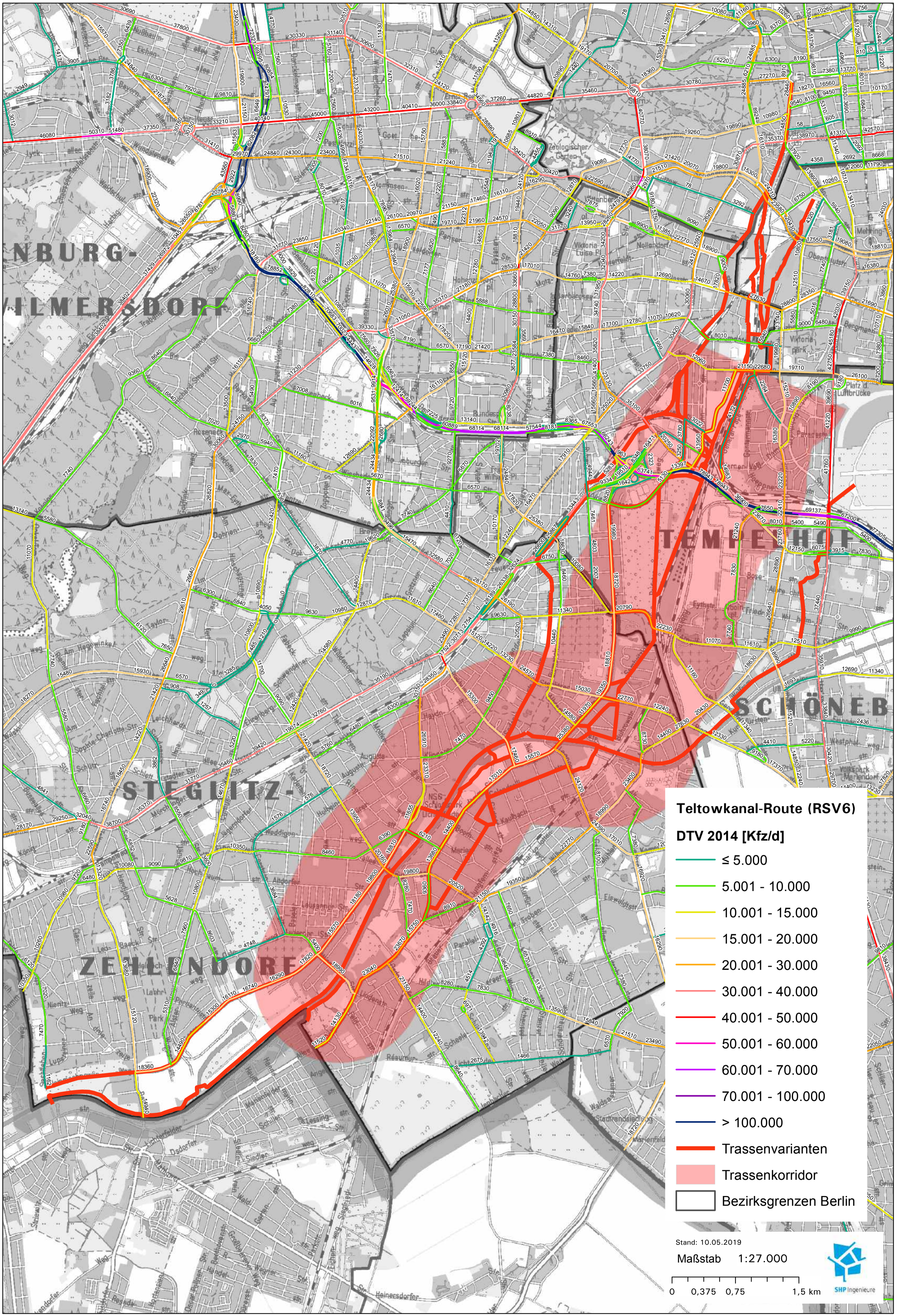




Teltowkanal-Route (RSV6)

Klassifizierung nach StEP

- StEP 0
- StEP I
- StEP II
- StEP III
- StEP IV
- ohne Klassifizierung
- Lichtsignalanlagen
- Trassenvarianten
- Trassenkorridor
- Bezirksgrenzen Berlin



Teltowkanal-Route (RSV6)

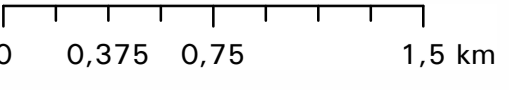
DTV 2014 [Kfz/d]

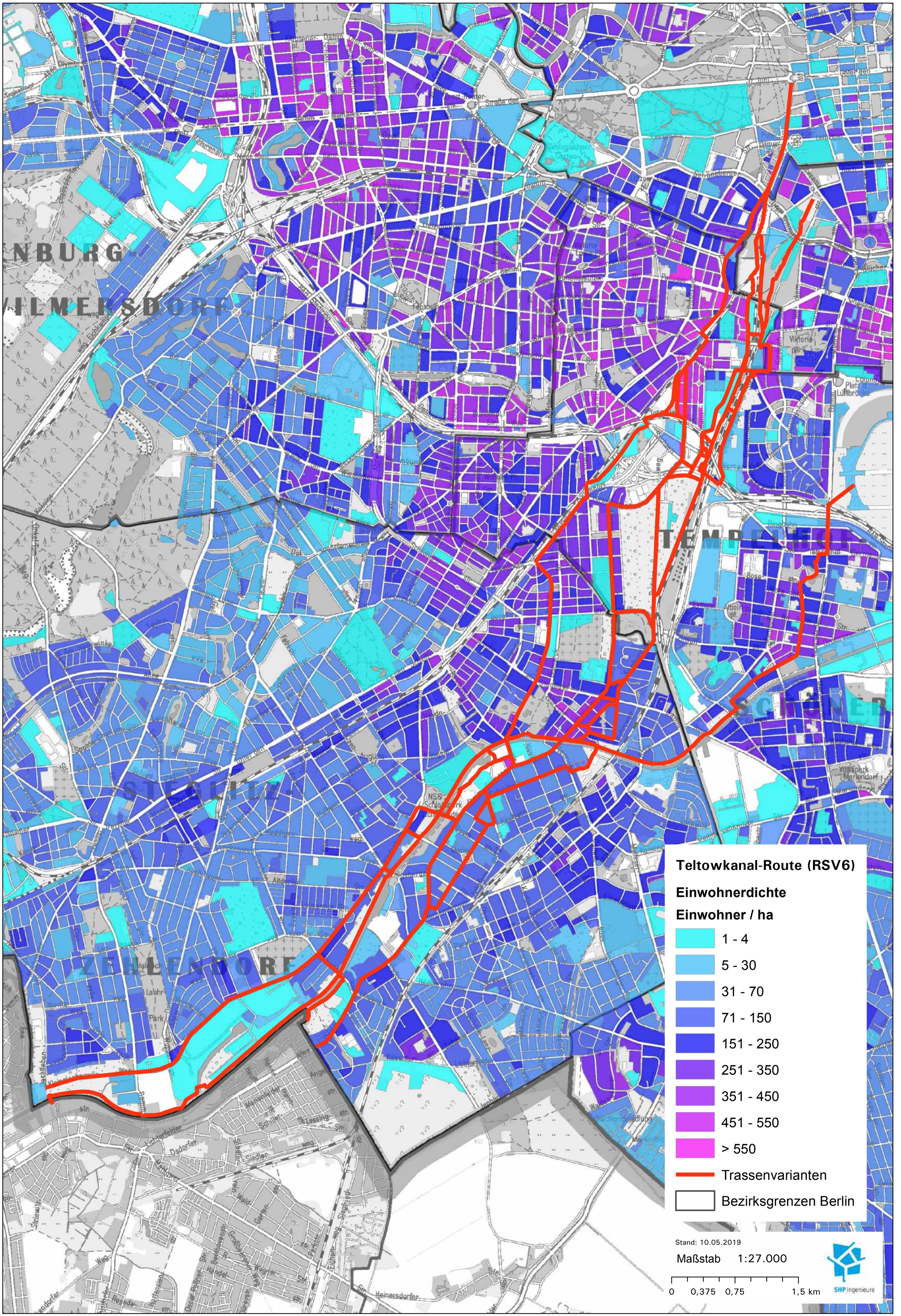
- ≤ 5.000
- 5.001 - 10.000
- 10.001 - 15.000
- 15.001 - 20.000
- 20.001 - 30.000
- 30.001 - 40.000
- 40.001 - 50.000
- 50.001 - 60.000
- 60.001 - 70.000
- 70.001 - 100.000
- > 100.000

- Trassenvarianten
- Trassenkorridor
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 10.05.2019

Maßstab 1:27.000





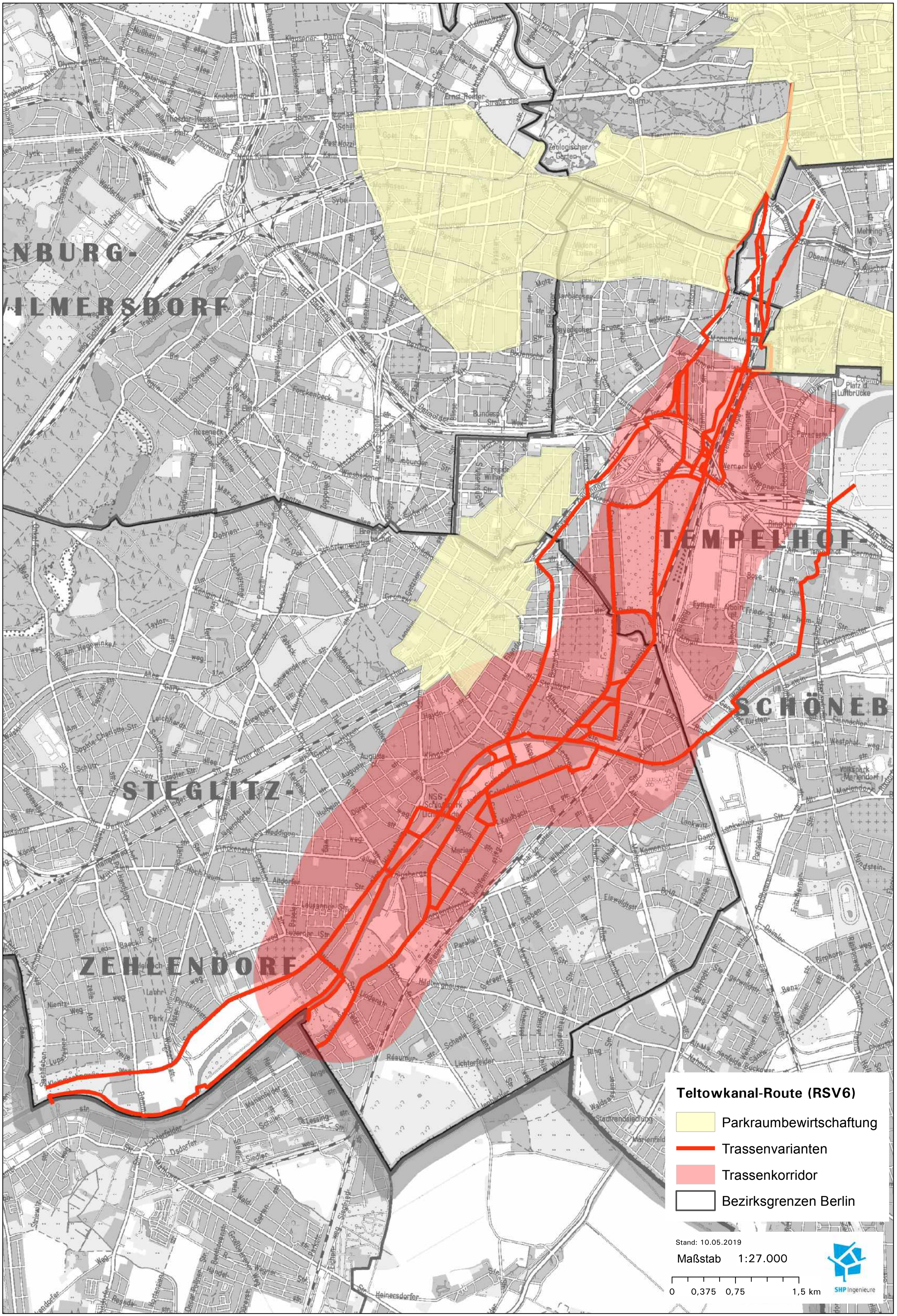
Teltowkanal-Route (RSV6)

Einwohnerdichte
Einwohner / ha

1 - 4
5 - 30
31 - 70
71 - 150
151 - 250
251 - 350
351 - 450
451 - 550
> 550

— Trassenvarianten

▭ Bezirksgrenzen Berlin




Teltowkanal-Route (RSV6)

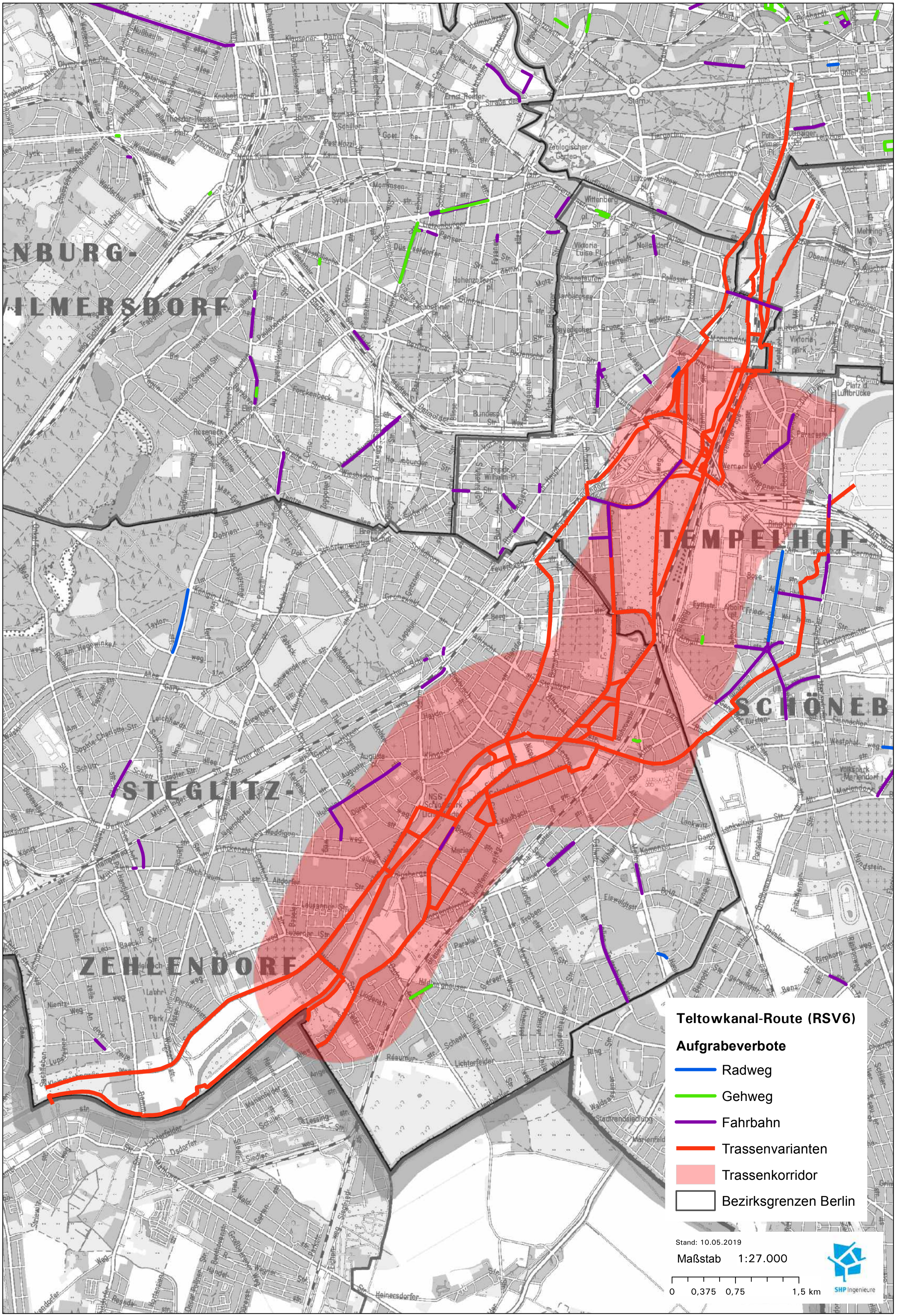
- Parkraumbewirtschaftung
- Trassenvarianten
- Trassenkorridor
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 10.05.2019
 Maßstab 1:27.000

0 0,375 0,75 1,5 km



SHP Ingenieure



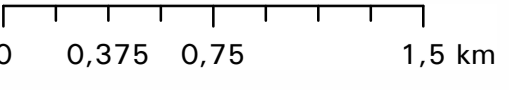
Teltowkanal-Route (RSV6)

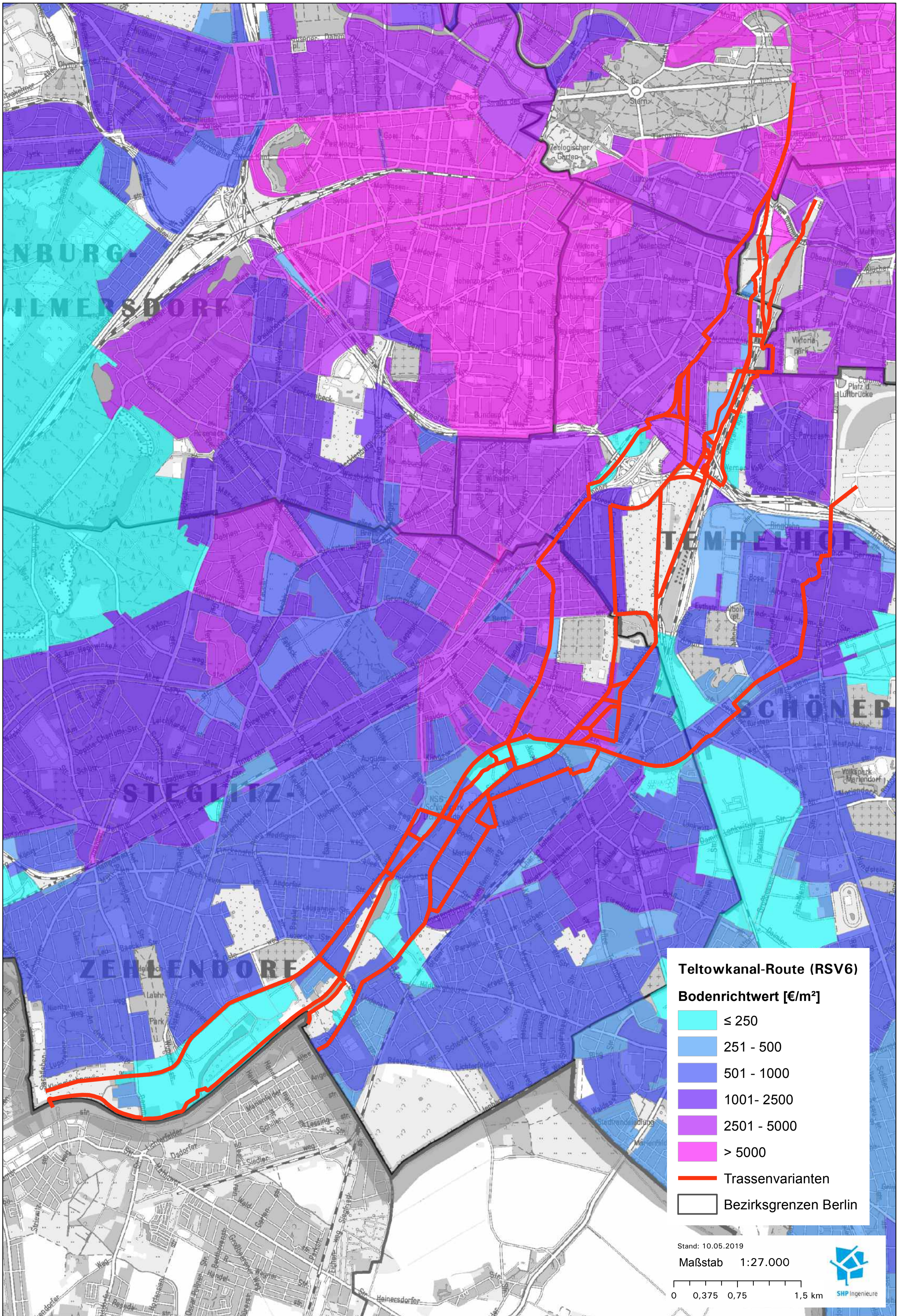
Aufgrabeverbote

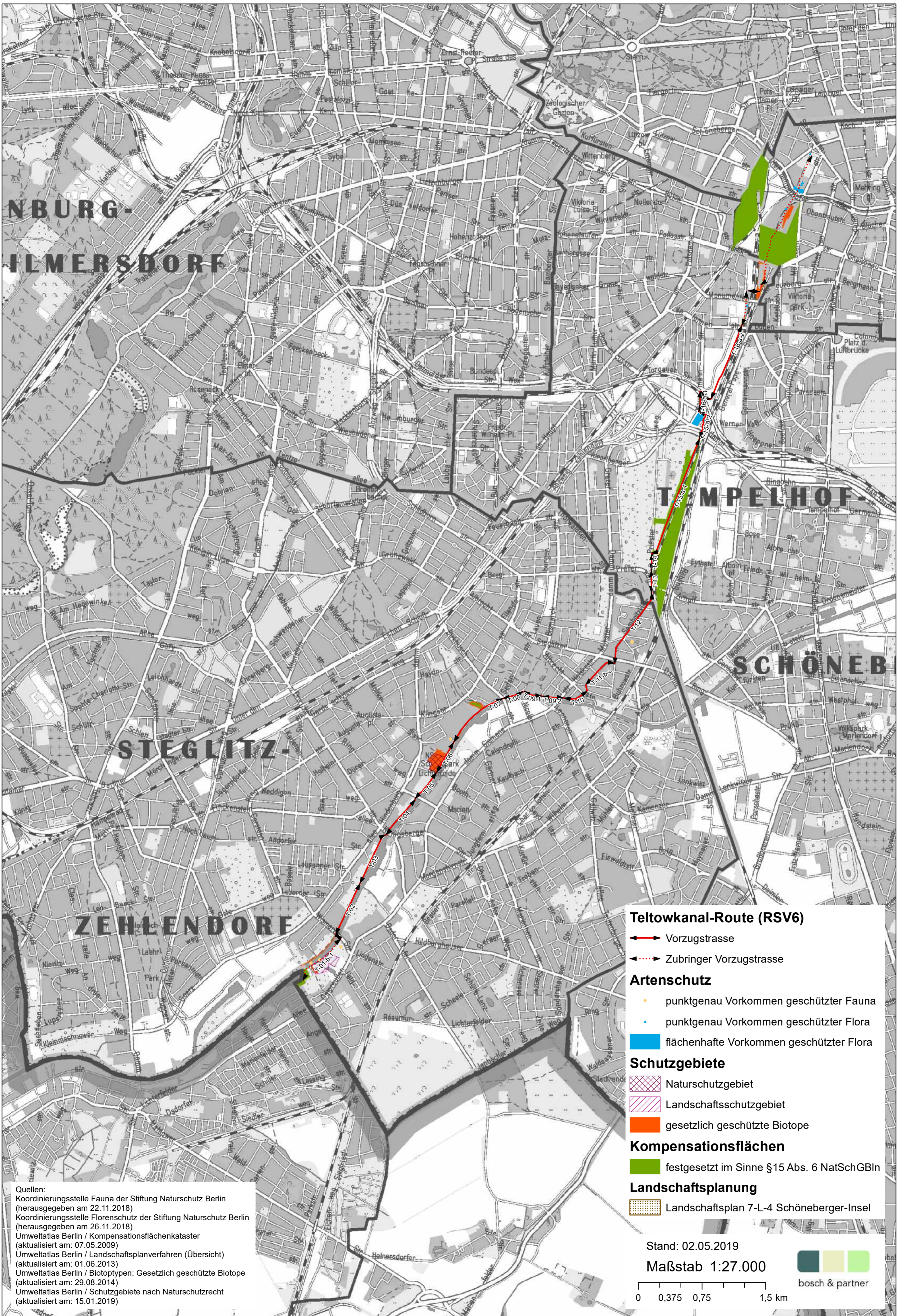
- Radweg
- Gehweg
- Fahrbahn
- Trassenvarianten
- Trassenkorridor
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 10.05.2019

Maßstab 1:27.000





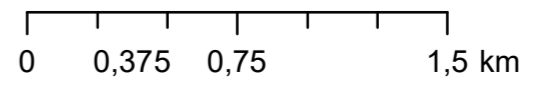


Quellen:
 Koordinierungsstelle Fauna der Stiftung Naturschutz Berlin
 (herausgegeben am 22.11.2018)
 Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin
 (herausgegeben am 26.11.2018)
 Umweltatlas Berlin / Kompensationsflächenkataster
 (aktualisiert am: 07.05.2009)
 Umweltatlas Berlin / Landschaftsplanverfahren (Übersicht)
 (aktualisiert am: 01.06.2013)
 Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope
 (aktualisiert am: 29.08.2014)
 Umweltatlas Berlin / Schutzgebiete nach Naturschutzrecht
 (aktualisiert am: 15.01.2019)

- Teltowkanal-Route (RSV6)**
- ➔ Vorzugstrasse
 - ➔➔➔ Zubringer Vorzugstrasse
- Artenschutz**
- punktgenau Vorkommen geschützter Fauna
 - ▲ punktgenau Vorkommen geschützter Flora
 - flächenhafte Vorkommen geschützter Flora
- Schutzgebiete**
- ▨ Naturschutzgebiet
 - ▨ Landschaftsschutzgebiet
 - gesetzlich geschützte Biotope
- Kompensationsflächen**
- festgesetzt im Sinne §15 Abs. 6 NatSchGBIn
- Landschaftsplanung**
- ▨ Landschaftsplan 7-L-4 Schöneberger-Insel

Stand: 02.05.2019

Maßstab 1:27.000



Unterlage 8.4-Bewertung



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
T-01-a-1	Uferweg	1
T-01-a-2	Uferweg	6
T-01-a-3	Uferweg	11
T-01-a-4	Uferweg	16
T-01-a-5	Uferweg	21
T-01-b-1	Uferweg	26
T-01-b-2	Wismarer Straße	31
Variantenvergleich	T-01	36
T-11-a-1	Brandenburgische Straße	38
T-11-a-2	Liebenowzeile	43
T-11-b-1	Borstellstraße	48
T-11-b-2	Borstellstraße	53
Variantenvergleich	T-11	58
T-15-a-1	Hans-Baluschek-Park	60
T-15-a-2	S-Bahnhof Südkreuz	65
T-15-b-1	Priesterweg	70
T-15-b-2	Vorarlberger Damm	75
T-15-b-3	BAB Parallelweg	80
T-15-c-1	Sachsendamm	85
T-15-d-1	Hedwig-Dohm-Straße	90
Variantenvergleich	T-15	98
T-16-a-1	Wilhelm-Kabus-Straße	102
T-16-a-2	Schöneberger Schleife	107
T-16-b-1	Lotte-Laserstein-Straße	112
T-16-b-2	Sachsendamm	117
T-16-b-3	General-Pape-Straße	122
T-16-c-1	Alfred-Lion-Steg	127
T-16-d-1	Bahnhof Südkreuz	132
Variantenvergleich	T-16	137
Klartext	Variantenvergleich	141

Bewertung		1,29 km		
T-01-a-1		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
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	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.237.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		1.237.400		
Kosten pro Kilometer		959.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		3.225		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Beidseitig des Weges Rodung von Baumbeständen notwendig	5,0
1.2	ggf. Eingriff in die vorhandene Böschung vonnöten	5,0
1.3	Aufgrund Schaffung einer neuen, attraktiven (durchgehenden) Spazier- und Wegeverbindung werden leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet	3,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,16]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,47]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand sehr schlecht, da keine Beleuchtung oder soziale Kontrolle vorhanden, kann auch nach Realisierung der RSV zu Defiziten kommen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,29 km		
T-01-a-1		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.237.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		1.237.400		
Kosten pro Kilometer		959.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		3.225		

Bewertung		1,29 km		
T-01-a-1		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.237.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		1.237.400		
Kosten pro Kilometer		959.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		3.225		

Bewertung		1,29 km		
T-01-a-1		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.237.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		1.237.400		
Kosten pro Kilometer		959.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		3.225		

Bewertung		1,75 km		
T-01-a-2		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
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	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.859.375		
Umbau Knotenpunkte		300.000		
Investitionskosten		2.159.375		
Kosten pro Kilometer		1.234.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		4.375		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Flächenhafte Rodung des bestehenden Baumbestands vonnöten	5,0
1.2	Ggf. Eingriff in Wasserstraße/Böschung vonnöten	5,0
1.3	Aufgrund Schaffung einer neuen, attraktiven Spazier- und Wegeverbindung werden leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet	3,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,16]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,47]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand sehr schlecht, da keine Beleuchtung oder soziale Kontrolle vorhanden, kann auch nach Realisierung der RSV zu Defiziten kommen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,75 km		
T-01-a-2		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.859.375		
Umbau Knotenpunkte		300.000		
Investitionskosten		2.159.375		
Kosten pro Kilometer		1.234.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		4.375		

Bewertung		1,75 km		
T-01-a-2		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.859.375		
Umbau Knotenpunkte		300.000		
Investitionskosten		2.159.375		
Kosten pro Kilometer		1.234.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		4.375		

Bewertung		1,75 km		
T-01-a-2		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		1.859.375		
Umbau Knotenpunkte		300.000		
Investitionskosten		2.159.375		
Kosten pro Kilometer		1.234.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		4.375		

Bewertung		0,43 km		
T-01-a-3		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,2
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,3
Kosten		€		
Ausbau Strecke		156.950		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		156.950		
Kosten pro Kilometer		365.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.075		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Einzelne Bäume an Engstellen ggf. zu fällen	3,0
1.2	Baulastträger voraussichtlich das WSA Berlin	3,0
1.3	Aufgrund Schaffung einer neuen, attraktiven Spazier- und Wegeverbindung werden leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet	3,0
1.4	Kein ÖPNV vorhanden	1,0
1.5	Anliegerstraße, Verkehrsbelastung jedoch sehr gering	1,0
1.6	Es ist mit geringen Einschränkungen der Radschnellverbindung i.V.m. dem Lieferverkehr der ansässigen Unternehmen zu rechnen (Brennholz bzw. Kfz-Reparatur)	3,0
1.7	Das Fahrbahnrandparken muss unterbunden werden (geringer Parkdruck)	3,0
1.8	Keine Konflikte mit städtebaulichen Belangen feststellbar	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,16]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,47]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand sehr schlecht, da keine Beleuchtung oder soziale Kontrolle vorhanden, kann auch nach Realisierung der RSV zu Defiziten kommen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohngebieten, Erschließung eines Gewerbegebietes Am Stichkanal	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,43 km		
T-01-a-3		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,2
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	3,0	
1.7	Parken	17,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		156.950		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		156.950		
Kosten pro Kilometer		365.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.075		

Bewertung		0,43 km		
T-01-a-3		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	3,0	
1.7	Parken	3,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		156.950		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		156.950		
Kosten pro Kilometer		365.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.075		

Bewertung		0,43 km		
T-01-a-3		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	3,0	
1.7	Parken	3,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		156.950		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		156.950		
Kosten pro Kilometer		365.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.075		

Bewertung		0,36 km		
T-01-a-4		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
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	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		382.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		382.500		
Kosten pro Kilometer		1.063.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		900		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Flächenhafte Rodung des bestehenden Baumbestands vonnöten	5,0
1.2	Ggf. Eingriff in Wasserstraße/Böschung vonnöten	5,0
1.3	Aufgrund Schaffung einer neuen, attraktiven Spazier- und Wegeverbindung werden leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet	3,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,16]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,47]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand sehr schlecht, da keine Beleuchtung oder soziale Kontrolle vorhanden, kann auch nach Realisierung der RSV zu Defiziten kommen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,36 km		
T-01-a-4		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		382.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		382.500		
Kosten pro Kilometer		1.063.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		900		

Bewertung		0,36 km		
T-01-a-4		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		382.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		382.500		
Kosten pro Kilometer		1.063.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		900		

Bewertung		0,36 km		
T-01-a-4		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten				€
Ausbau Strecke		382.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		382.500		
Kosten pro Kilometer		1.063.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		900		

Bewertung		0,47 km		
T-01-a-5		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
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	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		487.625		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		487.625		
Kosten pro Kilometer		1.038.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.175		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Flächenhafte Rodung des bestehenden Baumbestands vonnöten	5,0
1.2	Ggf. Eingriff in Wasserstraße/Böschung vonnöten	5,0
1.3	Aufgrund Schaffung einer neuen, attraktiven Spazier- und Wegeverbindung werden leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet	3,0
1.4	separater Weg, aber: Querung der ÖPNV-Trasse Wismarer Straße	3,0
1.5	separater Weg, aber: Querung der Hauptverkehrsstraße Wismarer Straße (DTV: 18.990 Kfz/24 h)	3,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,16]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,47]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand sehr schlecht, da keine Beleuchtung oder soziale Kontrolle vorhanden, kann auch nach Realisierung der RSV zu Defiziten kommen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,47 km		
T-01-a-5		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,2
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		487.625		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		487.625		
Kosten pro Kilometer		1.038.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.175		

Bewertung		0,47 km		
T-01-a-5		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	5,0	3,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	2,4
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		487.625		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		487.625		
Kosten pro Kilometer		1.038.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.175		

Bewertung		0,47 km		
T-01-a-5		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	2,8
1.2	Wasserstraßen	3,0	5,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	2,3
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		487.625		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		487.625		
Kosten pro Kilometer		1.038.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.175		

Bewertung		0,70 km		
T-01-b-1		Teltowkanal		
		Gewichtung	Note	Note
Ziele				
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
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	41,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	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	15,0		
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		28.000	428.750	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		28.000	456.750	
Kosten pro Kilometer		40.000	653.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	1.750	

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Als Zubringer voraussichtlich keine Rodungen notwendig, perpektivisch ggf. Verbreiterung denkbar	3,0
1.2	Bei Verbreiterung ggf. geringfügiger Eingriff in Wasserstraße/Böschung vonnöten	3,0
1.3	Wander- und Radfernwege vorhanden; leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet (keine Veränderung zum Bestand)	3,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,15]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [1,28]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand eingeschränkt, da keine Beleuchtung vorhanden und separater Weg, jedoch relativ hoch frequentiert	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,70 km		
T-01-b-1		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,7
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,0
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		28.000	428.750	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		28.000	456.750	
Kosten pro Kilometer		40.000	653.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	1.750	

Bewertung		0,70 km		
T-01-b-1		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,7
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		28.000	428.750	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		28.000	456.750	
Kosten pro Kilometer		40.000	653.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	1.750	

Bewertung		0,70 km		
T-01-b-1		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	3,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,8
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		28.000	428.750	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		28.000	456.750	
Kosten pro Kilometer		40.000	653.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	1.750	

Bewertung		0,08 km		
T-01-b-2		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		
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	41,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	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	15,0		
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		3.200		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		7.200		
Kosten pro Kilometer		90.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit Natur- oder Landschaftsschutz (keine baulichen Veränderungen)	1,0
1.2	Keine Konflikte mit Wasserstraßen (keine baulichen Veränderungen)	1,0
1.3	Keine Konflikte mit Fußgängern (keine baulichen Veränderungen)	1,0
1.4	Busverkehr vorhanden (Linien 112, M85, N84, N88), Querung der Straße im Zuge der RSV, als Zubringer jedoch ausreichend gesichert (keine baulichen Veränderungen)	3,0
1.5	Querung der Hauptverkehrsstraße Wismarer Straße (DTV: 18.990 Kfz/24 h)	3,0
1.6	Keine Konflikte mit Wirtschaftsverkehr zu erwarten	1,0
1.7	Vorhandene Stellplätze bleiben erhalten, Abstand zu Stellflächen ausreichend (keine baulichen Veränderungen)	1,0
1.8	Die straßenraumliche Situation bleibt unverändert, daher keine Konflikte mit Städtebau/Denkmalschutz	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,15]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [1,28]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit ausreichend vorhanden (Hauptverkehrsstraße, Wohnbebauung im Umfeld)	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung von Wohngebieten in unmittelbarer Umgebung (Wismarer Straße)	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,08 km		
T-01-b-2		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	2,3
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		3.200		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		7.200		
Kosten pro Kilometer		90.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,08 km		
T-01-b-2		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,6
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		3.200		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		7.200		
Kosten pro Kilometer		90.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,08 km		
T-01-b-2		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,5
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		3.200		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		7.200		
Kosten pro Kilometer		90.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Variantenvergleich		T-01		
Ursprüngliche Gewichtung		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-01-a				2,6
T-01-a-1		1,29	2,6	
T-01-a-2		1,75	2,6	
T-01-a-3		0,43	2,3	
T-01-a-4		0,36	2,6	
T-01-a-5		0,47	2,8	
T-01-b				2,5
T-01-b-1		0,70	2,6	
T-01-b-2		0,08	2,2	
Vorzugsvariante				T-01-b

Variantenvergleich		T-01		
Fokus Kfz-Verkehr		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-01-a				2,2
T-01-a-1		1,29	2,1	
T-01-a-2		1,75	2,1	
T-01-a-3		0,43	2,2	
T-01-a-4		0,36	2,6	
T-01-a-5		0,47	2,8	
T-01-b				2,0
T-01-b-1		0,70	2,0	
T-01-b-2		0,08	2,0	
Vorzugsvariante				T-01-b

Variantenvergleich		T-01		
Fokus Umweltverbund / Natur Landschaft Teltowkanal				
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	
Infrastruktur				
T-01-a				2,8
T-01-a-1	1,29	2,9		
T-01-a-2	1,75	2,9		
T-01-a-3	0,43	2,4		
T-01-a-4	0,36	2,9		
T-01-a-5	0,47	3,2		
T-01-b				2,5
T-01-b-1	0,70	2,6		
T-01-b-2	0,08	2,0		
Vorzugsvariante				T-01-b

Variantenvergleich		T-01		
Fokus Attraktive Strecke		Teltowkanal		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	
Infrastruktur				
T-01-a				2,6
T-01-a-1	1,29	2,6		
T-01-a-2	1,75	2,6		
T-01-a-3	0,43	2,4		
T-01-a-4	0,36	2,6		
T-01-a-5	0,47	2,7		
T-01-b				2,7
T-01-b-1	0,70	2,8		
T-01-b-2	0,08	2,4		
Vorzugsvariante				T-01-a

Bewertung		0,30 km		
T-11-a-1 Brandenburgische Str.		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		1,6
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	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	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	41,0		3,8
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	
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				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		2,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		63.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		71.250		
Kosten pro Kilometer		238.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit bestehendem Baumbestand	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, kein Eingriff erforderlich	1,0
1.4	Der Streckenabschnitt wird nicht durch den ÖPNV bedient	1,0
1.5	Geringer Kfz-Verkehr in Anliegerstraße, bei Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße jedoch z. T. Konflikte/Anwohnerbeschwerden zu erwarten	3,0
1.6	Im Wohngebiet nur Anlieferverkehr von Privatwohnungen zu erwarten; durch Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen Verbesserung zum Bestand zu erwarten	1,0
1.7	Einseitig Längsparken zu entfernen (Nordseite), um Mindestfahrbahnbreite sowie Sicherheitstrennstreifen in der Fahrradstraße realisieren zu können	5,0
1.8	Kein Denkmalschutz vorhanden, keine Änderung des Fahrbahnbelages	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] $\geq 1,3$ [1,54]	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\geq 3,0$ [5,64]	5,0
2.3	Keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Beleuchtung ausreichend vorhanden, Wohngebiet gewährleistet ausreichend soziale Kontrolle	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung von mehrgeschossigen Wohnhäusern	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,30 km		
T-11-a-1 Brandenburgische Str.		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,6
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		63.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		71.250		
Kosten pro Kilometer		238.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,30 km		
T-11-a-1 Brandenburgische Str.		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	3,6
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	2,8
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		63.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		71.250		
Kosten pro Kilometer		238.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,30 km		
T-11-a-1 Brandenburgische Str.		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		4,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				3,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		63.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		71.250		
Kosten pro Kilometer		238.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,41 km		
T-11-a-2 Liebenowzeile		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		1,6
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	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	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	41,0		4,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	
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				2,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		2,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		86.100		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		110.850		
Kosten pro Kilometer		270.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit bestehendem Baumbestand	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, kein Eingriff erforderlich	1,0
1.4	Der Streckenabschnitt wird nicht durch den ÖPNV bedient	1,0
1.5	Geringer Kfz-Verkehr in Anliegerstraße, bei Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße jedoch z. T. Konflikte/Anwohnerbeschwerden zu erwarten	3,0
1.6	Im Wohngebiet nur Anlieferverkehr von Privatwohnungen zu erwarten; durch Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen Verbesserung zum Bestand zu erwarten	1,0
1.7	Einseitig Längsparken zu entfernen (Ostseite), um Mindestfahrbahnbreite sowie Sicherheitstrennstreifen in der Fahrradstraße realisieren zu können	5,0
1.8	Kein Denkmalschutz vorhanden, keine Änderung des Fahrbahnbelages	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] $\geq 1,3$ [1,54]	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\geq 3,0$ [5,64]	5,0
2.3	Steigungen von ca. 3 % im südlichen Bereich vorhanden	3,0
2.4	Beleuchtung ausreichend vorhanden, Wohngebiet gewährleistet ausreichend soziale Kontrolle	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung von mehrgeschossigen Wohnhäusern	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,41 km		
T-11-a-2 Liebenowzeile		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,9
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				3,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		86.100		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		110.850		
Kosten pro Kilometer		270.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,41 km		
T-11-a-2 Liebenowzeile		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	3,9
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	2,8
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		86.100		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		110.850		
Kosten pro Kilometer		270.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,41 km		
T-11-a-2 Liebenowzeile		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		4,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				3,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		86.100		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		110.850		
Kosten pro Kilometer		270.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,07 km		
T-11-b-1 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele Kriterien		Gewichtung	Note	Note
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		
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	41,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	3,1
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				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		14.700		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		22.950		
Kosten pro Kilometer		328.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit bestehendem Baumbestand	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, kein Eingriff erforderlich	1,0
1.4	Der Streckenabschnitt wird nicht durch den ÖPNV bedient	1,0
1.5	Geringer Kfz-Verkehr in Anliegerstraße, bei Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße jedoch z. T. Konflikte/Anwohnerbeschwerden zu erwarten	3,0
1.6	Im Wohngebiet nur Anlieferverkehr von Privatwohnungen zu erwarten; durch Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen Verbesserung zum Bestand zu erwarten	1,0
1.7	Einseitig Längsparken zu entfernen (Ostseite), um Mindestfahrbahnbreite sowie Sicherheitstrennstreifen in der Fahrradstraße realisieren zu können (Vorzugsvariante)	5,0
1.8	Kein Denkmalschutz vorhanden, keine Änderung des Fahrbahnbelages	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,15]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\geq 3,0$ [3,77]	5,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Beleuchtung ausreichend vorhanden, Wohngebiet gewährleistet ausreichend soziale Kontrolle	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung von mehrgeschossigen Wohnhäusern	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,07 km		
T-11-b-1 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		14.700		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		22.950		
Kosten pro Kilometer		328.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,07 km		
T-11-b-1 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	3,0
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	2,8
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				1,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		14.700		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		22.950		
Kosten pro Kilometer		328.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,07 km		
T-11-b-1 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		3,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		14.700		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		22.950		
Kosten pro Kilometer		328.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,45 km		
T-11-b-2 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		1,9
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	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	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		3,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		2,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		178.200		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		186.450		
Kosten pro Kilometer		414.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit bestehendem Baumbestand	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, kein Eingriff erforderlich	1,0
1.4	Der Streckenabschnitt wird nicht durch den ÖPNV bedient	1,0
1.5	Geringer Kfz-Verkehr in Anliegerstraße, bei Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße jedoch z. T. Konflikte/Anwohnerbeschwerden zu erwarten	3,0
1.6	Im Wohngebiet nur Anlieferverkehr von Privatwohnungen zu erwarten; durch Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen Verbesserung zum Bestand zu erwarten	1,0
1.7	Einseitig Längsparken zu entfernen (Ostseite), um Mindestfahrbahnbreite sowie Sicherheitstrennstreifen in der Fahrradstraße realisieren zu können (Vorzugsvariante)	5,0
1.8	Kein Denkmalschutz vorhanden, jedoch Änderung des Fahrbahnbelages (Kopfsteinpflaster)	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,15]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\geq 3,0$ [3,77]	5,0
2.3	Steigungen von ca. 3,5 % vorhanden	3,0
2.4	Beleuchtung ausreichend vorhanden, Wohngebiet gewährleistet ausreichend soziale Kontrolle	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung von mehrgeschossigen Wohnhäusern	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,45 km		
T-11-b-2 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		178.200		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		186.450		
Kosten pro Kilometer		414.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,45 km		
T-11-b-2 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,4
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		178.200		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		186.450		
Kosten pro Kilometer		414.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,45 km		
T-11-b-2 Borstellweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,0
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		3,5
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		2,8
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	1,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,8
Gesamtbewertung				3,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		178.200		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		186.450		
Kosten pro Kilometer		414.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Variantenvergleich		T-11		
Ursprüngliche Gewichtung		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-11-a				
T-11-a-1		0,30	2,6	2,7
T-11-a-2		0,41	2,7	
T-11-b				
T-11-b-1		0,08	2,4	2,5
T-11-b-2		0,45	2,6	
Vorzugsvariante				T-11-b

Variantenvergleich		T-11		
Fokus Kfz-Verkehr		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-11-a				
T-11-a-1		0,30	2,9	2,9
T-11-a-2		0,41	3,0	
T-11-b				
T-11-b-1		0,08	2,7	2,8
T-11-b-2		0,45	2,9	
Vorzugsvariante				T-11-b

Variantenvergleich		T-11		
Fokus Umweltverbund / Natur Landschaft Teltowkanal				
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	
Infrastruktur				
T-11-a				2,2
T-11-a-1	0,30	2,1		
T-11-a-2	0,41	2,2		
T-11-b				2,0
T-11-b-1	0,08	1,9		
T-11-b-2	0,45	2,1		
Vorzugsvariante				T-11-b

Variantenvergleich		T-11		
Fokus Attraktive Strecke		Teltowkanal		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	
Infrastruktur				
T-11-a				3,4
T-11-a-1	0,30	3,4		
T-11-a-2	0,41	3,5		
T-11-b				3,0
T-11-b-1	0,08	2,9		
T-11-b-2	0,45	3,0		
Vorzugsvariante				T-11-b

Bewertung		1,49 km		
T-15-a-1 Hans-Baluschek-Park		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	5,0	
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	3,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		1,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten		€		
Ausbau Strecke		682.700		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		682.700		
Kosten pro Kilometer		458.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Rodung vereinzelter Bäume erforderlich; Versiegelung von Ausgleichsfläche	5,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Vorhandene Wegeverbindung hochfrequentiert (Fußgänger und Radfahrer); Bei Realisierung Radschnellverbindung ohne räumliche Trennung werden Konflikte erwartet	5,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	Vorhandene Einbauten/Aufenthaltsflächen im Park bei Verbreiterung der Wege müssen teilweise abgerissen werden (jedoch kein Denkmalschutz)	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] < 1,1 [1,09]	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 1,0 [0]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand defizitär (keine Beleuchtung), jedoch relativ belebter Park	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,49 km		
T-15-a-1 Hans-Baluschek-Park		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		1,4
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	9,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				1,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		682.700		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		682.700		
Kosten pro Kilometer		458.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,49 km		
T-15-a-1 Hans-Baluschek-Park		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	5,0	3,1
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	5,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	1,0	1,4
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		682.700		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		682.700		
Kosten pro Kilometer		458.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,49 km		
T-15-a-1 Hans-Baluschek-Park		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		1,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				1,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		682.700		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		682.700		
Kosten pro Kilometer		458.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,41 km		
T-15-a-2 S-Bahnhof Südkreuz		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		1,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,1
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,1
Gesamtbewertung				1,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		29.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		154.400		
Kosten pro Kilometer		377.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit bestehendem Baumbestand	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Vorhandene Wegeverbindung/Omnibusbahnhof hochfrequentiert (Fußgänger und Radfahrer); Bei Realisierung Radschnellverbindung werden leichte Konflikte erwartet	3,0
1.4	Führung entlang des Omnibusbahnhofes (hochfrequentierter Busverkehr)	5,0
1.5	Keine Kfz-Führung entlang der Strecke	1,0
1.6	Anlieferverkehr für im Bahnhof ansässige Unternehmen	3,0
1.7	Voraussichtlich kein Einfluss auf parkende Kfz (Lotte-Laserstein-Straße)	1,0
1.8	Kein Denkmalschutz, jedoch bauliche Änderungen am Bahnhofsvorplatz vonnöten (Fertigstellung 2006)	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] < 1,1 [1,09]	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km \leq 1,0 [0]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Beleuchtung vorhanden, Frequentierung Radfahrer und ÖPNV-Fahrgäste/Fußgänger relativ hoch, Polizeidienststelle	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Anbindung an den Fernbahnhof Berlin Südkreuz	1,0

Bewertung		0,41 km		
T-15-a-2 S-Bahnhof Südkreuz		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	3,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		1,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,2
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,2
Gesamtbewertung				1,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		29.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		154.400		
Kosten pro Kilometer		377.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,41 km		
T-15-a-2 S-Bahnhof Südkreuz		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	2,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	3,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	1,0	1,0
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	3,2
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,2
Gesamtbewertung				2,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		29.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		154.400		
Kosten pro Kilometer		377.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,41 km		
T-15-a-2 S-Bahnhof Südkreuz		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	3,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	3,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		1,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,2
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,2
Gesamtbewertung				1,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		29.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		154.400		
Kosten pro Kilometer		377.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,28 km		
T-15-b-1 Priesterweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,2
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		2,8
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		870.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		995.400		
Kosten pro Kilometer		778.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Aufgrund der Erneuerung der Fahrbahndecke ggf. Rodung von Bäumen erforderlich (vorhandene Wurzeln)	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, Fußgängerverkehr wenig frequentiert	1,0
1.4	Der Streckenabschnitt wird nicht durch den ÖPNV bedient	1,0
1.5	Privatstraße, nur Anliegerverkehr (Durchfahrtssperre vorhanden); daher sehr wenige Kfz vorhanden	1,0
1.6	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden	1,0
1.7	Anliegerparken am Fahrbahnrand muss z. T. zu Erreichung der Breiten weichen; Dadurch Erreichbarkeit der Kleingärten eingeschränkt und Akzeptanz der Anlieger fraglich	5,0
1.8	Erneuerung der Fahrbahndecke (Kopfsteinpflaster ersetzen), Nutzung der Privatstraße	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,29]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [1,33]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Nur wenig frequentiert und z. T. schlecht einsehbar	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,28 km		
T-15-b-1 Priesterweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,4
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,7
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		870.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		995.400		
Kosten pro Kilometer		778.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,28 km		
T-15-b-1 Priesterweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,9
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,7
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		870.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		995.400		
Kosten pro Kilometer		778.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,28 km		
T-15-b-1 Priesterweg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,8
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		870.400		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		995.400		
Kosten pro Kilometer		778.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,15 km		
T-15-b-2 Vorarlberger Damm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,2
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	
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	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	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		25.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		25.500		
Kosten pro Kilometer		170.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Durch Einrichtung eines Zweirichtungsradweges z. T. Einzelfällungen von Baumbestand vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Aufgrund Schaffung einer neuen, attraktiven Spazier- und Wegeverbindung werden leichte Konflikte mit Fußgängern erwartet	3,0
1.4	Geringe Einschränkung der Breite des südlichen Gehweges durch Einrichtung eines Zweirichtungsradweges	1,0
1.5	Einrichtung eines Zweirichtungsradweges entlang einer Hauptverkehrsstraße, dadurch kann es speziell an Knotenpunkten zu Konflikten kommen; jedoch nur ein gering frequentierter Knotenpunkt (Priesterweg)	3,0
1.6	Keine Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs/Lieferverkehrs	1,0
1.7	Durch Einrichtung eines Zweirichtungsradweges z. T. Aufhebung der südlichen Stellplatzreihe vonnöten	5,0
1.8	Kein Denkmalschutz, keine besonderen städtebaulichen Nutzungsansprüche	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,29]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [1,33]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Beleuchtung vorhanden, Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung eines Sportvereins sowie kleinerer Gewerbeeinrichtungen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,15 km		
T-15-b-2 Vorarlberger Damm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,9
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		25.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		25.500		
Kosten pro Kilometer		170.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,15 km		
T-15-b-2 Vorarlberger Damm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		25.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		25.500		
Kosten pro Kilometer		170.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,15 km		
T-15-b-2 Vorarlberger Damm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,5
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		25.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		25.500		
Kosten pro Kilometer		170.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,42 km		
T-15-b-3 Weg nördl. Kleingärten		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	
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	5,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		732.900		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		732.900		
Kosten pro Kilometer		1.745.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Flächenhafte Rodung des bestehenden Baumbestands in der bestehenden Böschung vonnöten	5,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Fußgängeraufkommen auch nach Schaffung der Verbindung als sehr gering zu erwarten	1,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	Eingriff in Kleingartenanlage	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,29]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [1,33]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Soziale Sicherheit im Bestand sehr schlecht, da keine Beleuchtung oder soziale Kontrolle vorhanden, kann auch nach Realisierung der RSV zu Defiziten kommen	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,42 km		
T-15-b-3 Weg nördl. Kleingärten		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,4
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		732.900		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		732.900		
Kosten pro Kilometer		1.745.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,42 km		
T-15-b-3 Weg nördl. Kleingärten		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	5,0	2,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	3,1
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		732.900		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		732.900		
Kosten pro Kilometer		1.745.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,42 km		
T-15-b-3 Weg nördl. Kleingärten		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,0
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	5,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		732.900		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		732.900		
Kosten pro Kilometer		1.745.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,43 km		
T-15-c-1 Vorarlberger-/Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	5,0	
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	41,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		34.400		
Umbau Knotenpunkte		500.000		
Investitionskosten		534.400		
Kosten pro Kilometer		1.243.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Durch Einrichtung eines Zweirichtungsradweges z. T. Einzelfällungen von Baumbestand vonnöten (Vorarlberger Damm)	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Fußgängerverkehr niedrig frequentiert; Führung des Radverkehrs voraussichtlich auf der Fahrbahn	1,0
1.4	ÖPNV vorhanden (Buslinien 039, 248, M46)	5,0
1.5	Aufgrund der Verbreiterung der Radverkehrsführung Fahrbahnverschmälerung vonnöten, DTV > 20.000 Kfz/24h	5,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Durch Einrichtung eines Zweirichtungsradweges im Vorarlberger Damm z. T. Aufhebung der südlichen Stellplatzreihe vonnöten	3,0
1.8	Kein Denkmalschutz, keine besonderen städtebaulichen Nutzungsansprüche	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,19]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [1,92]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Beleuchtung vorhanden, Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung von Gewerbeeinrichtungen sowie von Wohnbebauung (Randerschließung)	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,43 km		
T-15-c-1 Vorarlberger-/Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele				
Kriterien	Gewichtung	Note	Note	
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		3,0
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		34.400		
Umbau Knotenpunkte		500.000		
Investitionskosten		534.400		
Kosten pro Kilometer		1.243.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,43 km		
T-15-c-1 Vorarlberger-/Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		34.400		
Umbau Knotenpunkte		500.000		
Investitionskosten		534.400		
Kosten pro Kilometer		1.243.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,43 km		
T-15-c-1 Vorarlberger-/Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,5
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		34.400		
Umbau Knotenpunkte		500.000		
Investitionskosten		534.400		
Kosten pro Kilometer		1.243.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,28 km		
T-15-d-1 Hedwig-Dohm-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,9
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	5,0	
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	5,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		672.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		672.400		
Kosten pro Kilometer		2.401.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bei Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Ostseite (Variante) ggf. Rodung der ostseitigen Bäume vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Fußgängerverkehr niedrig frequentiert	1,0
1.4	Querung des Sachsendamms (Buslinien 039, 248, M46)	5,0
1.5	Querung des Sachsendamms, Führung über Hedwig-Dohm-Straße (DTV = 12.176 Kfz/24h)	5,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Keine Kfz-Stellplätze vorhanden	1,0
1.8	Bau einer zur Brücke am Bahnhof Südkreuz parallelen Brücke über die Autobahn städtebaulich nicht sinnvoll	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,13]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [2,02]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Defizite der sozialen Sicherheit erwartet (Brücke über die Autobahn)	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,28 km		
T-15-d-1 Hedwig-Dohm-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		672.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		672.400		
Kosten pro Kilometer		2.401.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bei Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Ostseite (Variante) ggf. Rodung der ostseitigen Bäume vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Fußgängerverkehr niedrig frequentiert	1,0
1.4	Querung des Sachsendamms (Buslinien 039, 248, M46)	5,0
1.5	Querung des Sachsendamms, Führung über Hedwig-Dohm-Straße (DTV = 12.176 Kfz/24h)	5,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Keine Kfz-Stellplätze vorhanden	1,0
1.8	Bau einer zur Brücke am Bahnhof Südkreuz parallelen Brücke über die Autobahn städtebaulich nicht sinnvoll	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,13]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [2,02]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Defizite der sozialen Sicherheit erwartet (Brücke über die Autobahn)	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,28 km		
T-15-d-1 Hedwig-Dohm-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,9
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	3,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		672.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		672.400		
Kosten pro Kilometer		2.401.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bei Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Ostseite (Variante) ggf. Rodung der ostseitigen Bäume vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Fußgängerverkehr niedrig frequentiert	1,0
1.4	Querung des Sachsendamms (Buslinien 039, 248, M46)	5,0
1.5	Querung des Sachsendamms, Führung über Hedwig-Dohm-Straße (DTV = 12.176 Kfz/24h)	5,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Keine Kfz-Stellplätze vorhanden	1,0
1.8	Bau einer zur Brücke am Bahnhof Südkreuz parallelen Brücke über die Autobahn städtebaulich nicht sinnvoll	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,13]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [2,02]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Defizite der sozialen Sicherheit erwartet (Brücke über die Autobahn)	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,28 km		
T-15-d-1 Hedwig-Dohm-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		3,1
2.1	Direktheit (Umwegefaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	3,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		672.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		672.400		
Kosten pro Kilometer		2.401.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bei Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Ostseite (Variante) ggf. Rodung der ostseitigen Bäume vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Fußgängerverkehr niedrig frequentiert	1,0
1.4	Querung des Sachsendamms (Buslinien 039, 248, M46)	5,0
1.5	Querung des Sachsendamms, Führung über Hedwig-Dohm-Straße (DTV = 12.176 Kfz/24h)	5,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Keine Kfz-Stellplätze vorhanden	1,0
1.8	Bau einer zur Brücke am Bahnhof Südkreuz parallelen Brücke über die Autobahn städtebaulich nicht sinnvoll	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,13]	3,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$ [2,02]	3,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Defizite der sozialen Sicherheit erwartet (Brücke über die Autobahn)	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Variantenvergleich		T-15		
Ursprüngliche Gewichtung		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-15-a				
T-15-a-1		1,49	2,3	2,2
T-15-a-2		0,41	1,8	
T-15-b				
T-15-b-1		1,28	2,8	2,6
T-15-b-2		0,15	2,5	
T-15-b-3		0,42	2,9	
T-15-a-2 (Teilstrecke)		0,41	1,8	
T-15-c				
T-15-b-1		1,28	2,8	2,8
T-15-b-2		0,15	2,5	
T-15-c-1		0,43	2,5	
T-15-d-1 (Teilstrecke)		0,22	3,2	
T-15-c				
T-15-b-1		1,28	2,8	2,9
T-15-b-2		0,15	2,5	
T-15-b-3 (Teilstrecke)		0,27	2,9	
T-15-d-1		0,28	3,2	
Vorzugsvariante				T-15-a

Variantenvergleich		T-15		
Fokus Kfz-Verkehr		Teltowkanal		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	Note
Infrastruktur				
T-15-a				1,7
T-15-a-1	1,49	1,8		
T-15-a-2	0,41	1,4		
T-15-b				2,4
T-15-b-1	1,28	2,7		
T-15-b-2	0,15	2,8		
T-15-b-3	0,42	2,2		
T-15-a-2 (Teilstrecke)	0,41	1,4		
T-15-c				2,8
T-15-b-1	1,28	2,7		
T-15-b-2	0,15	2,8		
T-15-c-1	0,43	2,8		
T-15-d-1 (Teilstrecke)	0,22	3,0		
T-15-c				2,8
T-15-b-1	1,28	2,7		
T-15-b-2	0,15	2,8		
T-15-b-3 (Teilstrecke)	0,27	2,2		
T-15-d-1	0,28	3,0		
Vorzugsvariante				T-15-a

Variantenvergleich		T-15		
Fokus Umweltverbund / Natur Landschaft Teltowkanal				
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	
Infrastruktur				
T-15-a				2,7
T-15-a-1	1,49	2,8		
T-15-a-2	0,41	2,2		
T-15-b				2,5
T-15-b-1	1,28	2,5		
T-15-b-2	0,15	2,5		
T-15-b-3	0,42	2,8		
T-15-a-2 (Teilstrecke)	0,41	2,2		
T-15-c				2,5
T-15-b-1	1,28	2,5		
T-15-b-2	0,15	2,5		
T-15-c-1	0,43	2,5		
T-15-d-1 (Teilstrecke)	0,22	3,2		
T-15-c				2,6
T-15-b-1	1,28	2,5		
T-15-b-2	0,15	2,5		
T-15-b-3 (Teilstrecke)	0,27	2,8		
T-15-d-1	0,28	3,2		
Vorzugsvariante				T-15-b

Variantenvergleich		T-15		
Fokus Attraktive Strecke		Teltowkanal		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note	Note
Infrastruktur				
T-15-a				1,8
T-15-a-1	1,49	1,9		
T-15-a-2	0,41	1,5		
T-15-b				2,6
T-15-b-1	1,28	2,9		
T-15-b-2	0,15	2,6		
T-15-b-3	0,42	3,0		
T-15-a-2 (Teilstrecke)	0,41	1,5		
T-15-c				2,8
T-15-b-1	1,28	2,9		
T-15-b-2	0,15	2,6		
T-15-c-1	0,43	2,6		
T-15-d-1 (Teilstrecke)	0,22	3,2		
T-15-c				2,9
T-15-b-1	1,28	2,9		
T-15-b-2	0,15	2,6		
T-15-b-3 (Teilstrecke)	0,27	3,0		
T-15-d-1	0,28	3,2		
Vorzugsvariante				T-15-a

Bewertung		0,25 km		
T-16-a-1 Wilhelm-Kabus-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	5,0	
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	41,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		20.000		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		145.000		
Kosten pro Kilometer		580.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bei Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Ostseite (Variante) ggf. Rodung der Straßenbäume vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Hohes Fußgängeraufkommen aufgrund der Nähe zum Fernbahnhof, Breite Gehweg nach Realisierung ggf. eingeschränkt	5,0
1.4	Buslinien 106 und 204 parallel, bei Zweirichtungsführung auf der Ostseite jedoch keine Konflikte, ggf. Einschränkung der Fahrbahnbreite	3,0
1.5	Führung entlang der Hauptverkehrsstraße, Bevorrechtigung KP Tempelhofer Weg entspricht dem Hauptverkehrsstrom (DTV = 13.950 Kfz/24h)	3,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Keine Kfz-Stellplätze vorhanden; Planung: Schaffung einzelner Stellplätze im Straßenraum	1,0
1.8	Kein Denkmalschutz, keine besonderen städtebaulichen Nutzungsansprüche	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,22]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,74]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Leichte Defizite (Bahnunterführung)	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Randerschließung der Wohnbebauung Torgauer Straße/Schöneberger Linse	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,25 km		
T-16-a-1 Wilhelm-Kabus-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,0
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		20.000		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		145.000		
Kosten pro Kilometer		580.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,25 km		
T-16-a-1 Wilhelm-Kabus-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		3,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	5,0	
1.4	ÖPNV	15,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		20.000		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		145.000		
Kosten pro Kilometer		580.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,25 km		
T-16-a-1 Wilhelm-Kabus-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,3
Kosten		€		
Ausbau Strecke		20.000		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		145.000		
Kosten pro Kilometer		580.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,10 km		
T-16-a-2 Weg entlang der Bahntrasse		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		1,9
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	5,0	
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	41,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		44.000	1.405.250	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		44.000	1.449.250	
Kosten pro Kilometer		40.000	1.318.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	2.750	

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bei Verbreiterung Eingriff in bestehende Böschung vonnöten	3,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Stufe1/Vorzugsvariante: Keine baulichen Maßnahmen vorgesehen, Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg; Grüner Hauptwanderweg Berlins	5,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$ [1,22]	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0,74]	1,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Leichte Defizite, da abseits von Hauptverkehrsstraßen, jedoch hohe Frequentierung durch den Radverkehr bereits im Bestand	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,10 km		
T-16-a-2 Weg entlang der Bahntrasse		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				1,8
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		44.000	1.405.250	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		44.000	1.449.250	
Kosten pro Kilometer		40.000	1.318.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	2.750	

Bewertung		1,10 km		
T-16-a-2 Weg entlang der Bahntrasse		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	5,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,6
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		44.000	1.405.250	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		44.000	1.449.250	
Kosten pro Kilometer		40.000	1.318.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	2.750	

Bewertung		1,10 km		
T-16-a-2 Weg entlang der Bahntrasse		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	3,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,0
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten		Stufe 1	Stufe 2	
Ausbau Strecke		44.000	1.405.250	
Umbau Knotenpunkte		0	0	
Investitionskosten		44.000	1.449.250	
Kosten pro Kilometer		40.000	1.318.000	
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0	2.750	

Bewertung		0,11 km		
T-16-b-1 Lotte-Laserstein-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		1,6
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	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	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	41,0		3,8
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	
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				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,0
Kosten		€		
Ausbau Strecke		8.800		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		258.800		
Kosten pro Kilometer		2.353.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Kein Baumbestand im Straßenraum vorhanden	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, Fußgängerverkehr wenig frequentiert	1,0
1.4	Der Streckenabschnitt wird nicht durch den ÖPNV bedient	1,0
1.5	Geringe Nutzungskonflikte (Anliegerstraße)	3,0
1.6	Keine feststellbaren Konflikte mit Wirtschaftsverkehr feststellbar	1,0
1.7	Stellplätze der vorhandenen Park&Ride-Anlage werden bei Realisierung einer RSV reduziert	5,0
1.8	Kein Denkmalschutz, keine besonderen städtebaulichen Nutzungsansprüche	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3 [1,60]	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0 [3,20]	5,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Aufgrund der Nähe zum Fernbahnhof und des relativ hochfrequentierten Bereiches keine Defizite	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,11 km		
T-16-b-1 Lotte-Laserstein-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,7
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,6
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		8.800		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		258.800		
Kosten pro Kilometer		2.353.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,11 km		
T-16-b-1 Lotte-Laserstein-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	1,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	3,6
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		8.800		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		258.800		
Kosten pro Kilometer		2.353.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,11 km		
T-16-b-1 Lotte-Laserstein-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		4,1
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,6
Kosten		€		
Ausbau Strecke		8.800		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		258.800		
Kosten pro Kilometer		2.353.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,29 km		
T-16-b-2 Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	
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	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		4,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				3,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		60.900		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		310.900		
Kosten pro Kilometer		1.072.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Kein Baumbestand im Straßenraum vorhanden	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Bei Verbreiterung der Radwege werden z. T. die Breiten der Gehwege eingeschränkt, jedoch wenig frequentiert	3,0
1.4	Buslinienverkehr vorhanden (Linien 039, 106, 248, M46), Einschränkungen an den Knotenpunkten (Signalisierung) sowie im Streckenverlauf	3,0
1.5	Hochfrequentierte Hauptverkehrsstraße (DTV = 36.900 Kfz/24h), Einschränkungen in den Knotenpunkten (Abbiegestreifen, Signalisierung), jedoch Haupttrichtung und Zweirichtungsradweg Nordseite	3,0
1.6	Aufgrund des signifikanten Eingriffs in den motorisierten Individualverkehr wird auch der Wirtschaftsverkehr eingeschränkt, welcher den Sachsendam im Durchgangsverkehr benutzt	3,0
1.7	Keine Kfz-Stellplätze vorhanden	1,0
1.8	Kein Denkmalschutz, keine besonderen städtebaulichen Nutzungsansprüche	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3 [1,60]	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0 [3,20]	5,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	3,0
2.4	Hochfrequentierte Hauptverkehrsstraße, jedoch verläuft die Trasse unterhalb der Bahnunterführung und der Sichtkontakt zum höhenmäßig abgesetzten Radweg ist eingeschränkt	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Randerschließung des südlichen Gewerbegebietes sowie einer Universitätseinrichtung	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,29 km		
T-16-b-2 Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		2,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	3,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		4,3
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		60.900		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		310.900		
Kosten pro Kilometer		1.072.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,29 km		
T-16-b-2 Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	2,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	3,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	4,3
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,9
Kosten		€		
Ausbau Strecke		60.900		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		310.900		
Kosten pro Kilometer		1.072.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,29 km		
T-16-b-2 Sachsendamm		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,0
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	3,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		4,5
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				3,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		60.900		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		310.900		
Kosten pro Kilometer		1.072.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,47 km		
T-16-b-3 General-Pape-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	
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	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	5,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		2,7
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten		€		
Ausbau Strecke		308.700		
Umbau Knotenpunkte		151.500		
Investitionskosten		460.200		
Kosten pro Kilometer		312.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Keine Konflikte mit bestehendem Baumbestand	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Separate Gehwege vorhanden, Fußgängerverkehr wenig frequentiert	1,0
1.4	ÖPNV auf kurzen Teilstrecke bis zum Werner-Voß-Damm vorhanden (Linien 184, 248)	3,0
1.5	Relativ hochfrequentiert durch den Kfz-Verkehr (DTV= 4.172 Kfz/24h), dadurch werden deutliche Konflikte mit der Einrichtung einer Fahrradstraße erwartet, insb. bei Realisierung einer Durchfahrtssperre	5,0
1.6	Direkt angrenzend befinden sich Gewerbebetriebe, Konflikte zwischen Anlieferverkehr und Radverkehr durch Einrichtung einer Fahrradstraße/einer RSV zu erwarten, insb. bei Realisierung einer Durchfahrtssperre	5,0
1.7	Die westlichen Stellplätze sind zu entfernen (Halteverbot); mittlerer Parkdruck	3,0
1.8	Kein Denkmalschutz, keine besonderen städtebaulichen Nutzungsansprüche	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3 [1,60]	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0 [3,20]	5,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Relativ hoch frequentierte Straße, leichte Einschränkungen durch die Bahnunterführung	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung des angrenzenden Gewerbegebietes	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,47 km		
T-16-b-3 General-Pape-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		3,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	5,0	
1.7	Parken	17,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,7
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				3,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,8
Kosten		€		
Ausbau Strecke		308.700		
Umbau Knotenpunkte		151.500		
Investitionskosten		460.200		
Kosten pro Kilometer		312.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,47 km		
T-16-b-3 General-Pape-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,5
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	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	5,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	2,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
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				2,5
Kosten €				
Ausbau Strecke		308.700		
Umbau Knotenpunkte		151.500		
Investitionskosten		460.200		
Kosten pro Kilometer		312.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		1,47 km		
T-16-b-3 General-Pape-Straße		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	1,0	
1.4	ÖPNV	3,0	3,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	5,0	
1.7	Parken	3,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		2,8
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	5,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,9
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		308.700		
Umbau Knotenpunkte		151.500		
Investitionskosten		460.200		
Kosten pro Kilometer		312.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,10 km		
T-16-c-1 Alfred-Lion-Steg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		1,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	
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	41,0		3,5
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	
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				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,7
Kosten		€		
Ausbau Strecke		4.000		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		8.000		
Kosten pro Kilometer		80.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Kein Baumbestand im Straßenraum vorhanden (Brücke)	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Keine Trennung zum Fußgängerverkehr (Erhaltung Bestand), Einschätzung des Konfliktpotentials aufgrund des Aufkommens jedoch relativ gering	3,0
1.4	separater Weg	1,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	separater Weg	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3 [1,28]$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0 [3,33]$	5,0
2.3	keine signifikanten Höhenveränderungen vorhanden	1,0
2.4	Offen Einsehbare Brücke, jedoch in der Dämmerung/nachts Defizite feststellbar	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,10 km		
T-16-c-1 Alfred-Lion-Steg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,1
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		3,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten		€		
Ausbau Strecke		4.000		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		8.000		
Kosten pro Kilometer		80.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,10 km		
T-16-c-1 Alfred-Lion-Steg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	1,5
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	3,0	
1.4	ÖPNV	15,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	3,0	3,4
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	5,0	
2.3	Topografie	4,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,4
Kosten		€		
Ausbau Strecke		4.000		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		8.000		
Kosten pro Kilometer		80.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,10 km		
T-16-c-1 Alfred-Lion-Steg		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		1,3
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	3,0	
1.4	ÖPNV	3,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	1,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		3,6
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	3,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	5,0	
2.3	Topografie	6,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		5,0
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,2
Kosten		€		
Ausbau Strecke		4.000		
Umbau Knotenpunkte		4.000		
Investitionskosten		8.000		
Kosten pro Kilometer		80.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		0		

Bewertung		0,19 km		
T-16-d-1 Unterführung Bahn		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		85,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	44,0		2,8
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	5,0	
1.4	ÖPNV	7,0	5,0	
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	5,0	
2	Attraktive Strecke	41,0		2,2
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	5,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	15,0		3,1
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,1
Gesamtbewertung				2,5
Kosten				€
Ausbau Strecke				n.b.
Umbau Knotenpunkte				n.b.
Investitionskosten				n.b.
Kosten pro Kilometer				n.b.
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]				n.b.

Ursprüngliche Gewichtung

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Kein Baumbestand im Straßenraum vorhanden (Bahnhofsgebäude)	1,0
1.2	Keine Wasserstraßen vorhanden	1,0
1.3	Sehr hohes Fußgängeraufkommen, Konflikte zu erwarten	5,0
1.4	Führung oberhalb der Gleise; Einschränkungen des Betriebes der S-Bahn während der Bauzeit sowie enormer Abstimmungsbedarf vonnöten	5,0
1.5	separater Weg	1,0
1.6	separater Weg	1,0
1.7	separater Weg	1,0
1.8	Eingriff in 2006 fertigstelltes Bahnhofsgebäude	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] $\leq 1,1$ [1,0]	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$ [0]	1,0
2.3	Rampen vonnöten, um über die Gleise zu führen	5,0
2.4	Separater Weg oberhalb der Bahn, daher ist eine freundliche Gestaltung wichtig (keine Schaffung von Angsträumen), jedoch: gut überwacht Bahnhofsgebäude	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- oder Arbeitsgebieten	5,0
3.2	Direkte Anbindung Bahnhof Südkreuz	1,0

Bewertung		0,19 km		
T-16-d-1 Unterführung Bahn		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		1,6
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	18,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	10,0	1,0	
1.7	Parken	17,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	5,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,2
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,2
Gesamtbewertung				1,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		n.b.		
Umbau Knotenpunkte		n.b.		
Investitionskosten		n.b.		
Kosten pro Kilometer		n.b.		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		n.b.		

Bewertung		0,19 km		
T-16-d-1 Unterführung Bahn		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	60,0		3,2
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	15,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	15,0	5,0	
1.4	ÖPNV	15,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	29,0		2,4
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	9,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	10,0	1,0	
2.3	Topografie	4,0	5,0	
2.4	Soziale Sicherheit	6,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,2
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,2
Gesamtbewertung				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		n.b.		
Umbau Knotenpunkte		n.b.		
Investitionskosten		n.b.		
Kosten pro Kilometer		n.b.		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		n.b.		

Bewertung		0,19 km		
T-16-d-1 Unterführung Bahn		Teltowkanal		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur		89,0		
1	Konflikte/Machbarkeit	24,0		2,5
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	3,0	1,0	
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	3,0	5,0	
1.4	ÖPNV	3,0	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	3,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	3,0	1,0	
1.7	Parken	3,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	3,0	5,0	
2	Attraktive Strecke	65,0		1,9
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	25,0	1,0	
2.2	Anzahl Knotenpunkte	25,0	1,0	
2.3	Topografie	6,0	5,0	
2.4	Soziale Sicherheit	9,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	11,0		3,2
3.1	Erschließungsfunktion	6,0	5,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	5,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				3,2
Gesamtbewertung				2,2
Kosten €				
Ausbau Strecke		n.b.		
Umbau Knotenpunkte		n.b.		
Investitionskosten		n.b.		
Kosten pro Kilometer		n.b.		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		n.b.		

Variantenvergleich		T-16		
Ursprüngliche Gewichtung		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-16-a				2,4
T-16-a-1		0,25	2,4	
T-16-a-2		1,10	2,4	
T-16-b				2,6
T-16-b-1		0,11	3,0	
T-16-b-2		0,29	3,2	
T-16-b-3		1,47	2,5	
T-16-c				2,4
T-16-a-1		0,25	2,4	
T-16-a-2 (Teilstrecke)		0,59	2,4	
T-16-c-1		0,10	2,7	
T-16-b-3 (Teilstrecke)		0,56	2,5	
T-16-d				2,4
T-16-d-1		0,19	2,5	
T-16-a-2 (Teilstrecke)		0,92	2,4	
Vorzugsvariante				T-16-a

Variantenvergleich		T-16		
Fokus Kfz-Verkehr		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-16-a				1,9
T-16-a-1		0,25	2,1	
T-16-a-2		1,10	1,8	
T-16-b				2,8
T-16-b-1		0,11	3,1	
T-16-b-2		0,29	2,7	
T-16-b-3		1,47	2,8	
T-16-c				2,3
T-16-a-1		0,25	2,1	
T-16-a-2 (Teilstrecke)		0,59	1,8	
T-16-c-1		0,10	2,1	
T-16-b-3 (Teilstrecke)		0,56	2,8	
T-16-d				1,8
T-16-d-1		0,19	1,9	
T-16-a-2 (Teilstrecke)		0,92	1,8	
Vorzugsvariante				T-16-d

Variantenvergleich		T-16	
Fokus Umweltverbund / Natur Landschaft Teltowkanal			
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
T-16-a			2,7
T-16-a-1	0,25	2,9	
T-16-a-2	1,10	2,6	
T-16-b			2,6
T-16-b-1	0,11	2,4	
T-16-b-2	0,29	2,9	
T-16-b-3	1,47	2,5	
T-16-c			2,6
T-16-a-1	0,25	2,9	
T-16-a-2 (Teilstrecke)	0,59	2,6	
T-16-c-1	0,10	2,4	
T-16-b-3 (Teilstrecke)	0,56	2,5	
T-16-d			2,7
T-16-d-1	0,19	2,9	
T-16-a-2 (Teilstrecke)	0,92	2,6	
Vorzugsvariante			T-16-b/c

Variantenvergleich		T-16		
Fokus Attraktive Strecke		Teltowkanal		
Ziele		Länge [km]	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
T-16-a				
T-16-a-1		0,25	2,3	2,3
T-16-a-2		1,10	2,3	
T-16-b				
T-16-b-1		0,11	3,6	2,9
T-16-b-2		0,29	3,8	
T-16-b-3		1,47	2,7	
T-16-c				
T-16-a-1		0,25	2,3	2,5
T-16-a-2 (Teilstrecke)		0,59	2,3	
T-16-c-1		0,10	3,2	
T-16-b-3 (Teilstrecke)		0,56	2,7	
T-16-d				
T-16-d-1		0,19	2,2	2,3
T-16-a-2 (Teilstrecke)		0,92	2,3	
Vorzugsvariante				T-16-a/d

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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	Sehr geringer Kfz-Verkehr auf der Trasse	Querung bei mittleren bis geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen in Anliegerstraßen	Wegnahme von Kfz-Fahstreifen 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
Beispiel	Kein Wirtschaftsverkehr auf der Trasse	Wirtschaftsverkehr vorhanden (z. B. Gewerbe/Industriegebiet), jedoch wenig Änderungen der Straßenraumaufteilung	Hohe Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr, der Radweg mitbenutzt; Fahstreifenwegnahme 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
Beispiel	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
Beispiel	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 (Umwegefaktor)*	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$
Beispiel	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$
Anzahl Knotenpunkte*	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$
Beispiel	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$	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
Beispiel	Keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	Topografische Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar (Steigungen $> 2\%$; $\leq 5\%$)	Topografische Veränderungen im Trassenverlauf deutlich wahrnehmbar (Steigungen $> 5\%$)
Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sicht, Umgebung)	Hohe Soziale Sicherheit	Leichte Einschränkungen der Sozialen Sicherheit	Geringe Soziale Sicherheit
Beispiel	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
Beispiel	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
Beispiel	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

Unterlage 8.5-Verworfenne Varianten



SHP Ingenieure



Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname		Seite
1	Verworfenne Varianten	.....	1

Abschnitt	Straße	Ausschlussgrund
T-X-01	Kleinmachnower Weg	Zuwegung/ Weiterführung über Beeskowdamm nicht gegeben
T-X-02	Goerzallee/Beeskowdamm	Straßenraumbreiten ab 13,00 m; DTV 2014 ca. 18.000 + Prognose (2030): 22.000 Kfz/Tag; Busverkehr --> keine RSV realisierbar
T-X-03	Wismarer Straße	Ggf. möglich trotz hoher Umsetzungsbarrieren (LSA, Parken), aber nur in Verbindung mit TX-02 oder TX-04 sinnvoll
T-X-04	Goerzallee	Straßenraumbreiten ab 17,00 m; DTV (2030) = 23.000 Kfz/Tag; bei gegebener Breite wohl nur Zweirichtungsradweg möglich --> aus Sicherheitsgründen zu vermeiden
T-X-05	Königsberger Straße	DTV (2030) = 35.000 Kfz/Tag --> 4-Streifigkeit muss erhalten bleiben; Abbiegestreifen müssen voraussichtlich erhalten bleiben
T-X-06	Hindenburgdamm Süd	DTV (2030) = 24.000 Kfz/Tag, RSV aufgrund des breiten Straßenquerschnittes jedoch prinzipiell umsetzbar; Zuwegung (T-X-05/T-X-04) jedoch verworfen
T-X-07	Bäkestraße	Zuwegung nicht gegeben (T-X-08)
T-X-08	Hindenburgdamm Nord	DTV (2030) = 29.000 Kfz/Tag --> 4-Streifigkeit muss erhalten bleiben; Getrennte Straßenräume ab ca. 11,00 m/Richtung --> RSV nicht umsetzbar
T-X-09	Krahmerstraße	Zuwegung nicht gegeben (T-X-06/08)
T-X-10	Ostpreußendamm	DTV (2030) bis zu 25.500 Kfz/Tag; 2-streifig (Bestand); Straßenraum in diesem Bereich ca. 17,00 m -> Nur Zweirichtungsradweg mgl. --> möglichst zu vermeiden
T-X-11	Marienstraße	Möglich (Anwohnerparken eindämmen, Kopfsteinpflaster entfernen) --> jedoch Zuwegung T-X-10 verworfen
T-X-12	Devrientweg/Hartmannstraße	Möglich (Anwohnerparken eindämmen, Kopfsteinpflaster entfernen) --> jedoch Zuwegung T-X-10 verworfen
T-X-13	Gärtnerstraße	Möglich (Anwohnerparken eindämmen, Kopfsteinpflaster entfernen) --> jedoch Zuwegung T-X-10 verworfen

Abschnitt	Straße	Ausschlussgrund
T-X-14	Siemensstraße süd/Ostpneußendamm	Straßenraumbreiten < 16m; Linienbusverkehr; DTV (2030) = 19.000 Kfz/Tag
T-X-15	Gelände Victoria Lichterfelde	Privatgelände Sportverein
T-X-16	Krahmerstraße	Zuwegung nicht gegeben (T-X-010/14/15)
T-X-17	Teltowkanalstraße	Zuwegung nicht gegeben (T-X-015)
T-X-18	Birkbuschstraße	Zuwegung nicht gegeben (T-X-014/15)
T-X-19	Calandrellistraße	Zuwegung nicht gegeben (T-X-14/17)
T-X-20	Leonorenstraße	DTV (2030) = 26.000; Zuwegung nicht gegeben
T-X-21	Stadtbad Lankwitz	Zuwegung nicht gegeben
T-X-22	Siemensstraße nord	Zweisteifige Fahrbahn mit DTV (2030) = 28.000 Kfz/Tag; Straßenraumbreite ca. 18 m
T-X-23	Stephanstraße west	Möglich --> Jedoch Zuwegung T-X-22 nicht gegeben bzw. Zubringung an T-X-24 sehr umwegig und daher zu verwerfen
T-X-24	Halskestraße	Möglich (beidseitig Stellplätze entfernen) --> Jedoch Zuwegung T-X-22 nicht gegeben bzw. Zubringung an T-X-24 sehr umwegig und daher zu verwerfen
T-X-25	Munsterdamm	(Sehr umwegige Führung, nicht verhältnismäßig; nicht nutzerorientiert); sehr breiter Querschnitt (gut umsetzbar)
T-X-26	Steglitzer Damm	(Sehr umwegige Führung, nicht verhältnismäßig; nicht nutzerorientiert)

Abschnitt	Straße	Ausschlussgrund
T-X-27	Harstedter Weg	(Sehr umwegige Führung, nicht verhältnismäßig; nicht nutzerorientiert)
T-X-28	Prellerweg	(Sehr umwegige Führung, nicht verhältnismäßig; nicht nutzerorientiert)
T-X-29	Grazer Damm	(Sehr umwegige Führung, nicht verhältnismäßig; nicht nutzerorientiert), sehr breiter Querschnitt (gut umsetzbar)
T-X-30	Vorarlberger Damm	(Sehr umwegige Führung, nicht verhältnismäßig; nicht nutzerorientiert)
T-X-31	Gotenstraße	Möglich als Verbindung beider Varianten (West/ursprüngliche Variante), ggf. nachträglich mit aufnehmen
T-X-32	Gotenstraße	Möglich als Verbindung beider Varianten (West/ursprüngliche Variante), ggf. nachträglich mit aufnehmen
T-X-33	Wilhelm-Kabus-Straße	Für Fahrradstraße zu viel DTV (2030) = 14.000 Kfz/Tag; Straßenraumbreite ca. 15 m --> Als Engstelle denkbar wenn Führung auf parallelen neuen Radweg nicht umsetzbar

Unterlage 8.6-Querschnitte



SHP Ingenieure

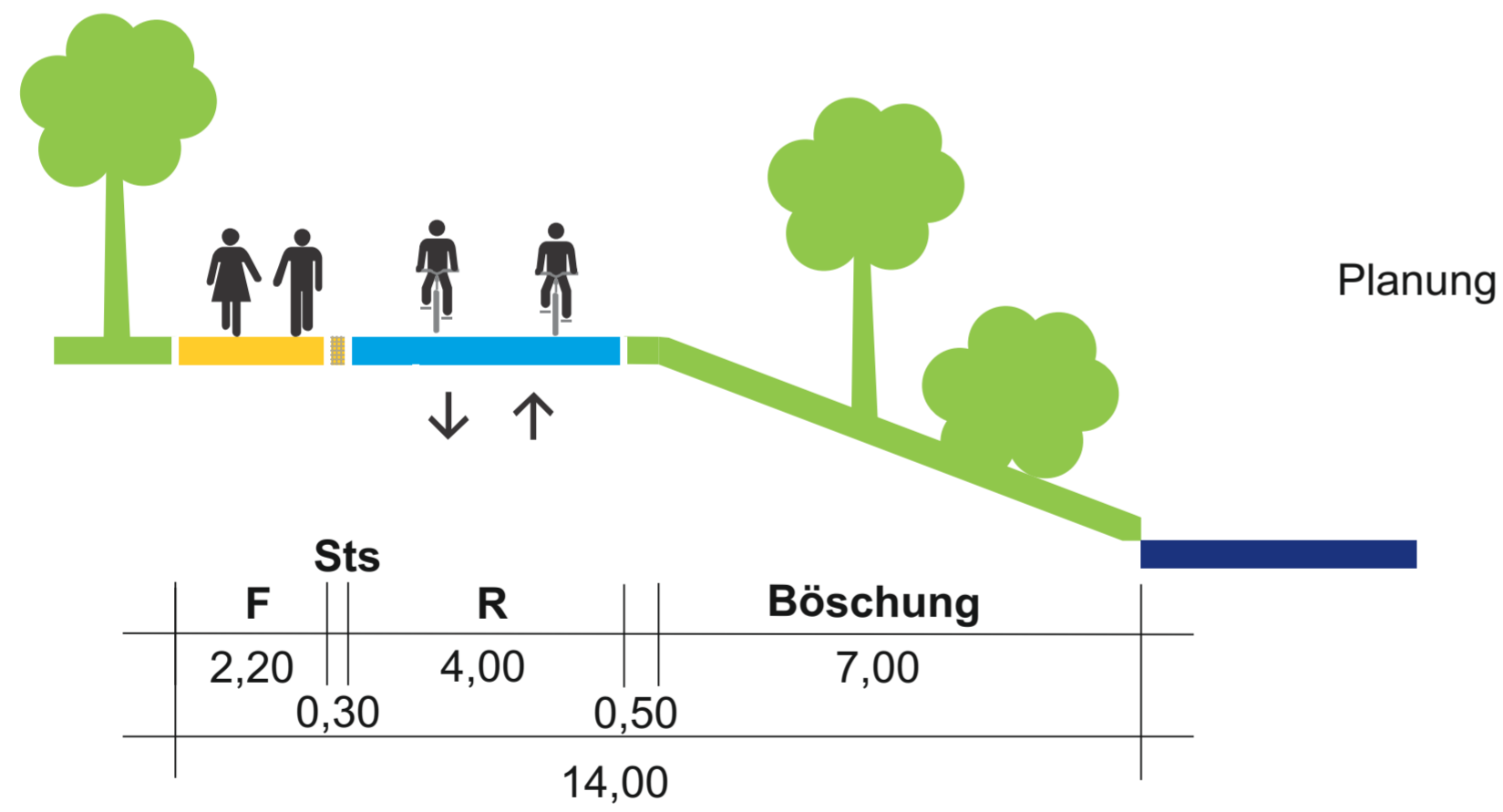
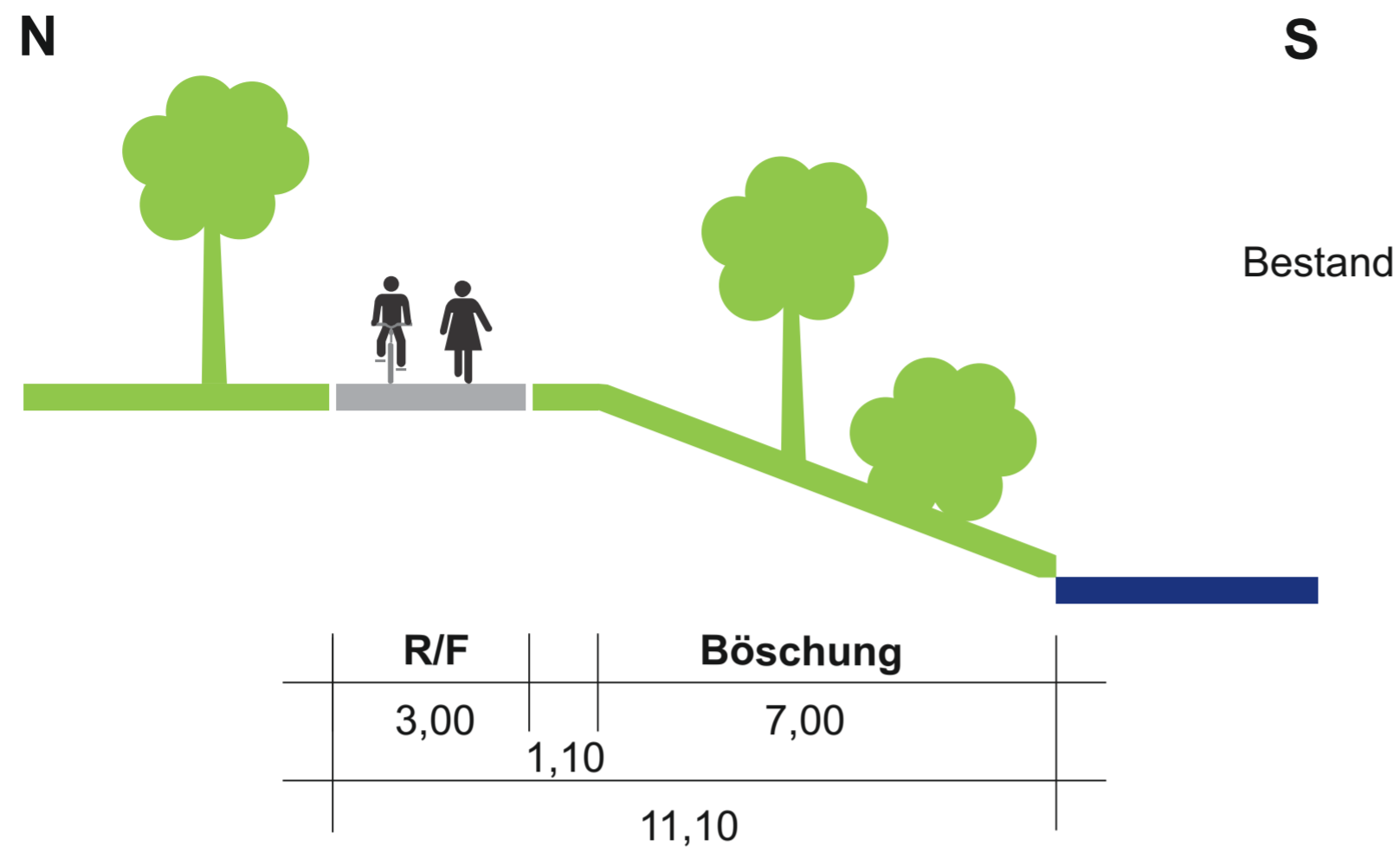
Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
T-01-a-1	Uferweg	1
T-01-a-2	Uferweg	2
T-01-a-3	Uferweg	3
T-01-a-4	Uferweg	4
T-01-a-5	Uferweg	5
T-01-b-1	Uferweg	6
T-01-b-2	Wismarer Straße	7
T-02	Uferweg	8
T-03	Uferweg	9
T-04	Uferweg	10
T-05	Uferweg	11
T-06	Uferweg	12
T-07	Uferweg	13
T-08	Weverpromenade	14
T-09.1	Am Eichgarten	15
T-09.2	Uferweg	16
T-10	Borstellstraße	17
T-11-a-1	Brandenburgische Straße	18
T-11-a-2	Liebenowzeile	19
T-11-b-1	Borstellstraße	20
T-11-b-2	Borstellstraße	21
T-12	Sembitzkistraße	22
T-13	Prellerweg Parallelweg	23
T-14	Priesterweg	24
T-15-a-1	Hans-Baluschek-Park	25
T-15-a-2	S-Bahnhof Südkreuz	26
T-15-b-1	Priesterweg	27
T-15-b-2	Vorarlberger Damm	28
T-15-b-3	BAB Parallelweg	29
T-15-c-1	Sachsendamm	30
T-15-d-1	Hedwig-Dohm-Straße	31
T-16-a-1	Wilhelm-Kabus-Straße	32
T-16-a-2	Schöneberger Schleife	33
T-16-b-1	Lotte-Laserstein-Straße	34
T-16-b-2	Sachsendamm	35
T-16-b-3	General-Pape-Straße	36
T-16-d-1	Bahnhof Südkreuz	37
T-16-c-1	Alfred-Lion-Steg	38
T-W-01	Sedanstraße	39
T-W-02	Lauenburger Straße	40
T-W-03	Lauenburger Straße	41
T-W-04	Lauenburger Straße	42
T-W-05	Körnerstraße	43
T-W-06	Rembrandtstraße	44
T-W-07	Rembrandtstraße	45
T-W-08	Rubenstraße	46
T-W-09	Werdauer Weg	47
T-W-10	Sachsendamm	48
T-W-11	Torgauer Straße	49
T-W-12-a-1	Torgauer Straße	50

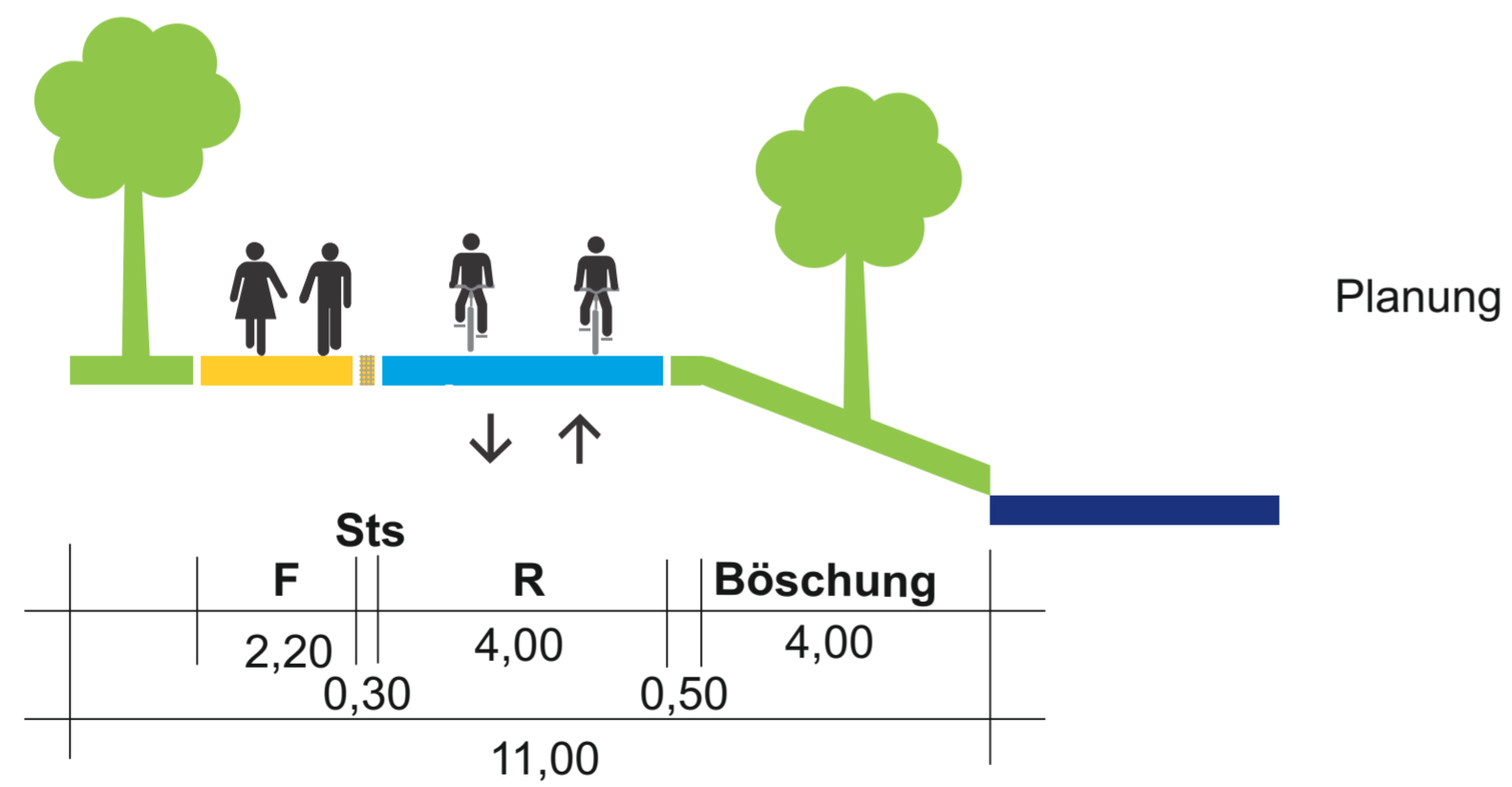
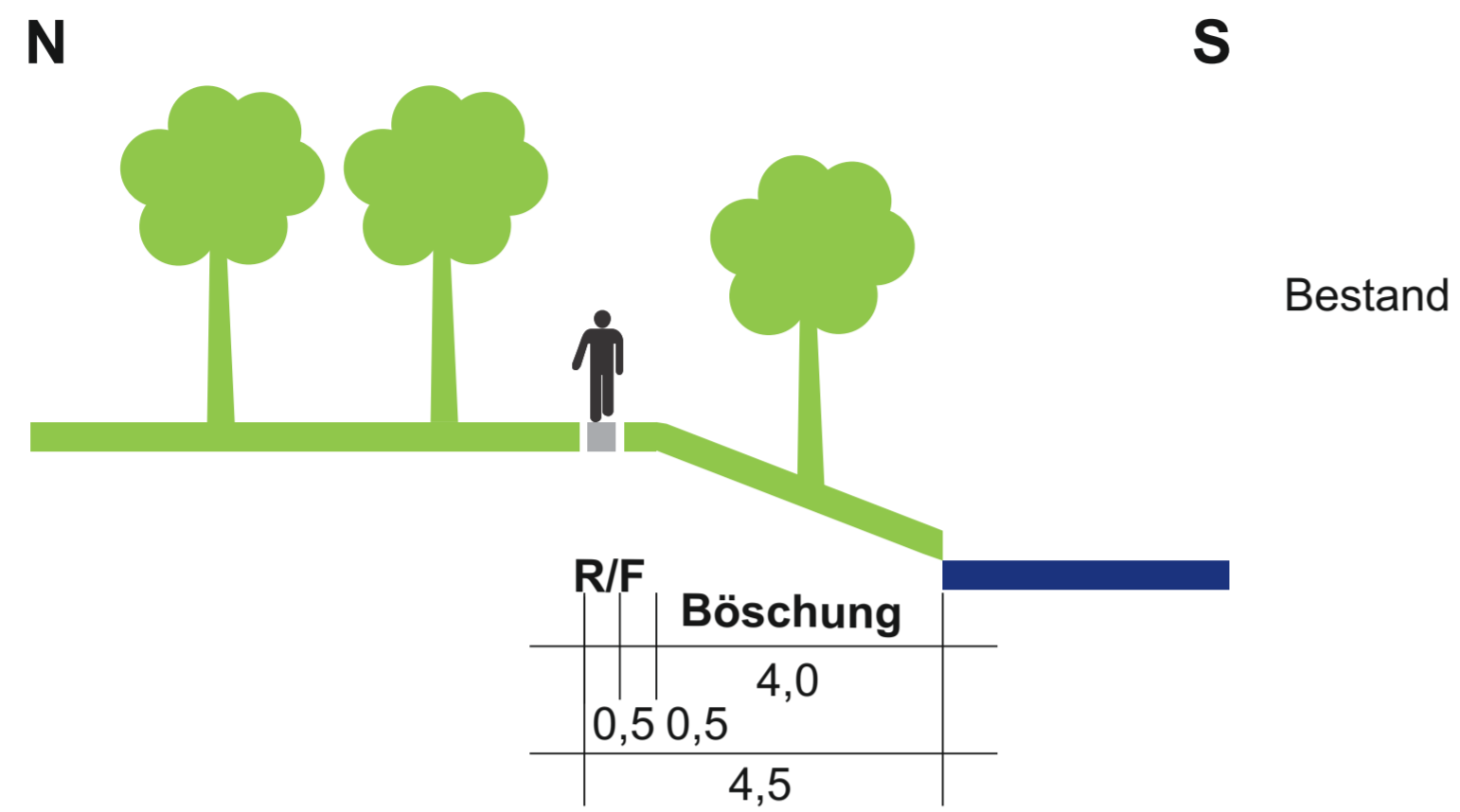


T-W-12-a-2	Cheruskerstraße	.....	51
T-W-12-b-1	Cheruskerpark	.....	52
T-W-13	Cheruskerstraße	.....	53
T-W-14	Czeminskistraße	.....	54

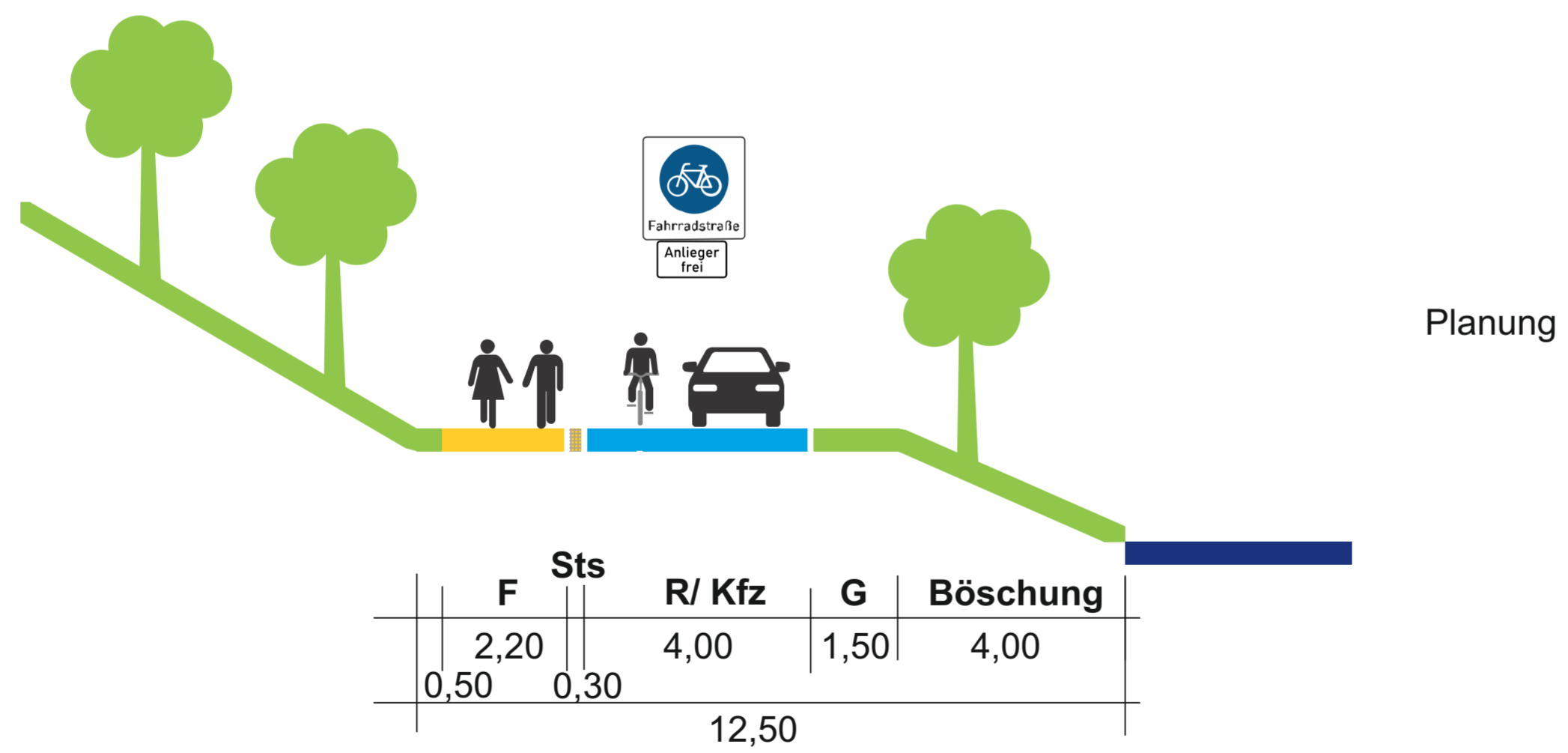
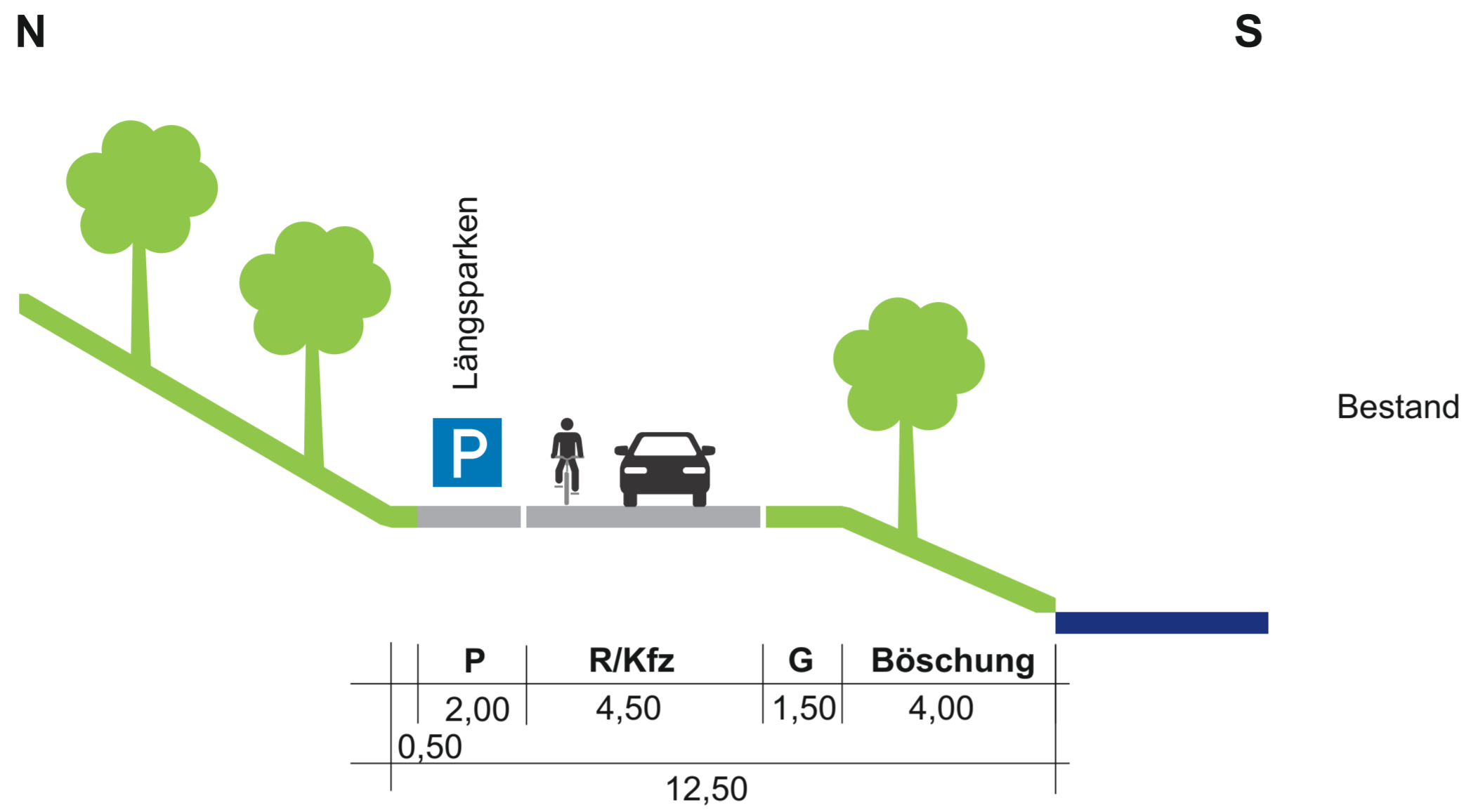
**Querschnitt
Strecke T-01-a-1**

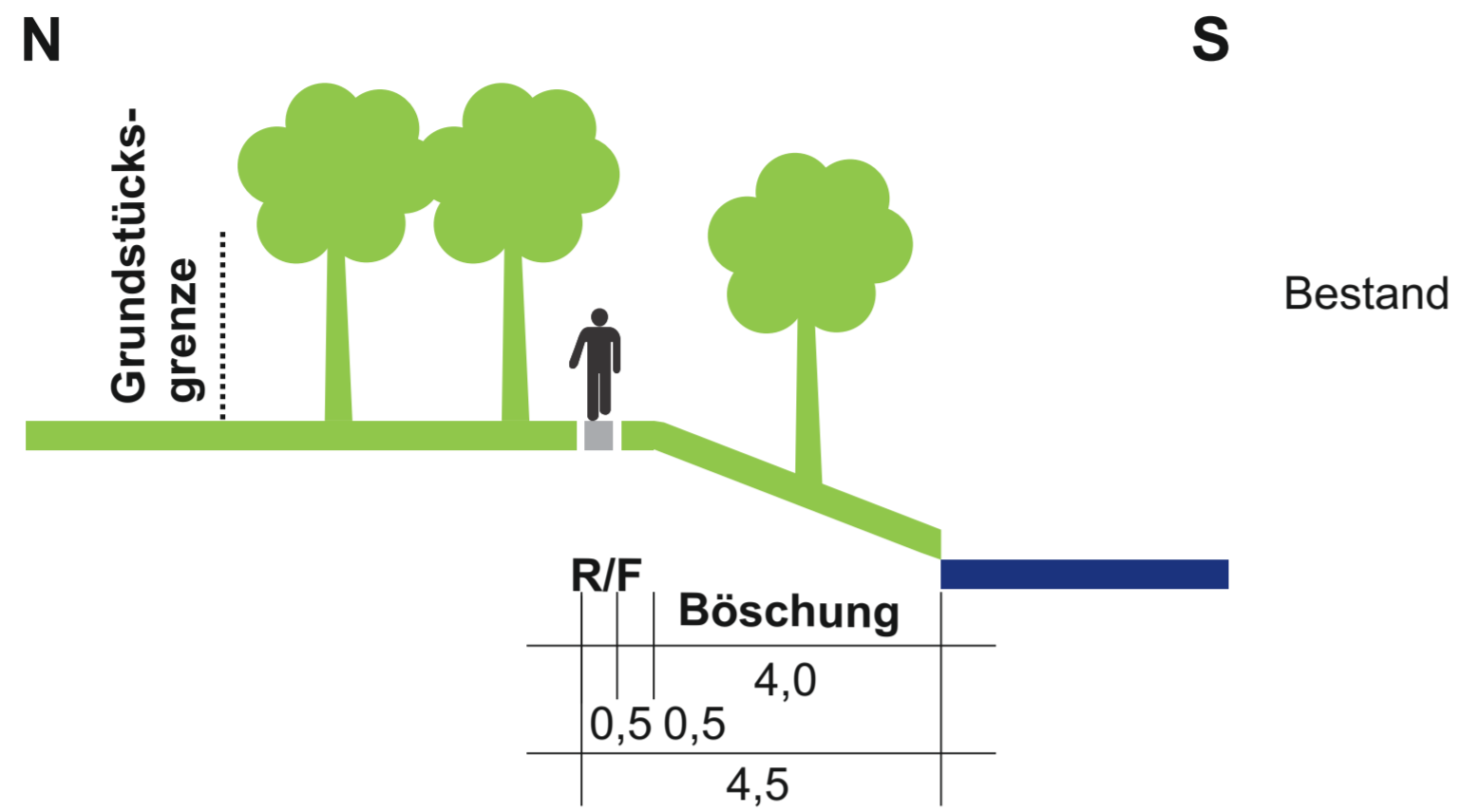


**Querschnitt
Strecke T-01-a-2**

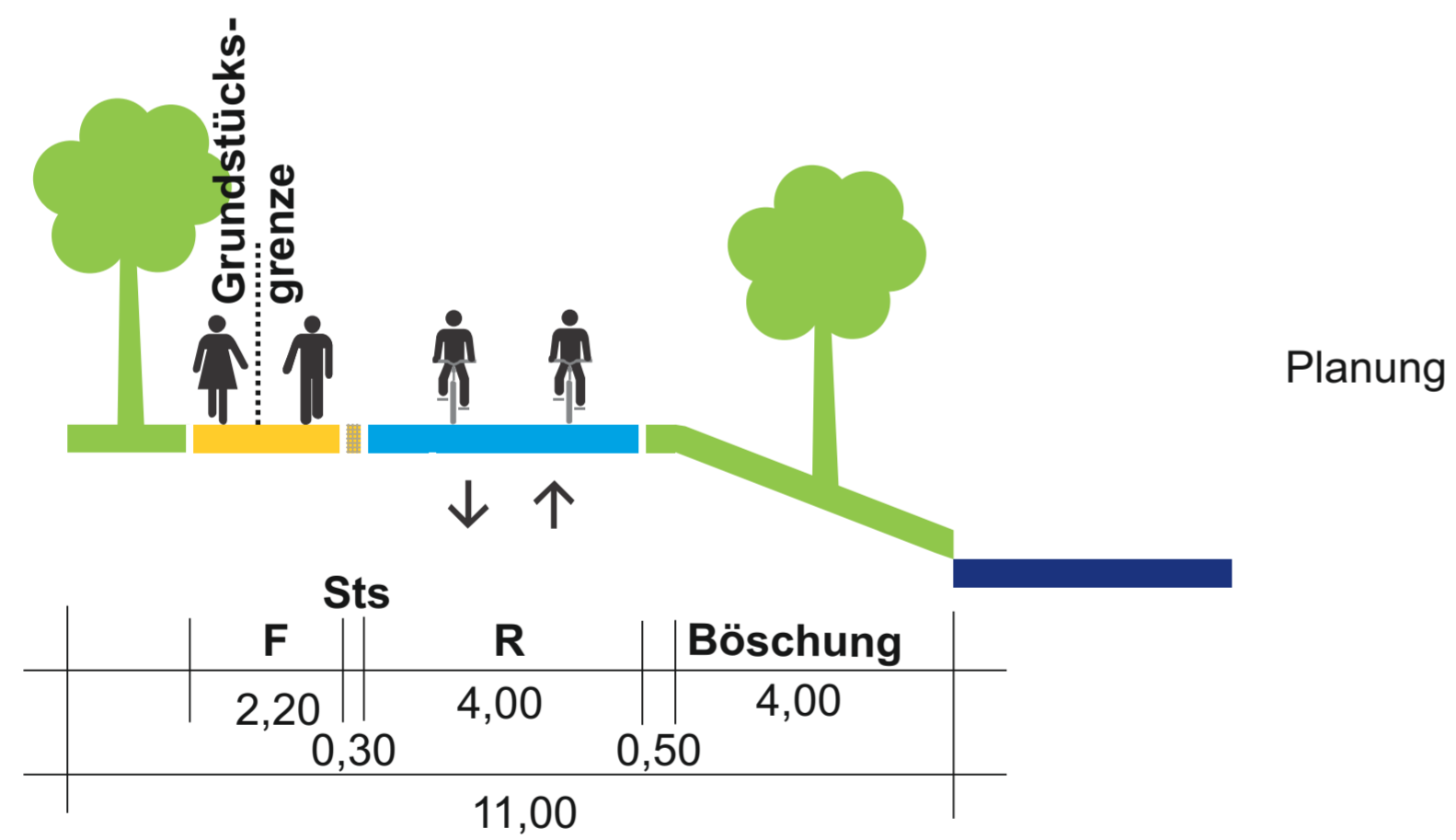


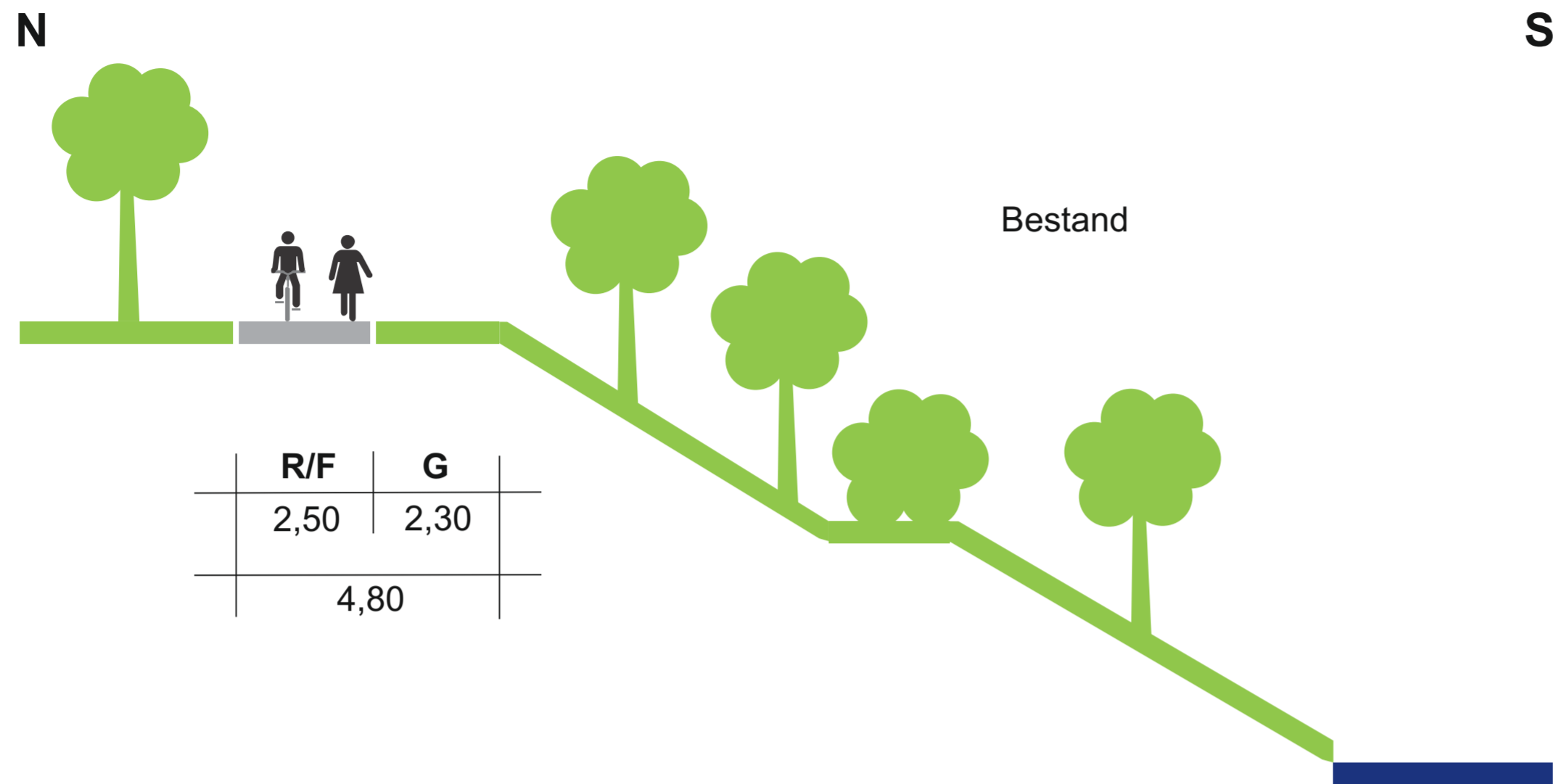
**Querschnitt
Strecke T-01-a-3**



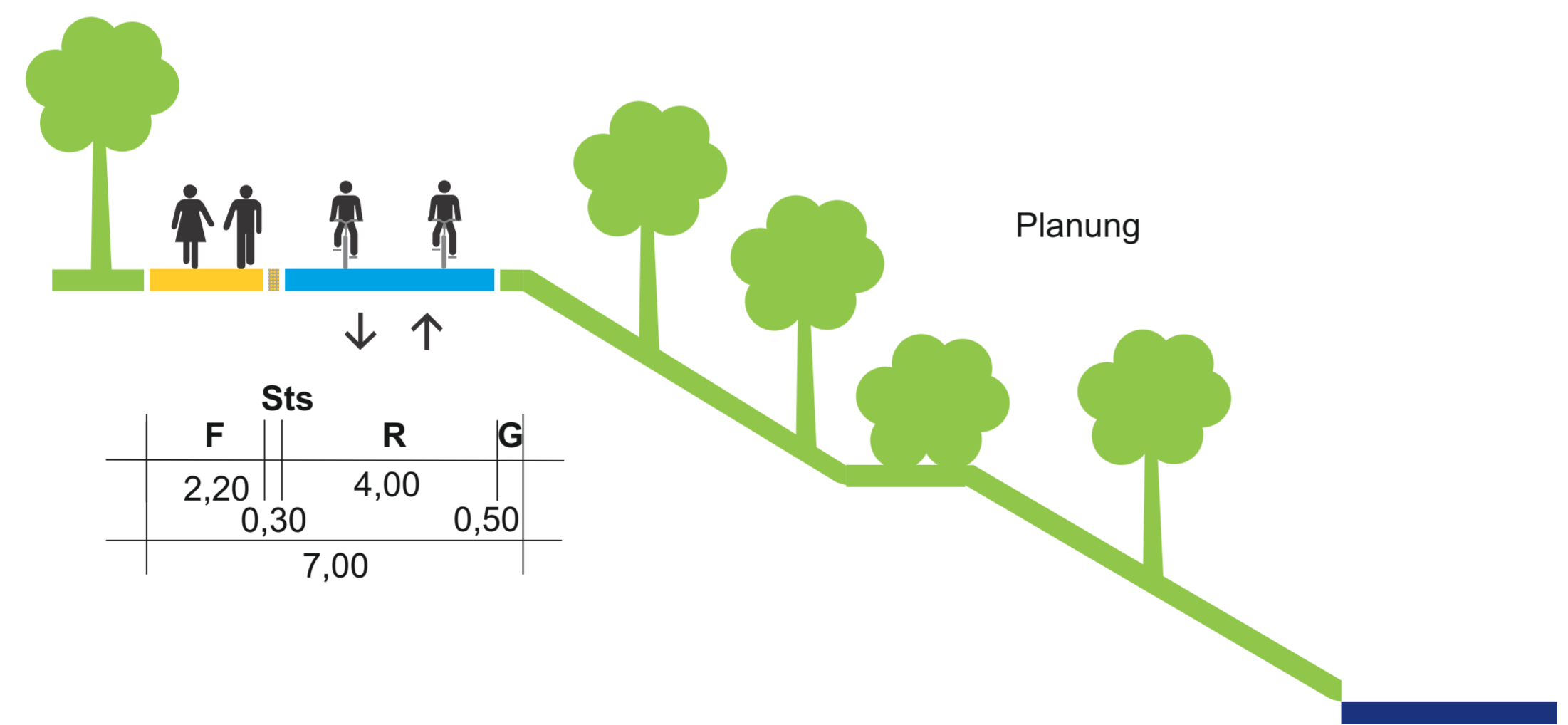


**Querschnitt
Strecke T-01-a-4**

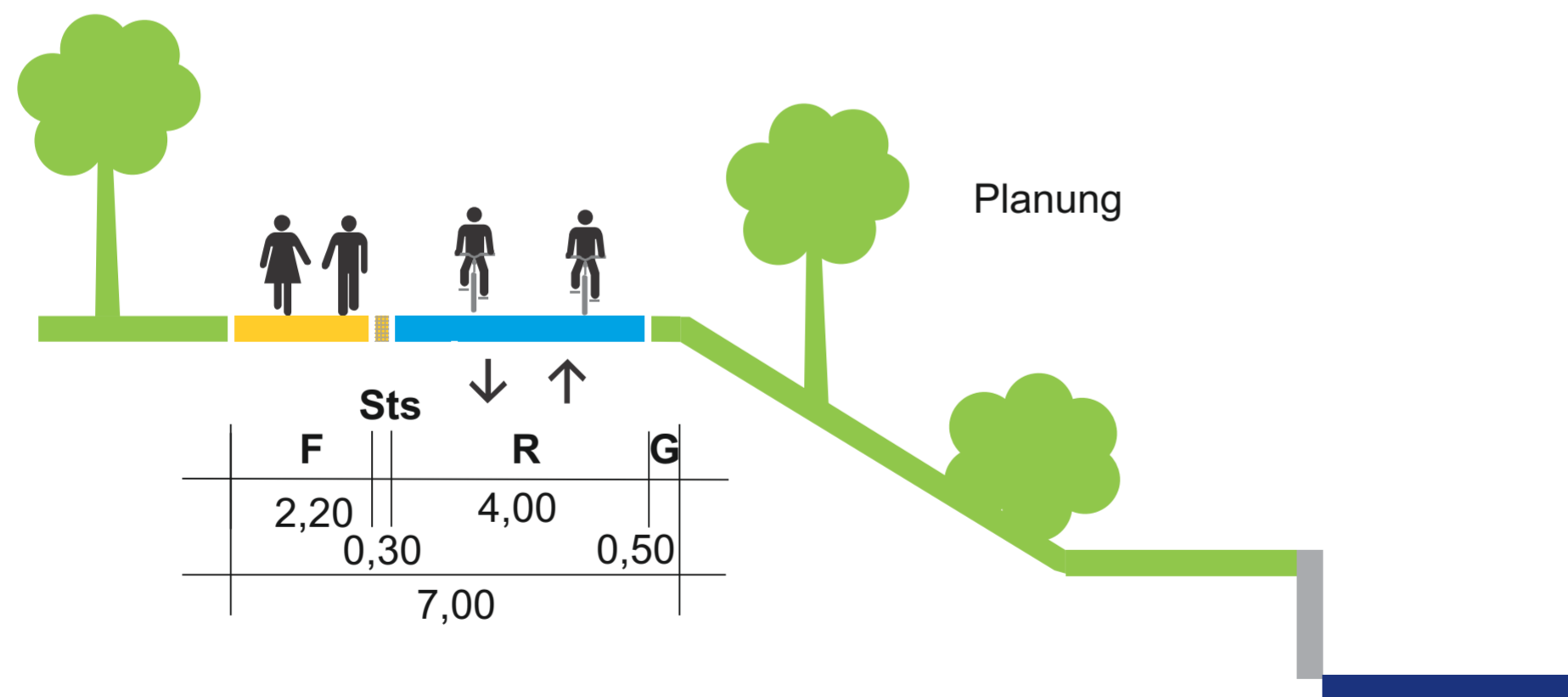
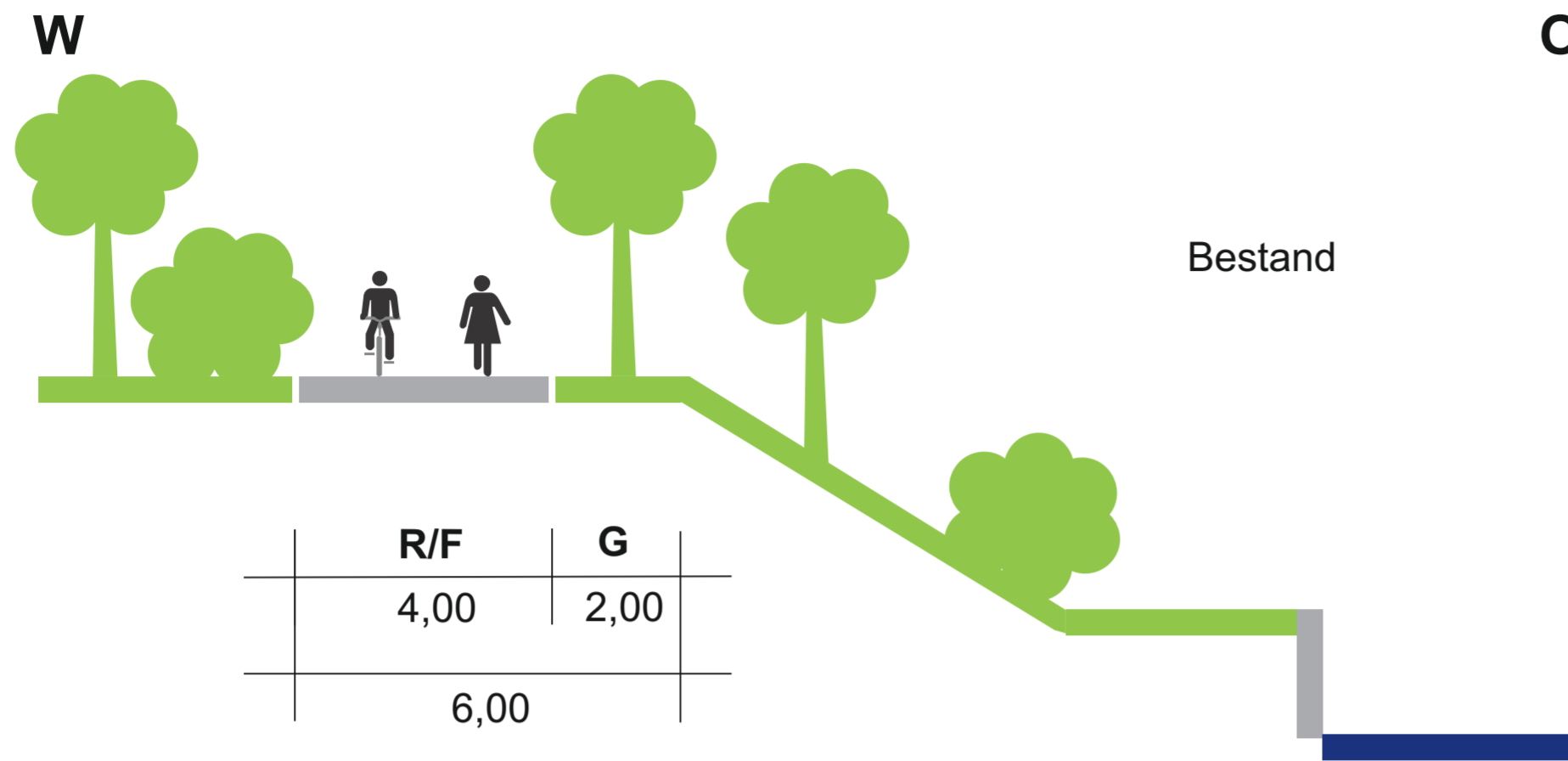




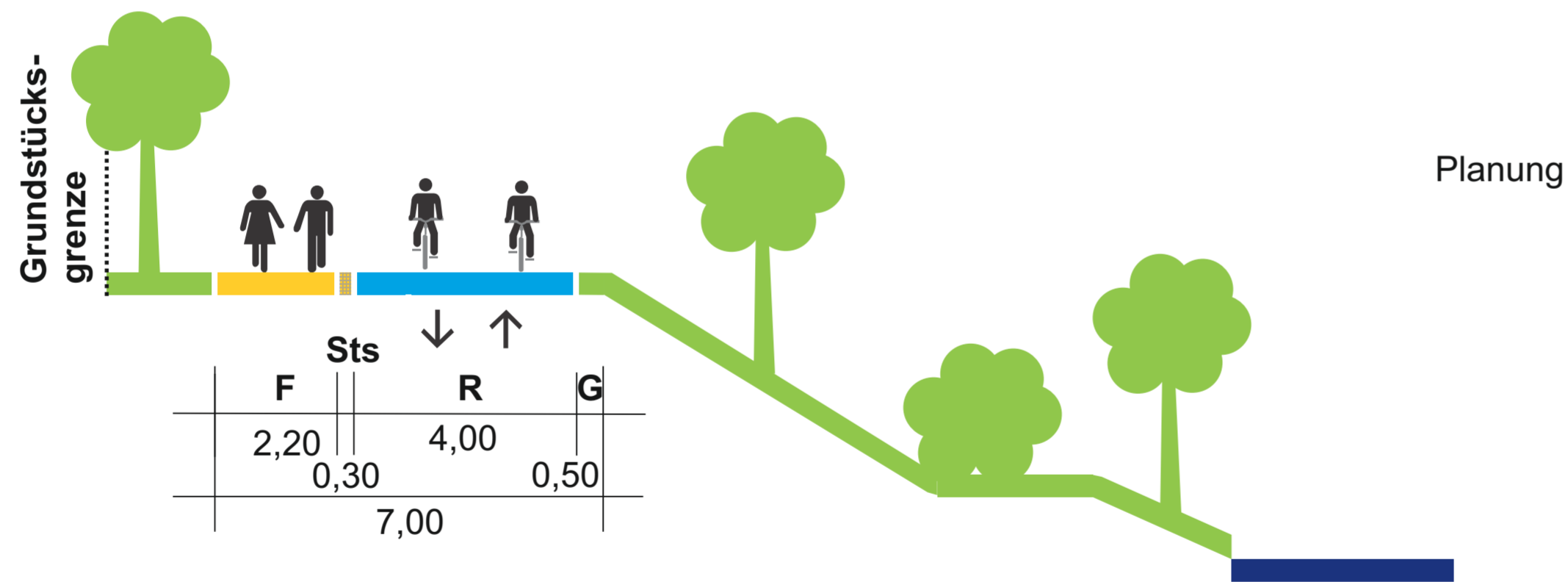
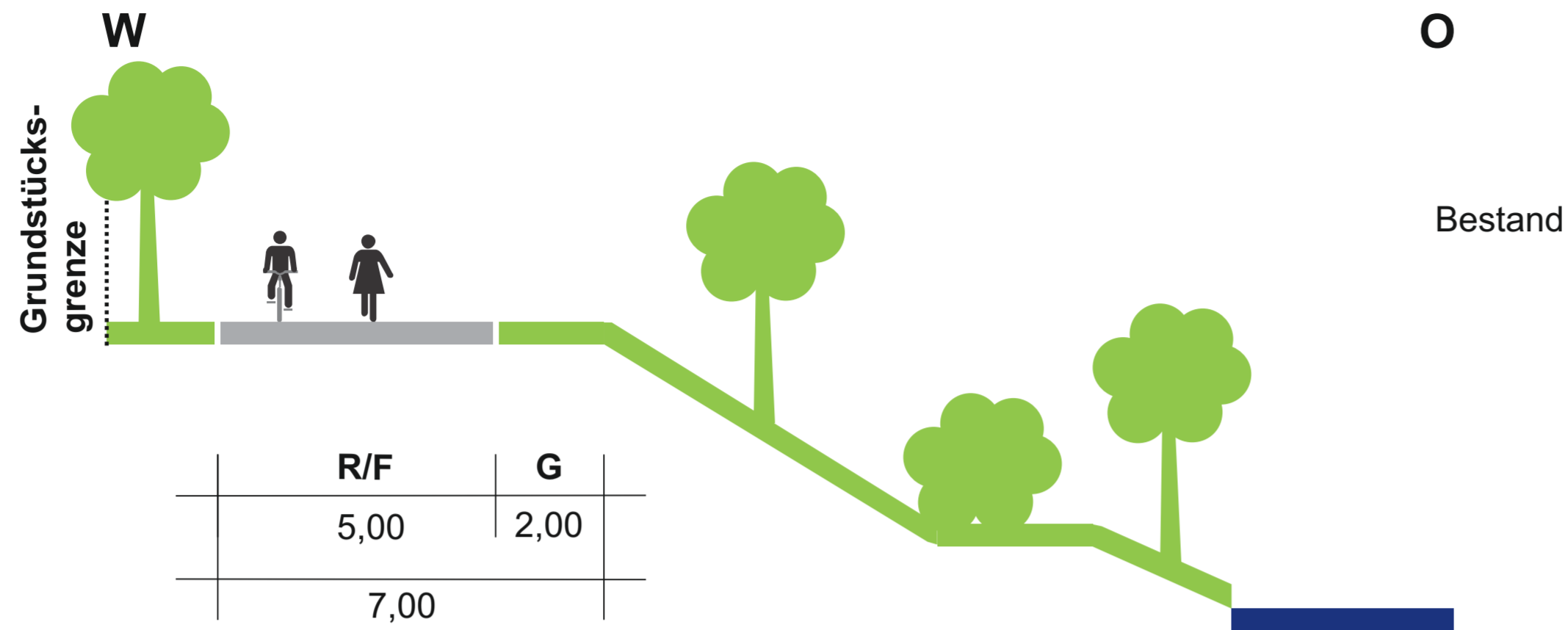
**Querschnitt
Strecke T-01-a-5**

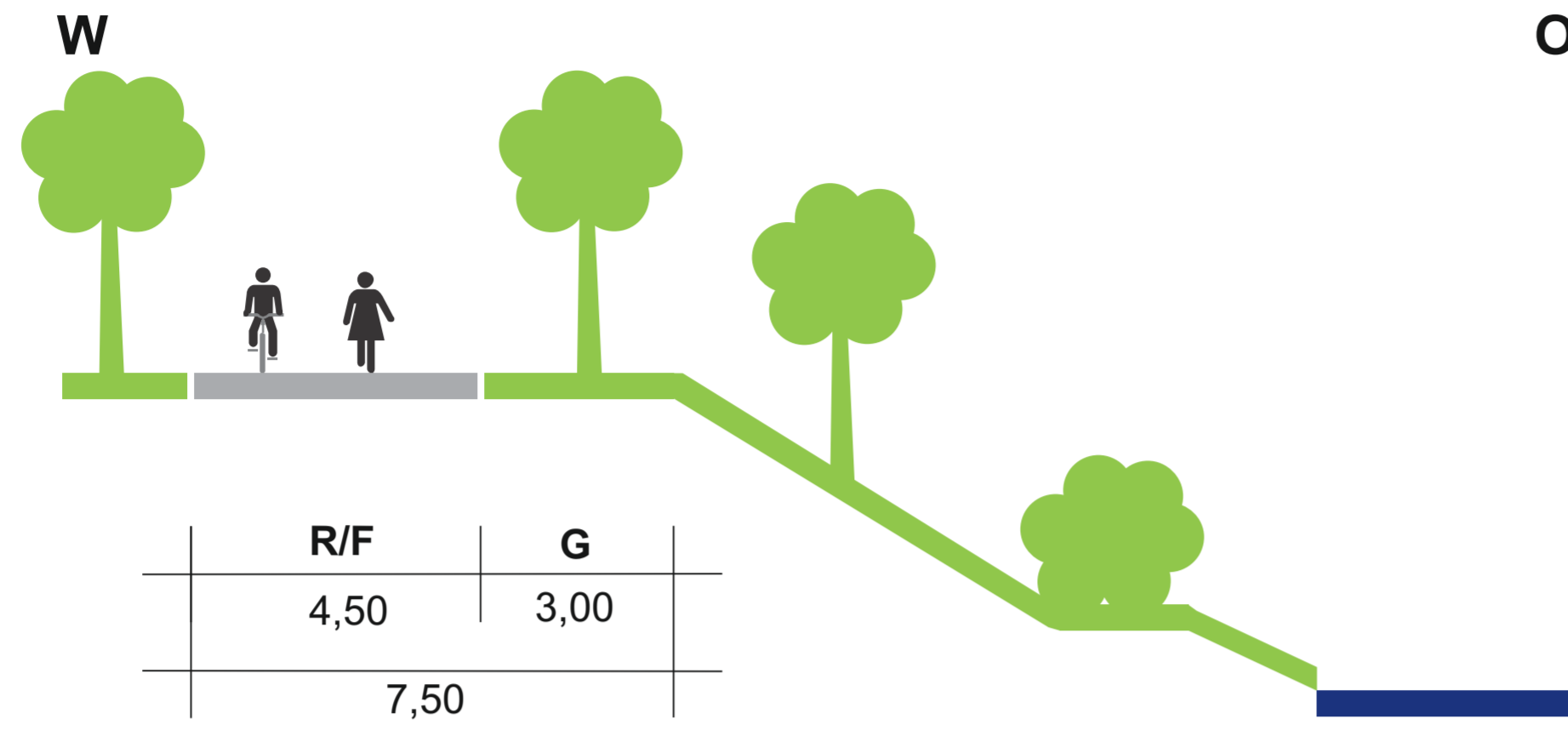


**Querschnitt
Strecke T-02 / T-03**



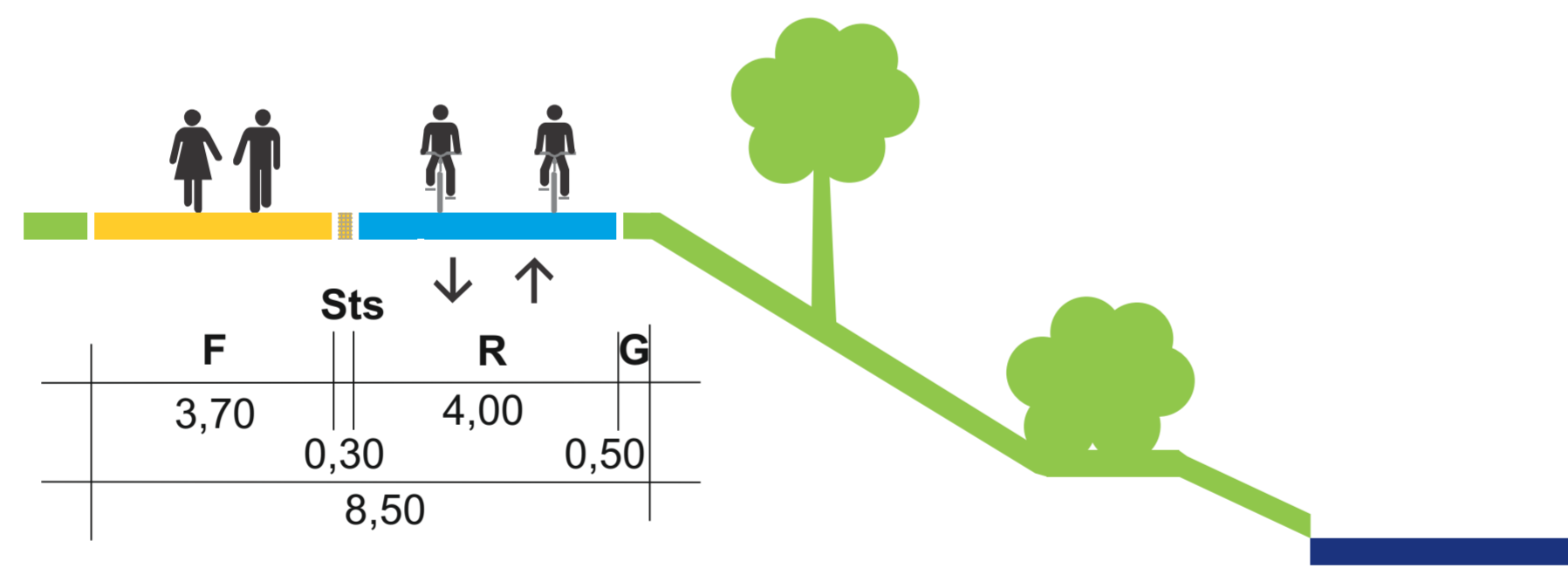
**Querschnitt
Strecke T-04**





Bestand

**Querschnitt
Strecke T-05**

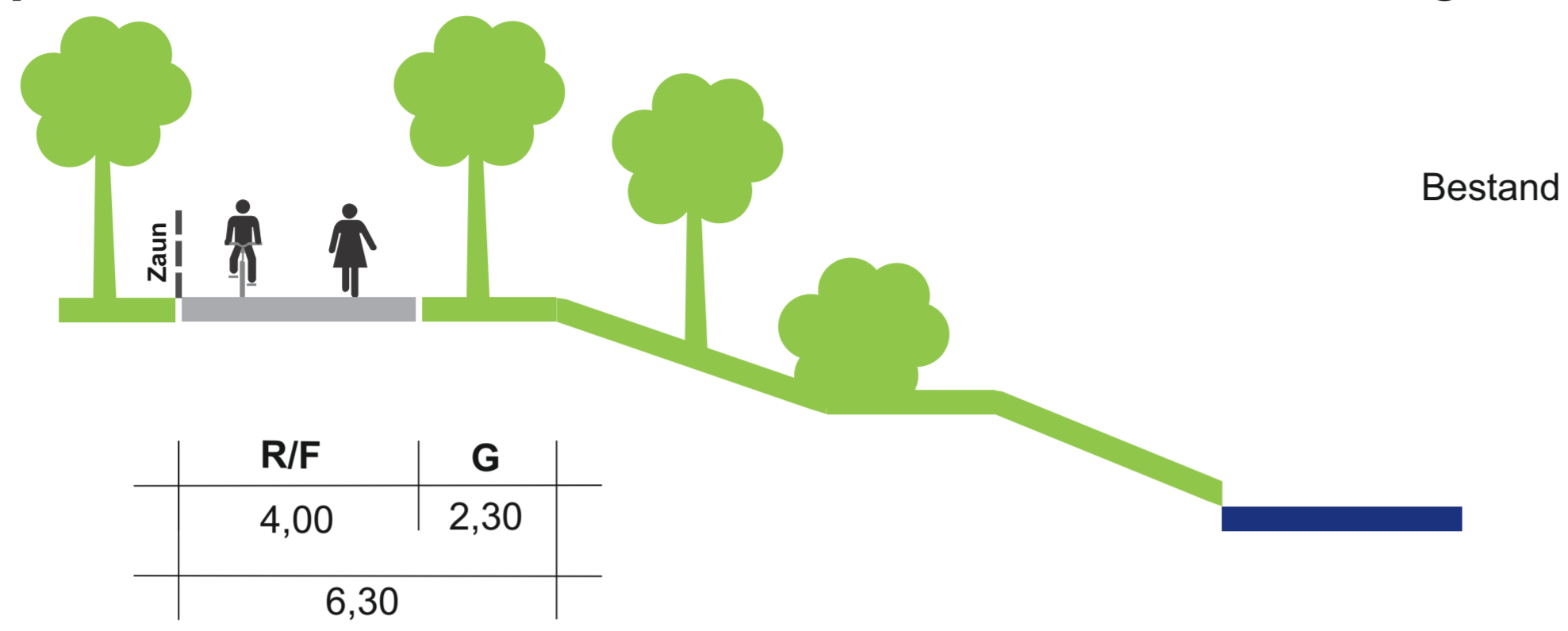


Planung

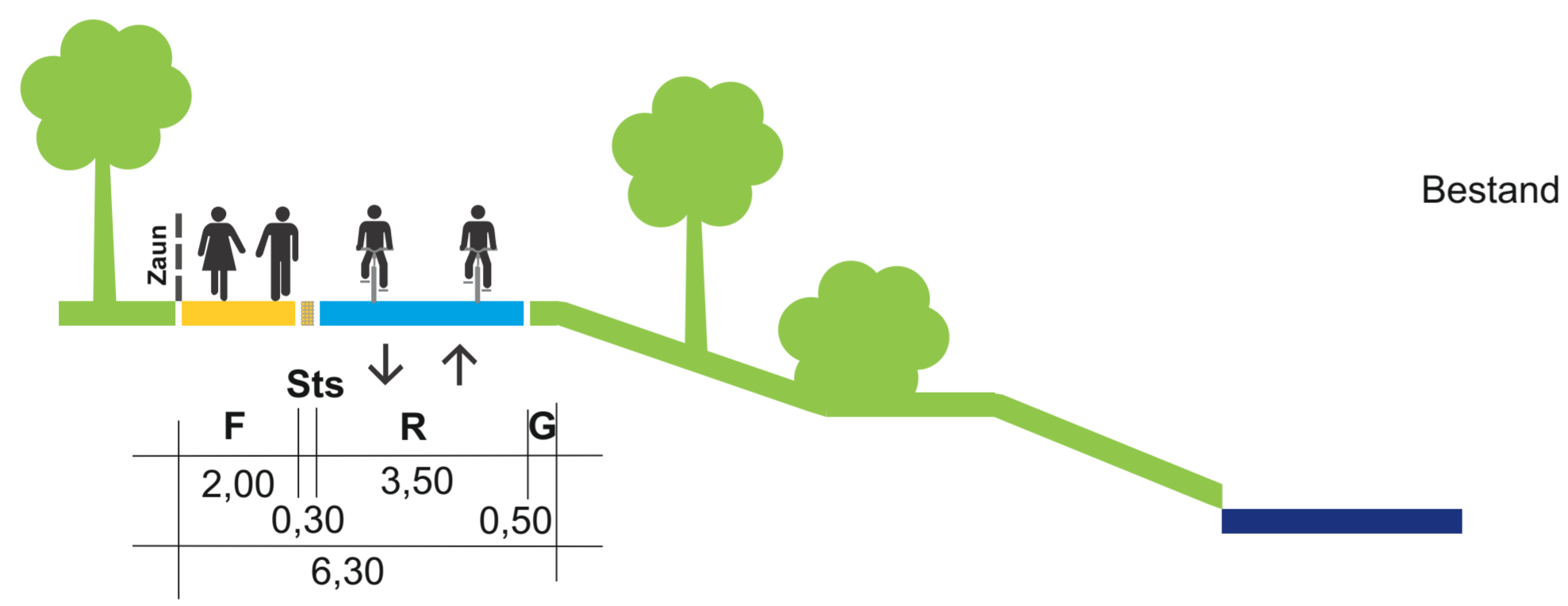
W

O

Querschnitt Strecke T-06



Bestand



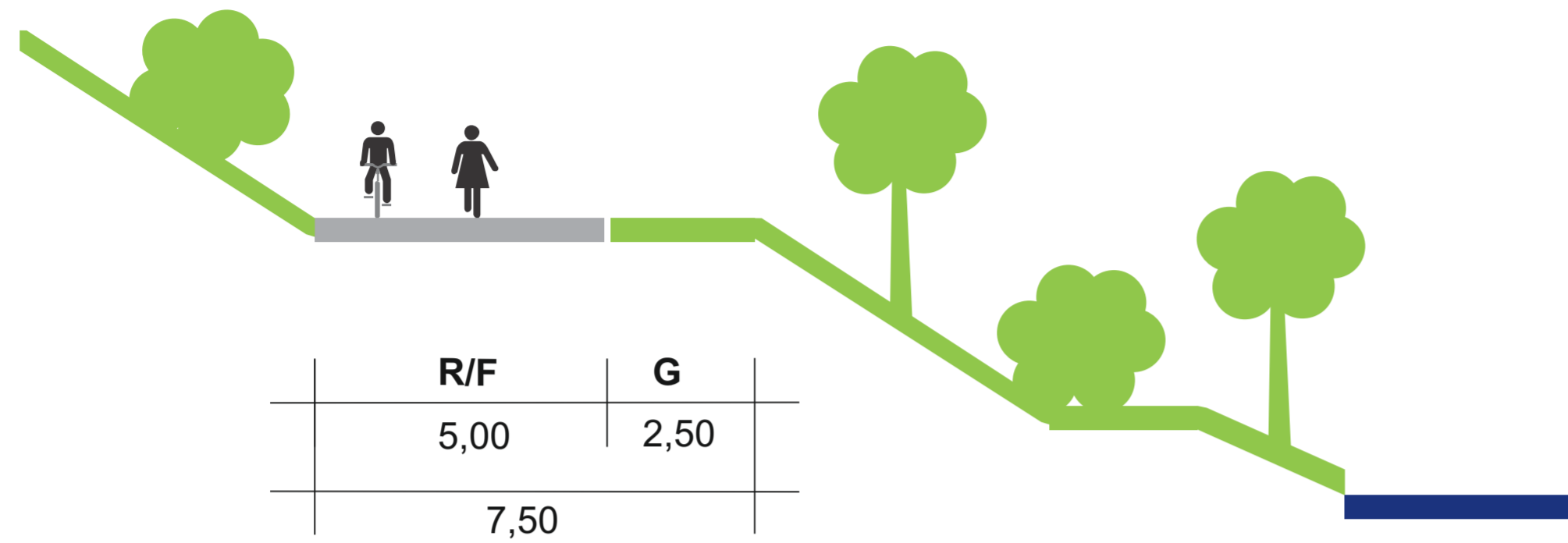
Bestand

W

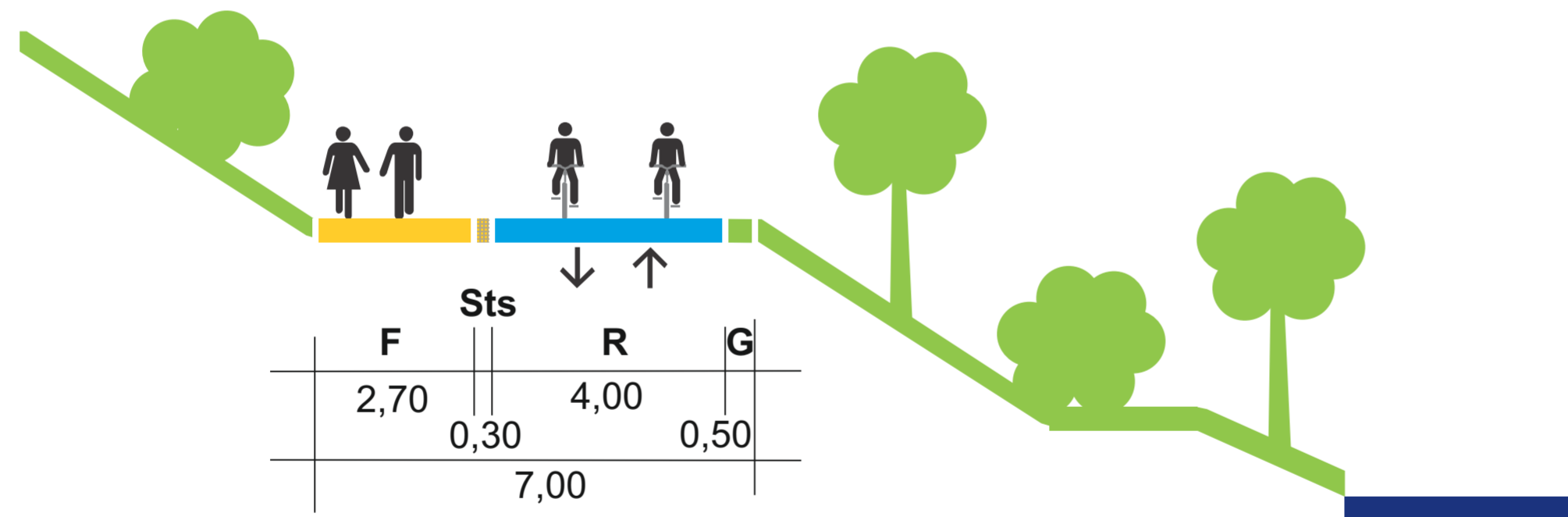
O

Querschnitt Strecke T-07

Bestand

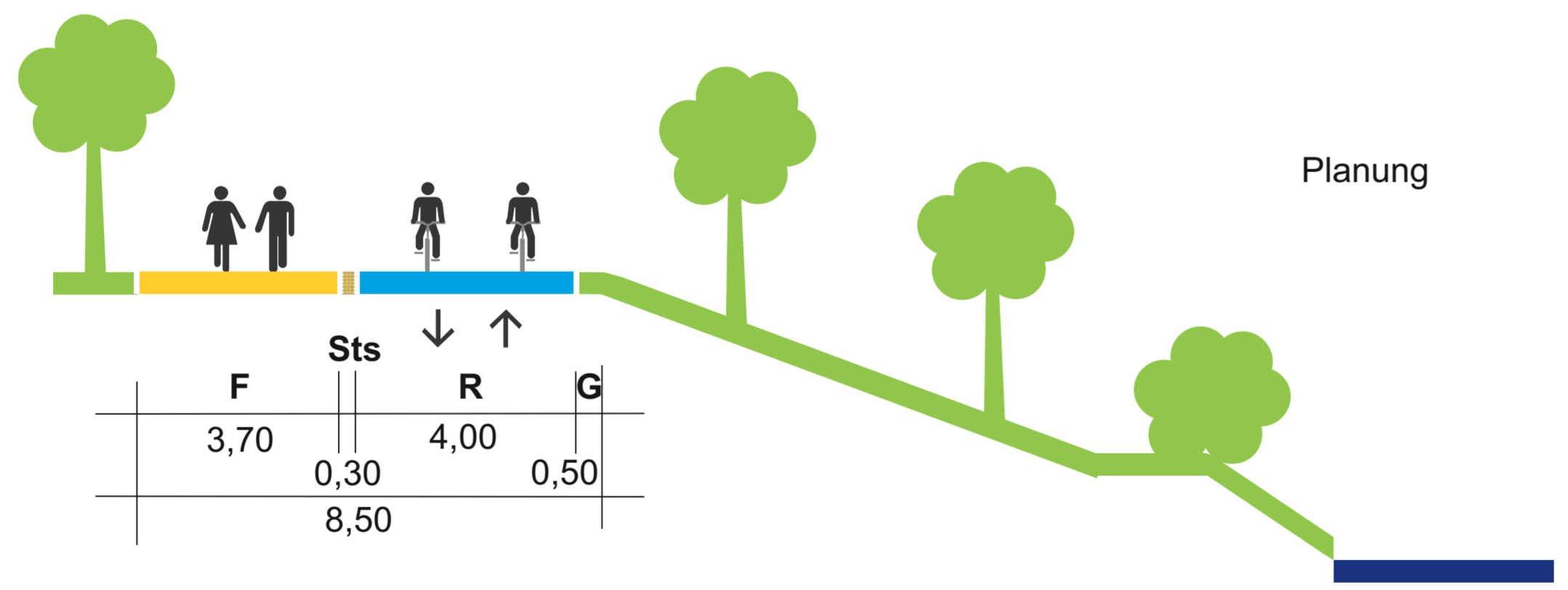


Planung





**Querschnitt
Strecke T-08**

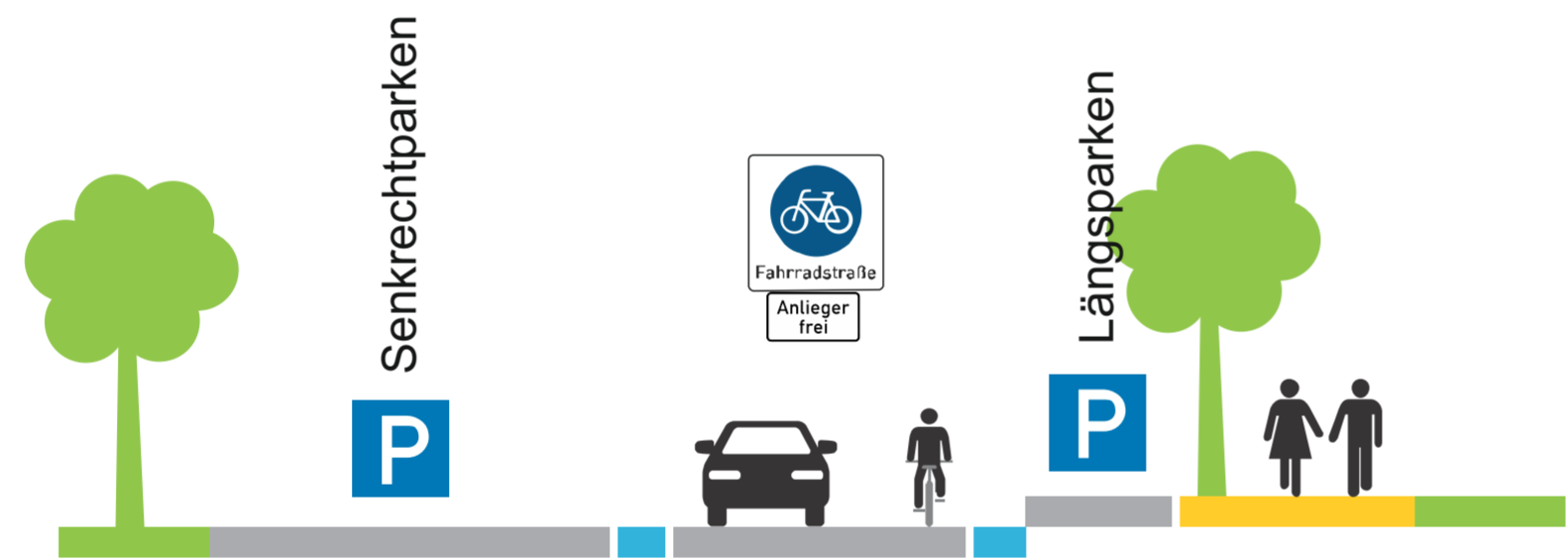


Querschnitt Strecke T-09.1



Bestand

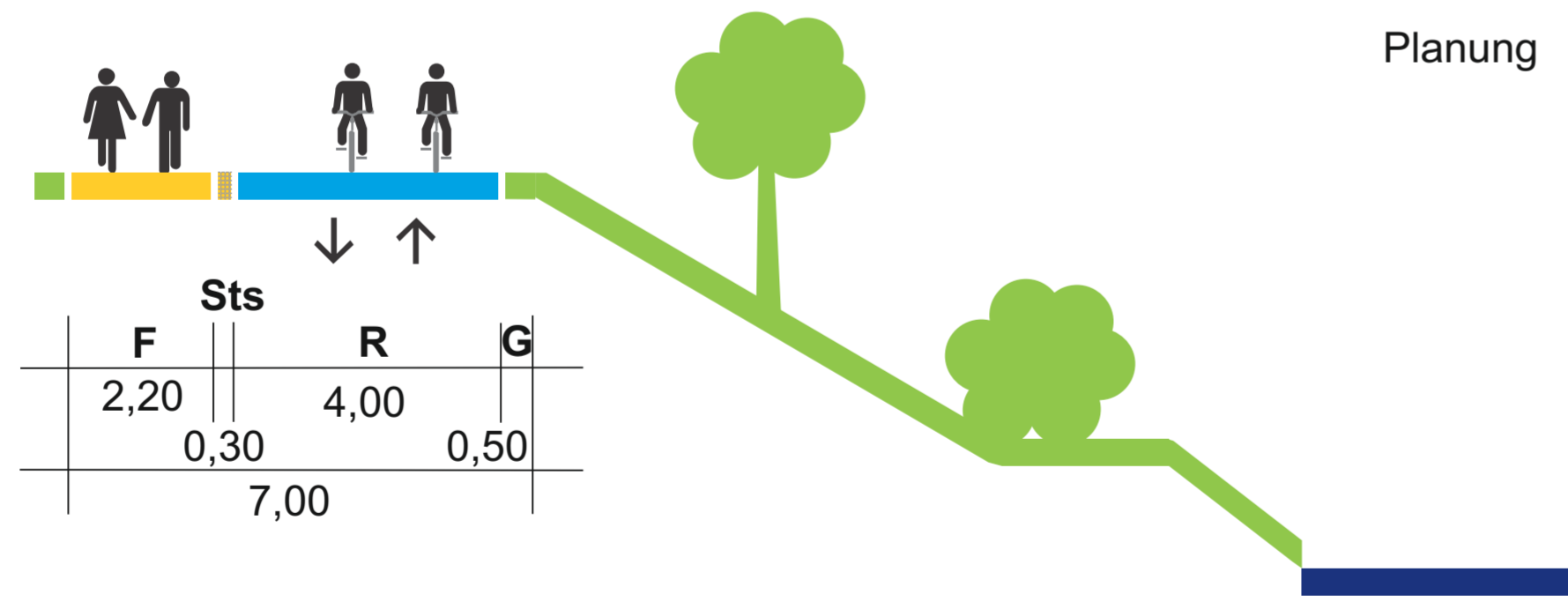
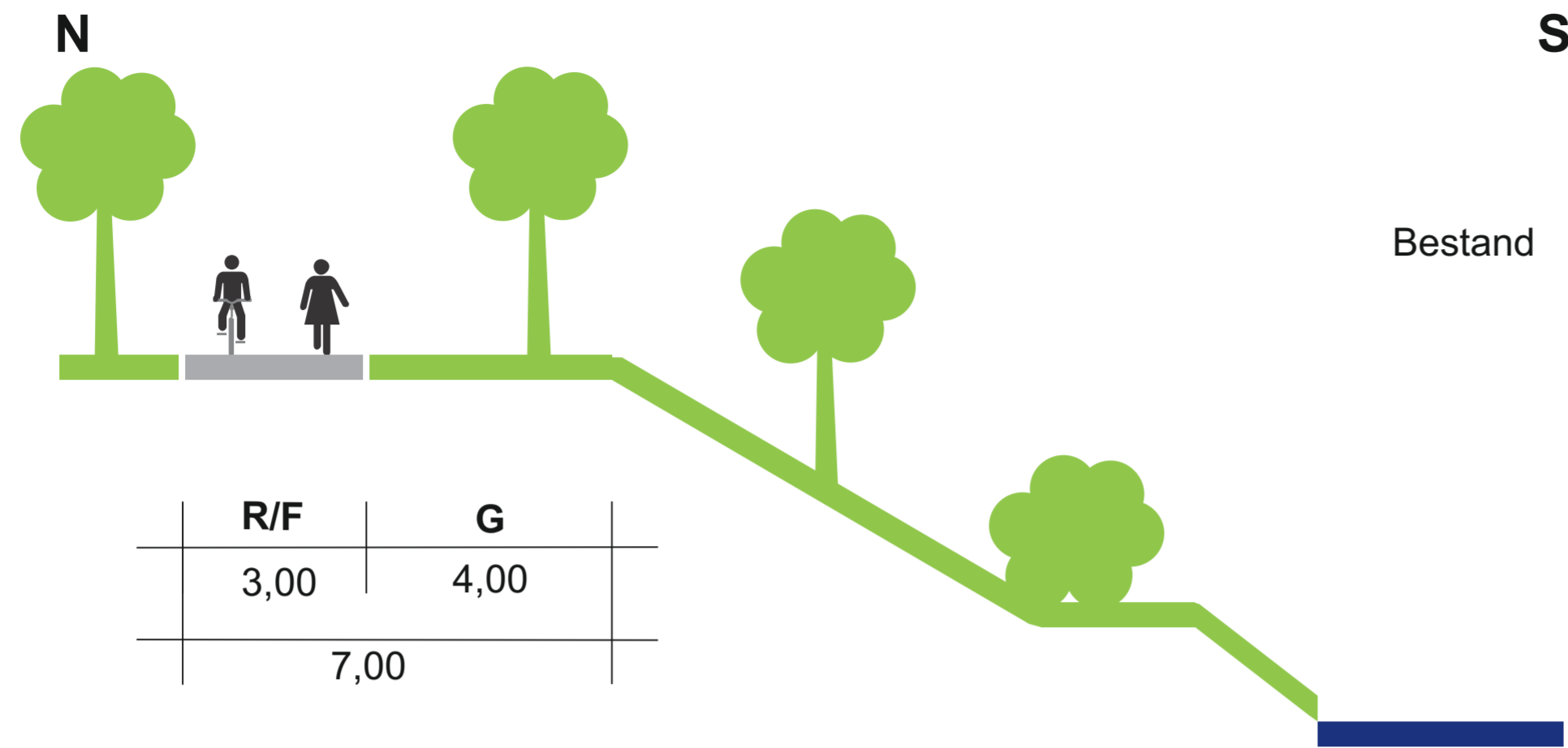
	P	R/Kfz	P	F	
	5,40	5,50	2,00	3,20	
	16,10				

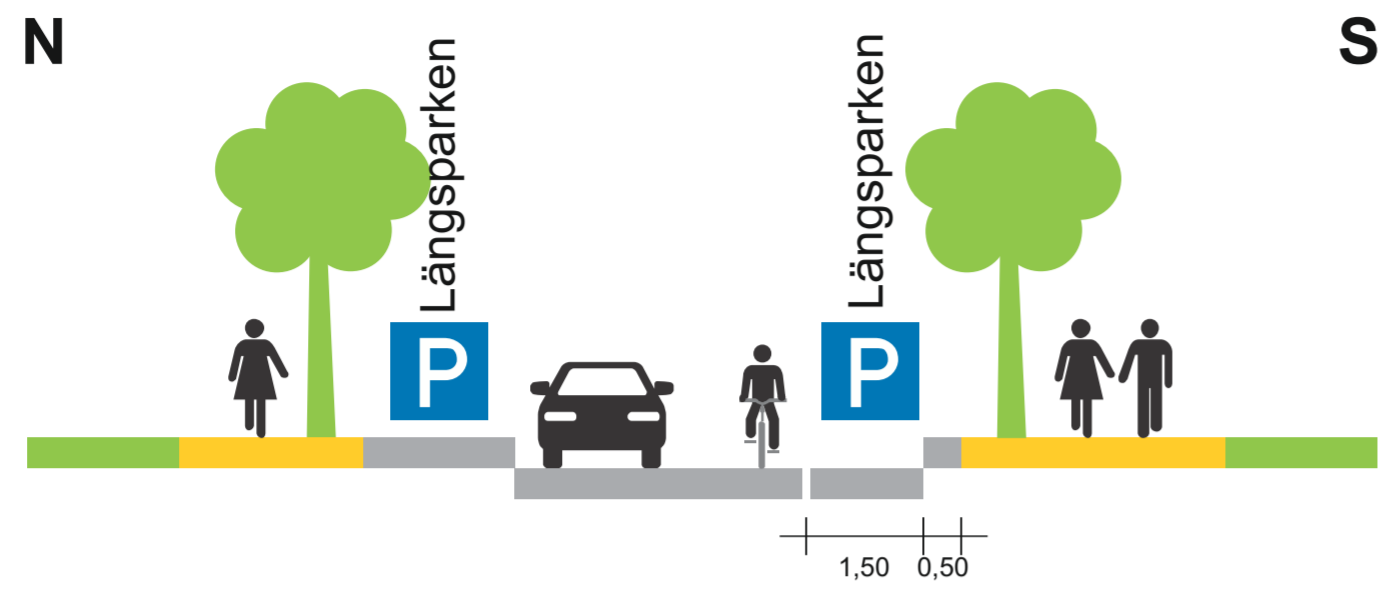


Planung

	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F	
	5,40	0,75	4,00	0,75	2,00	3,20	
	16,10						

**Querschnitt
Strecke T-09.2**

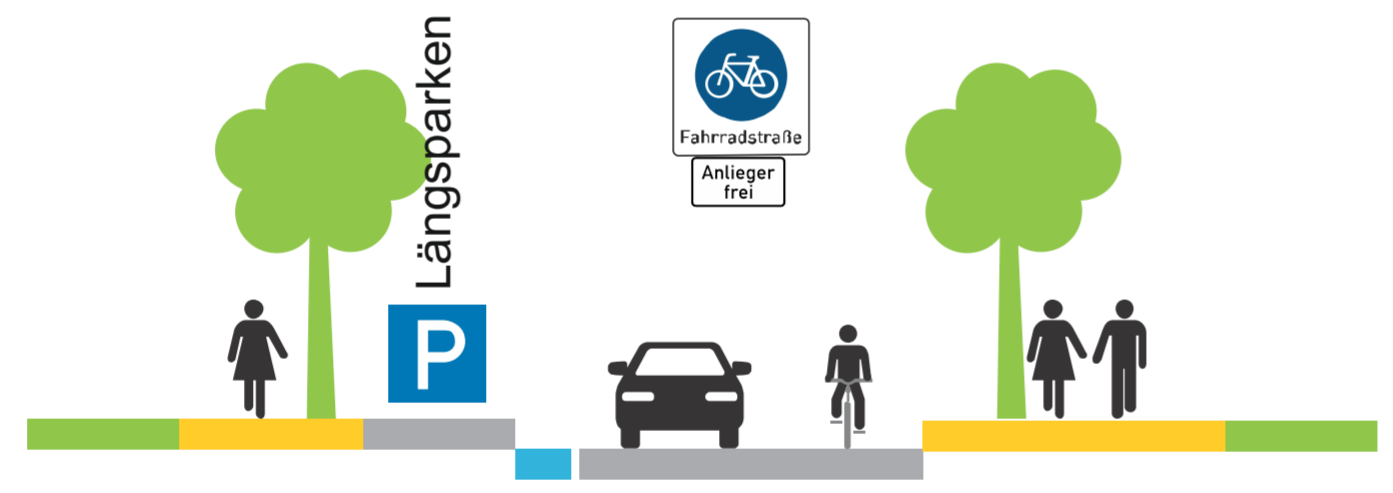




Bestand

F	P	R/Kfz	P	F
2,45	2,00	3,80	2,00	3,50
13,75				

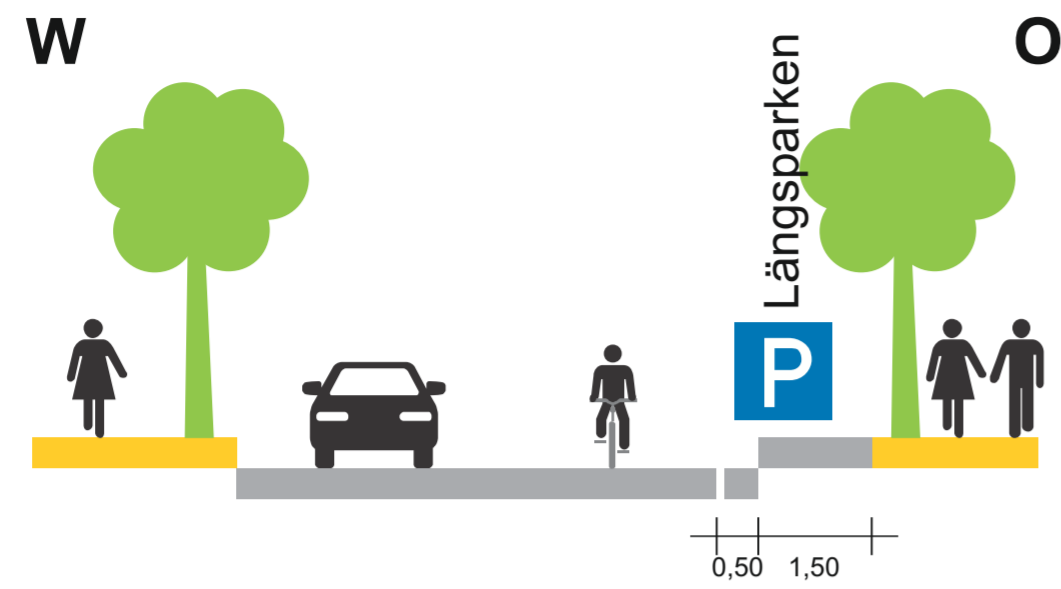
Querschnitt
Strecke T-10



Planung

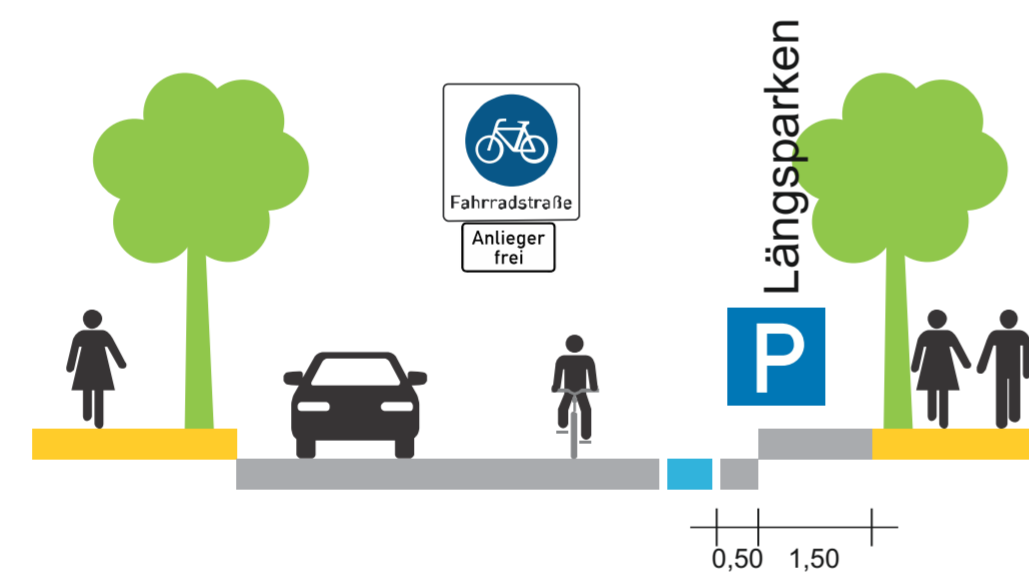
F	P	Sts	R/Kfz	F
2,45	2,00	0,75	4,55	4,00
13,75				

**Querschnitt
Strecke T-11-a-2**



Bestand

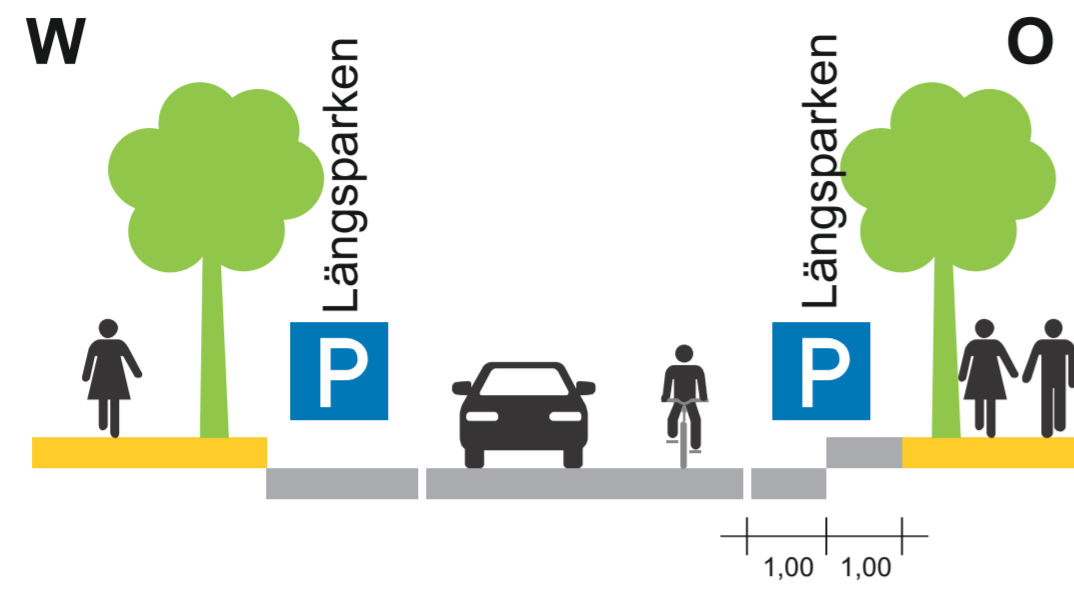
F	R/Kfz	P	F
2,70	6,40	2,00	2,20
13,30			



Planung

F	R/Kfz	Sts	P	F
2,70	5,65	0,75	2,00	2,20
13,30				

**Querschnitt
Strecke T-11-b-1/2**



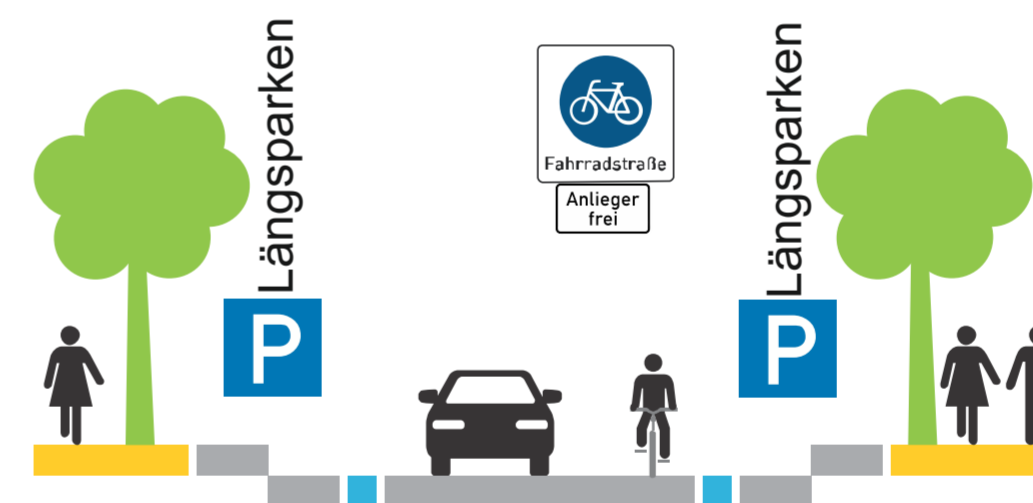
Bestand

F	P	R/Kfz	P	F
3,10	2,00	4,20	2,00	2,30
13,60				



Variante 1

F	P	Sts	R/Kfz	F
3,10	2,00	0,75	4,45	3,30
13,60				



Variante 2

F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,10	2,00	0,50	4,20	0,50	2,00	2,20
13,60						

**Querschnitt
Strecke T-12
südl. Durchgangs-
sperre**

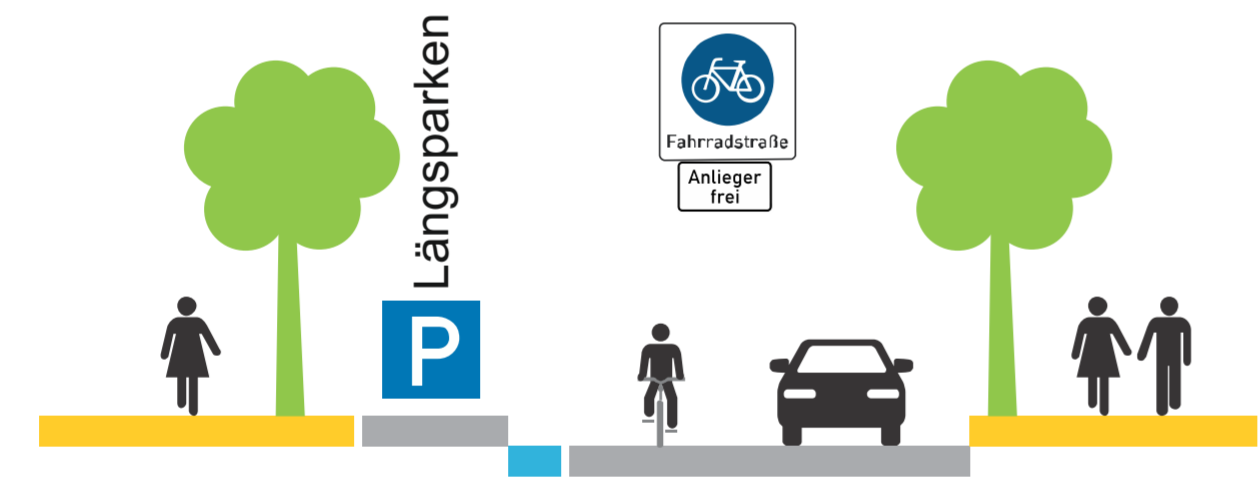


F	P	R/Kfz	P	F
4,20	1,80	4,50	1,80	4,80
17,10				



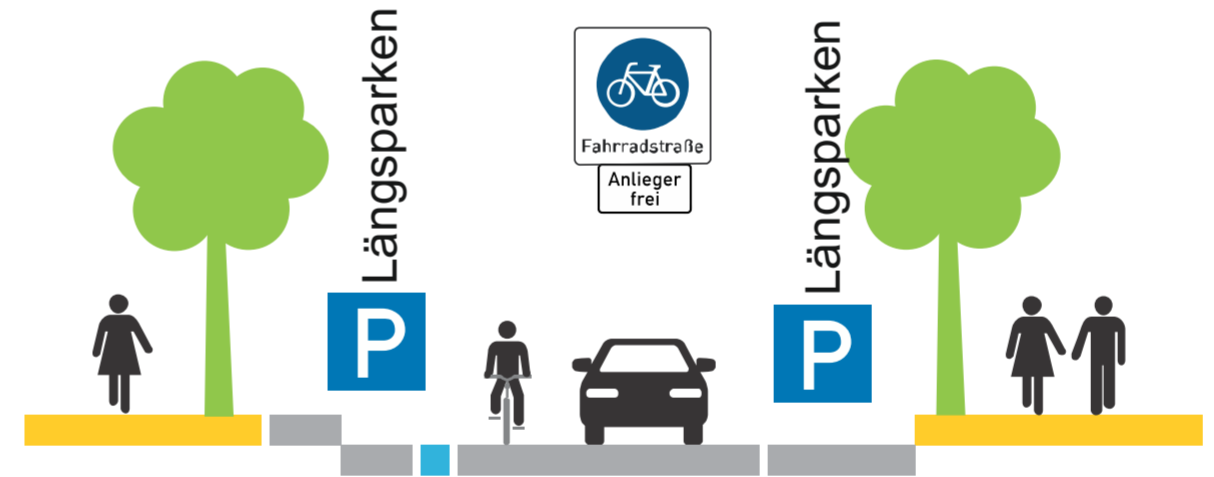
F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
3,20	2,00	0,75	4,60	0,75	2,00	3,80
17,10						

Variante 2 - Vorzugsvariante



F	P	Sts	R/Kfz	F
4,20	2,00	0,75	5,35	4,80
17,10				

Variante 3



F	P	Sts	R/Kfz	P	F
4,20	2,00	0,75	4,10	2,00	4,80
17,10					

Planung

W

O



Bestand

R/Kfz	P	F
3,00	2,00	1,50
6,50		

Querschnitt
Strecke T-12
nördl. Durchgangs-
sperre



Planung

R/Kfz	F
5,00	1,50
6,50	



Bestand

G	R/F	G
2,50	2,00	4,70
9,20		

**Querschnitt
Strecke T-13**



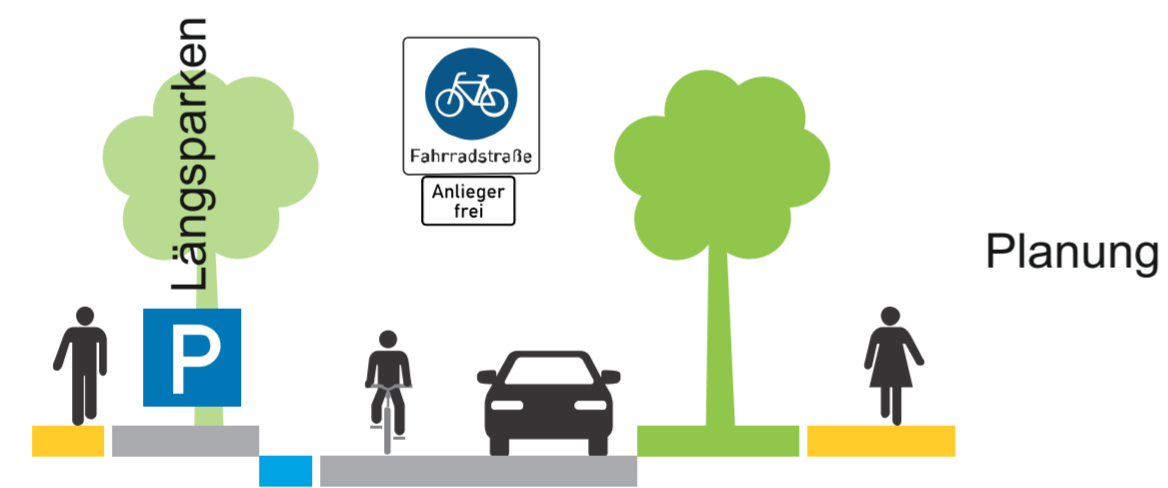
Planung

G	RSV	F	
2,50	4,00	0,30	2,20
9,20			

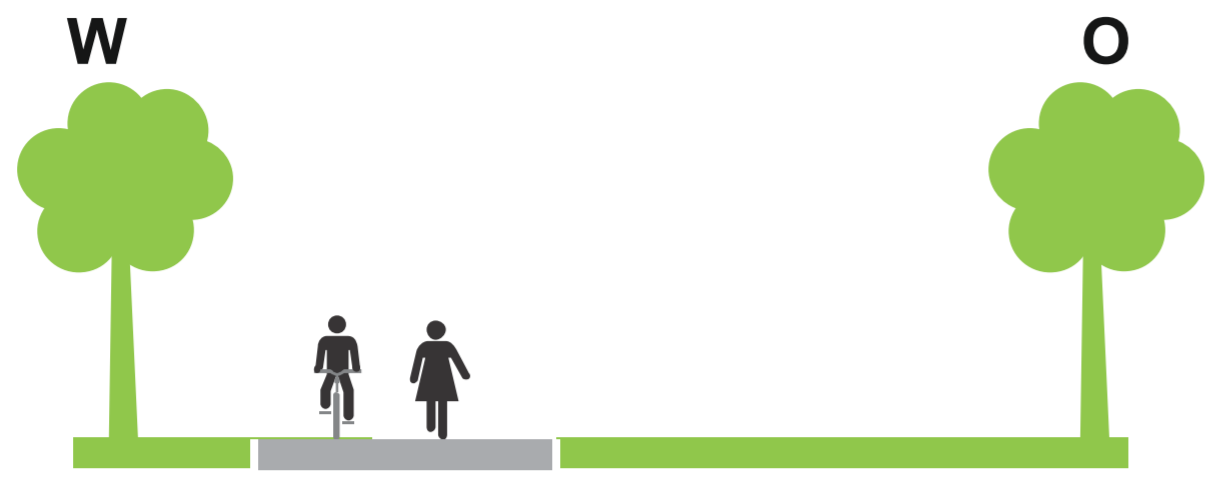
Querschnitt Strecke T-14



F	P	R/Kfz	G	F
1,50	2,00	4,50	2,20	2,00
12,20				



F	P	Sts	R/Kfz	G	F
1,00	2,00	0,75	4,25	2,20	2,00
12,20					



Bestand

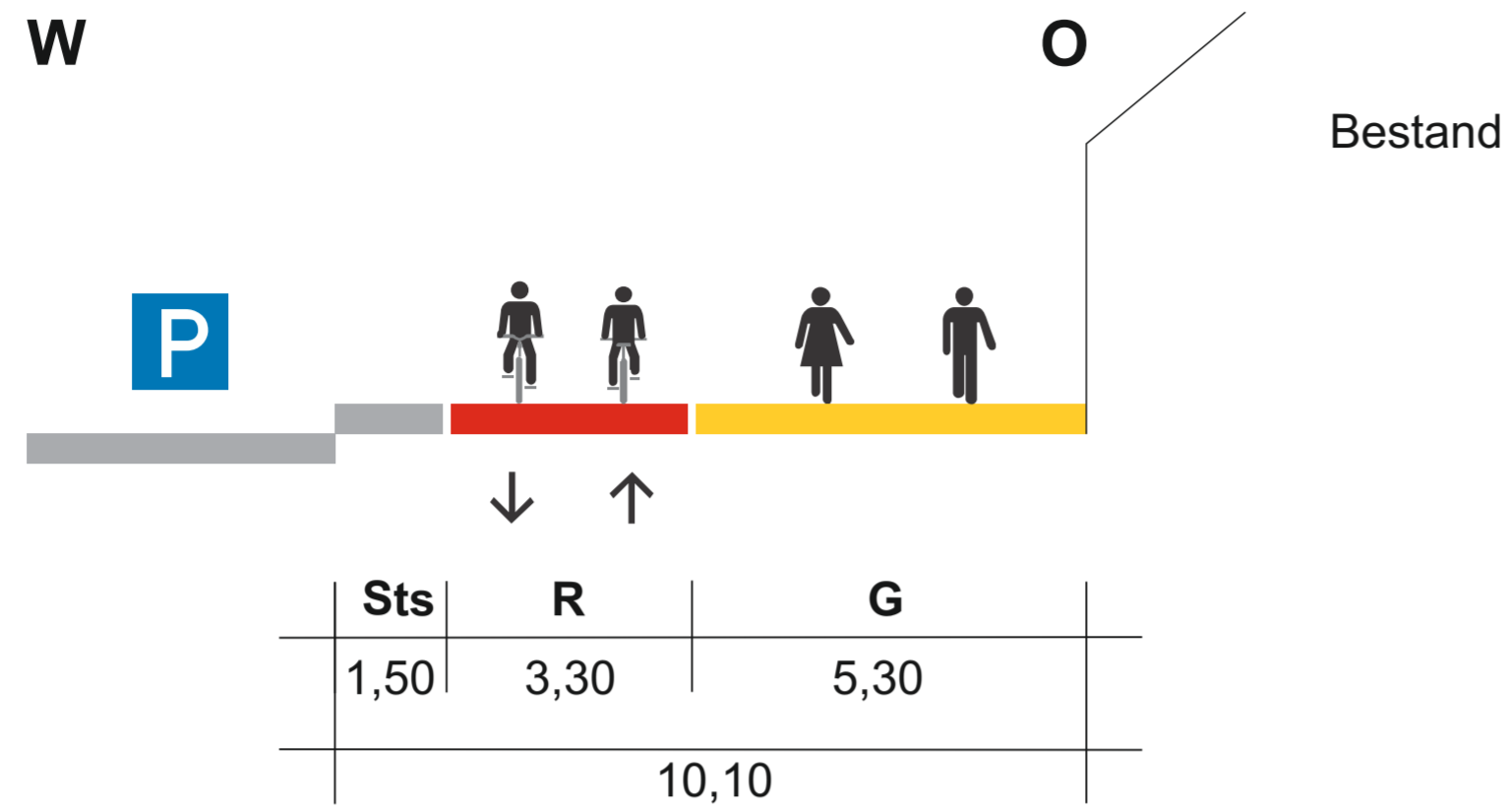
R/F
4,00
4,00

**Querschnitt
Strecke T-15-a-1**

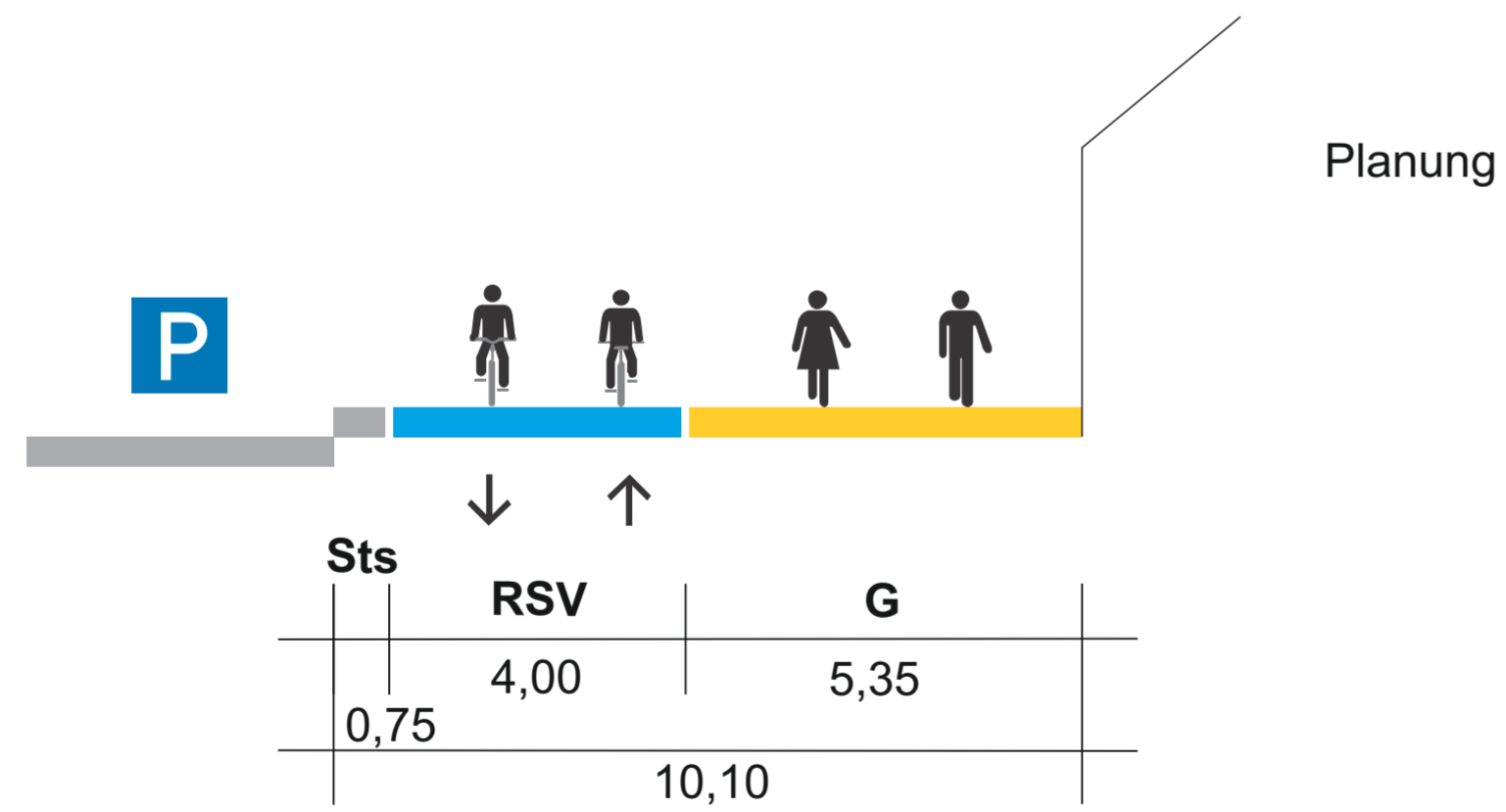


Planung

RSV		F
4,00	3,00	3,00
10,00		

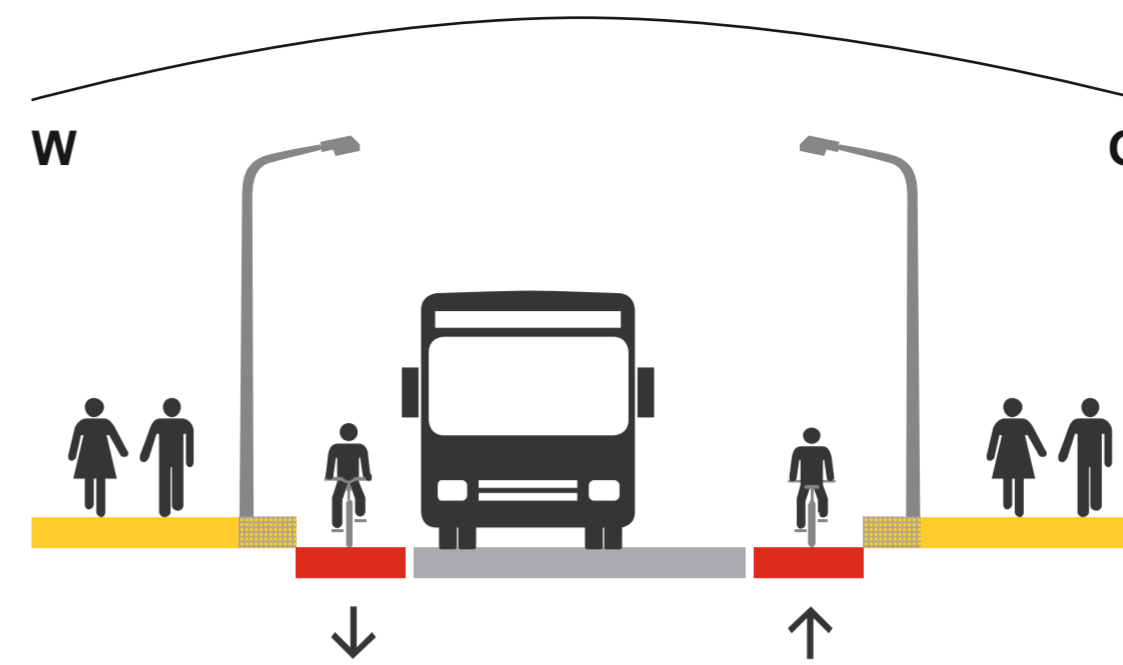


**Querschnitt
Strecke T-15-a-2**



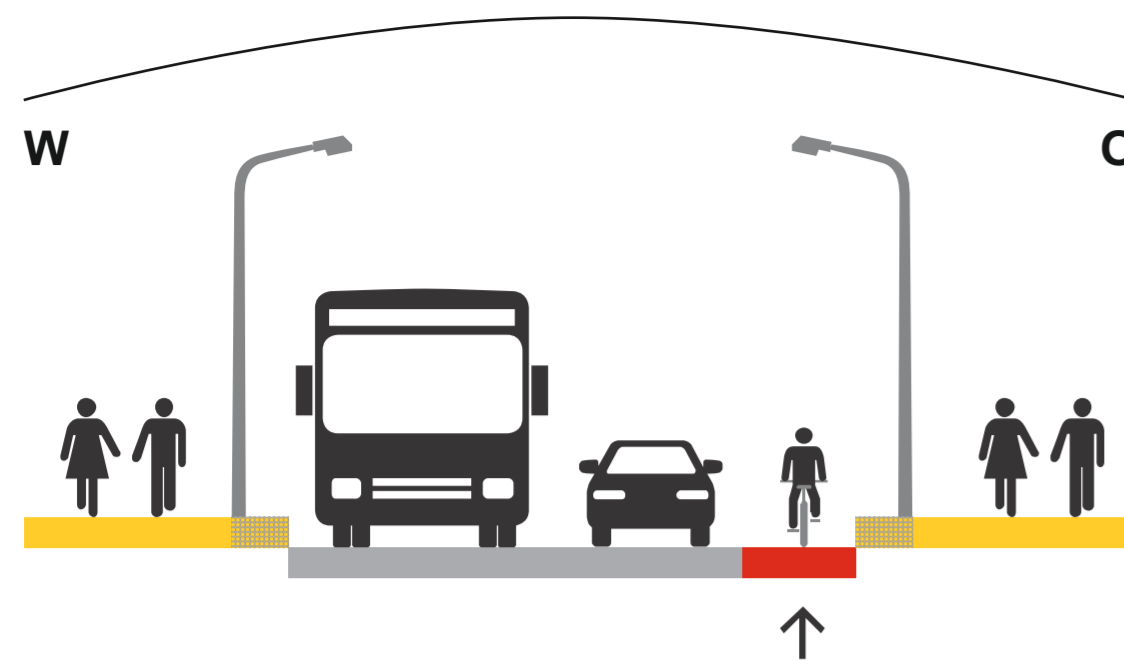
Querschnitt Strecke T-16-a-1

Variante 1



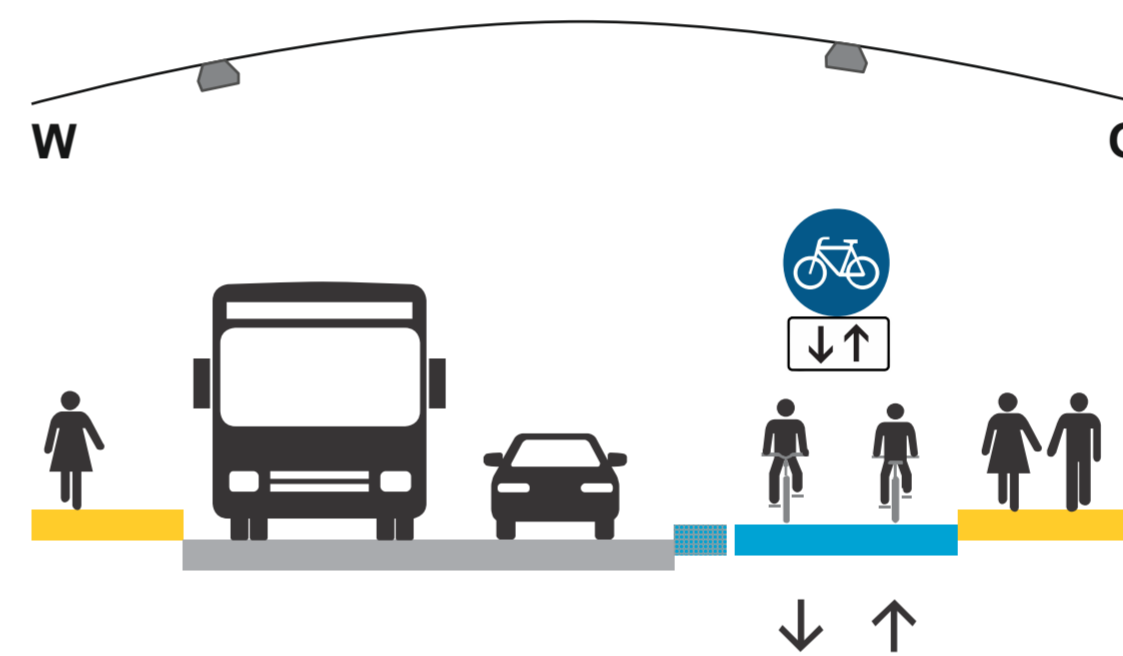
F	R	Kfz	R	F
3,50	1,50	4,50	1,50	3,70
14,70				

Bestand



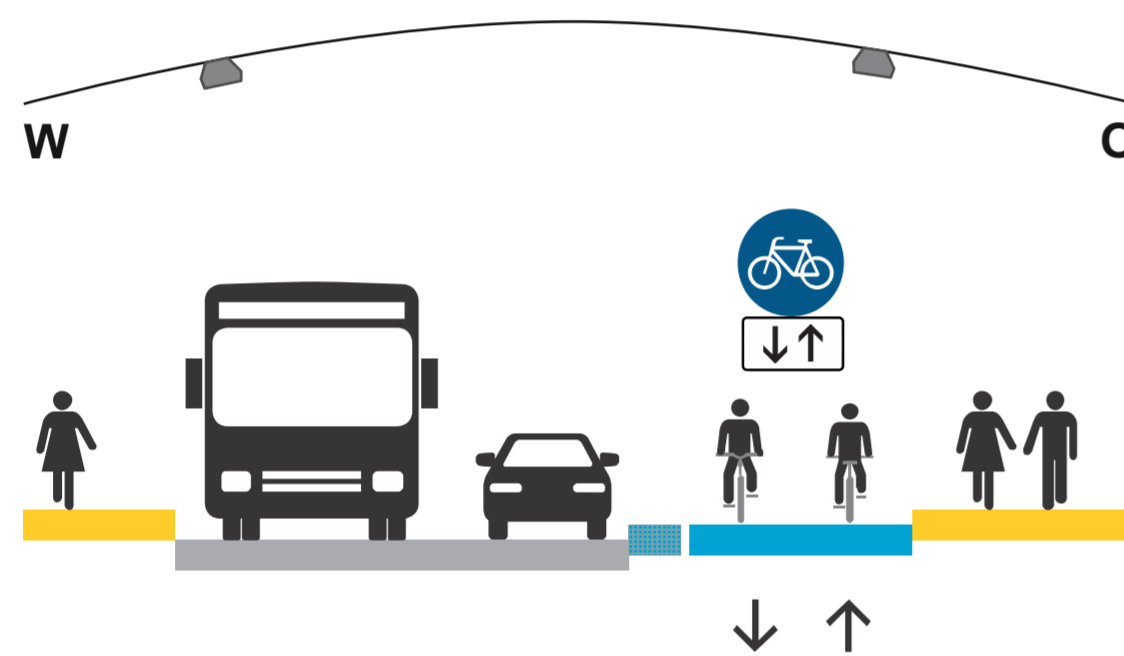
F	Kfz	R	F
3,50	6,00	1,50	3,70
14,70			

Variante 3 - Vorzugsvariante



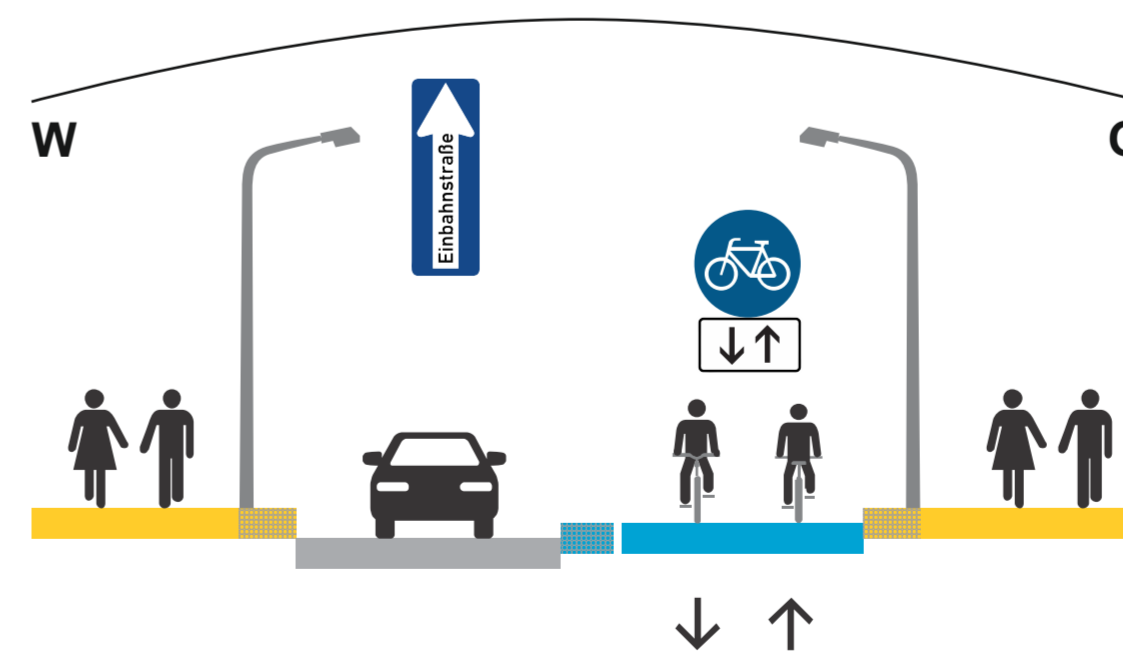
F	Kfz	Sts	RVR	F
2,00	6,50	0,75	3,00	2,45
14,70				

Variante 2



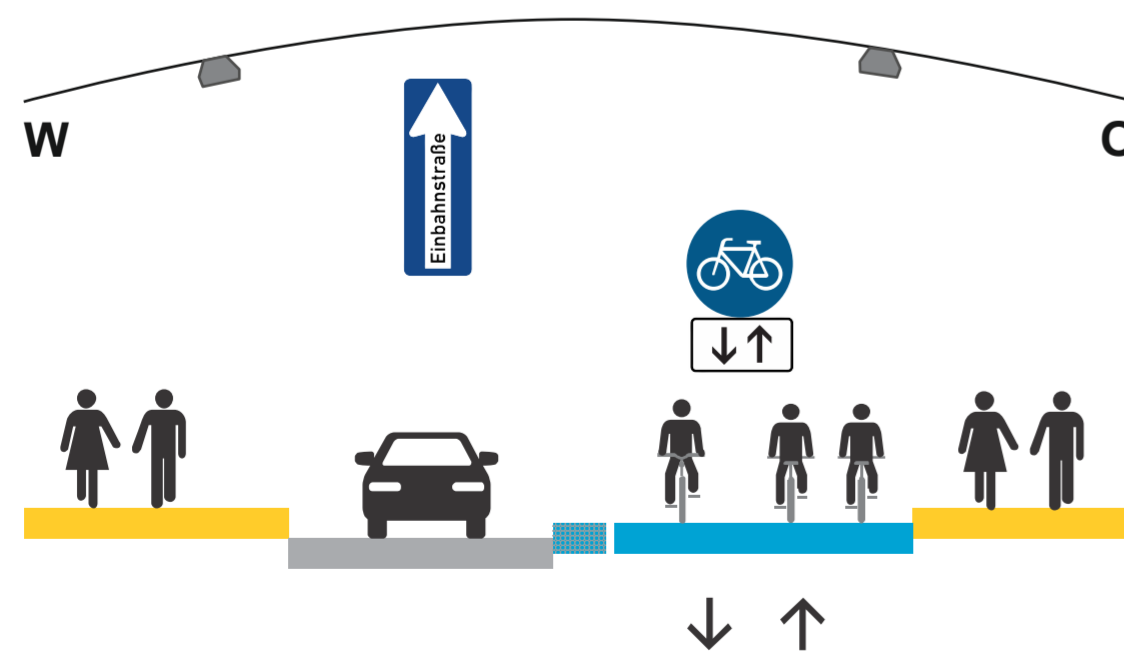
F	Kfz	Sts	RVR	F
2,00	6,00	0,75	3,00	2,95
14,70				

Variante 5



F	Kfz	Sts	RVR	F
3,50	3,50	0,75	3,25	3,70
14,70				

Variante 4



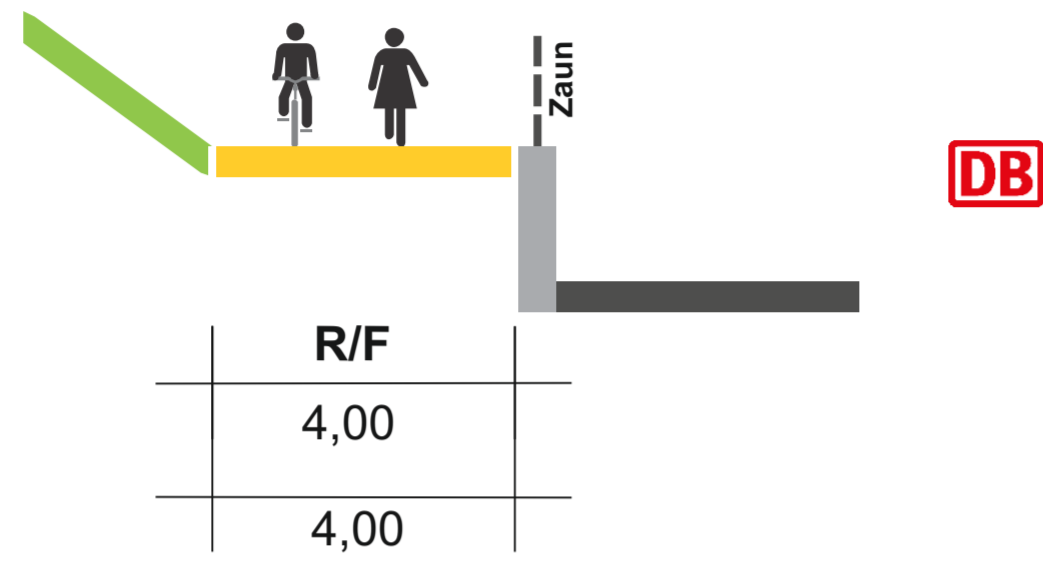
F	Kfz	Sts	RSV	F
3,50	3,50	0,75	4,00	2,95
14,70				

W

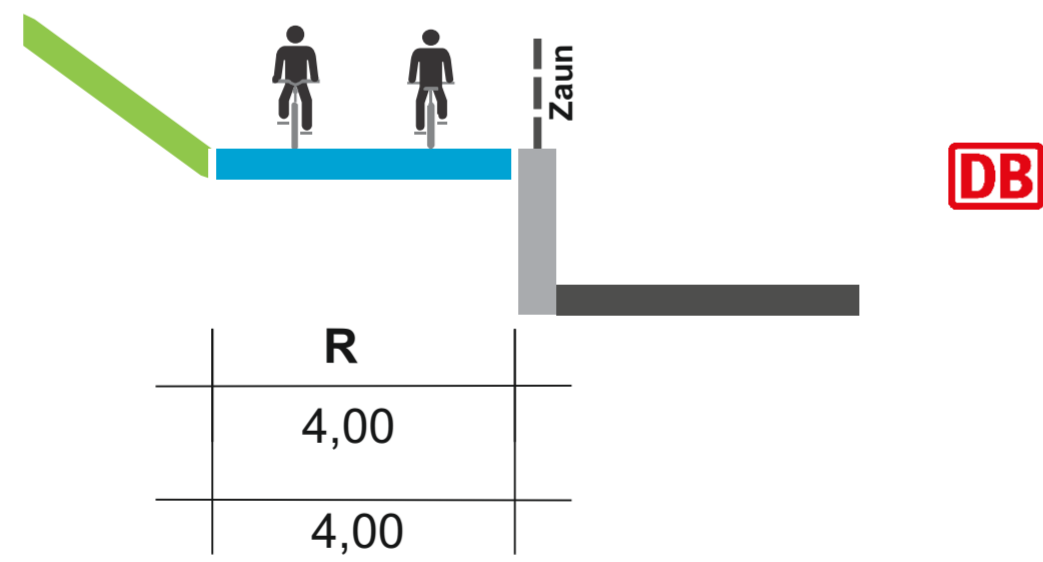
O

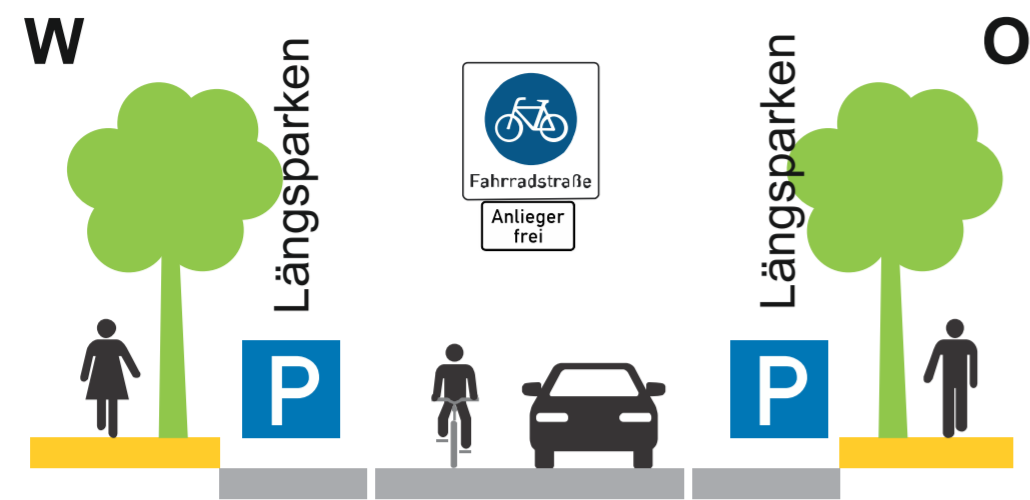
Bestand

Querschnitt
Strecke T-16-a-2



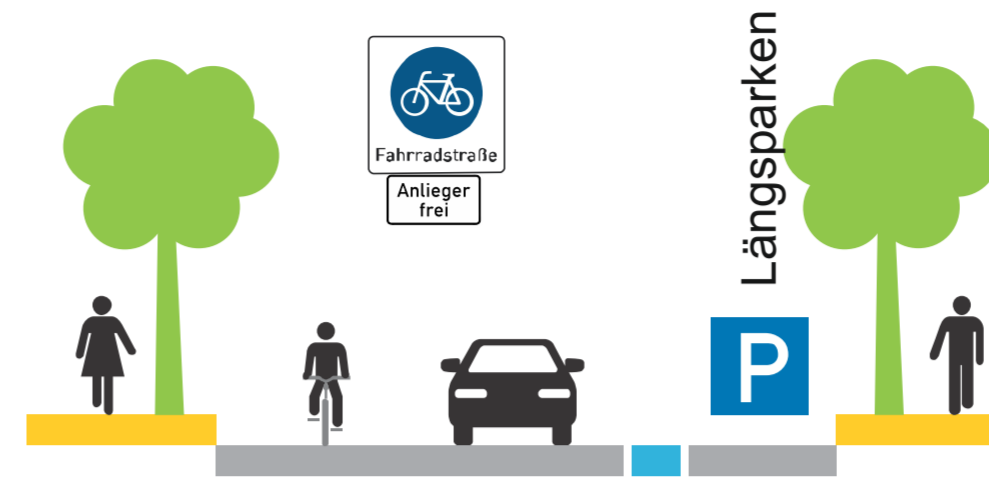
Planung





F	P	R/Kfz	P	F
2,50	2,00	4,20	2,00	2,30
13,00				

Bestand



F	R/Kfz	Sts	P	F
2,50	5,45	0,75	2,00	2,30
13,00				

Variante 1

Querschnitt
Strecke T-W-01



F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,50	2,00	0,50	4,00	0,50	2,00	2,00
13,00						

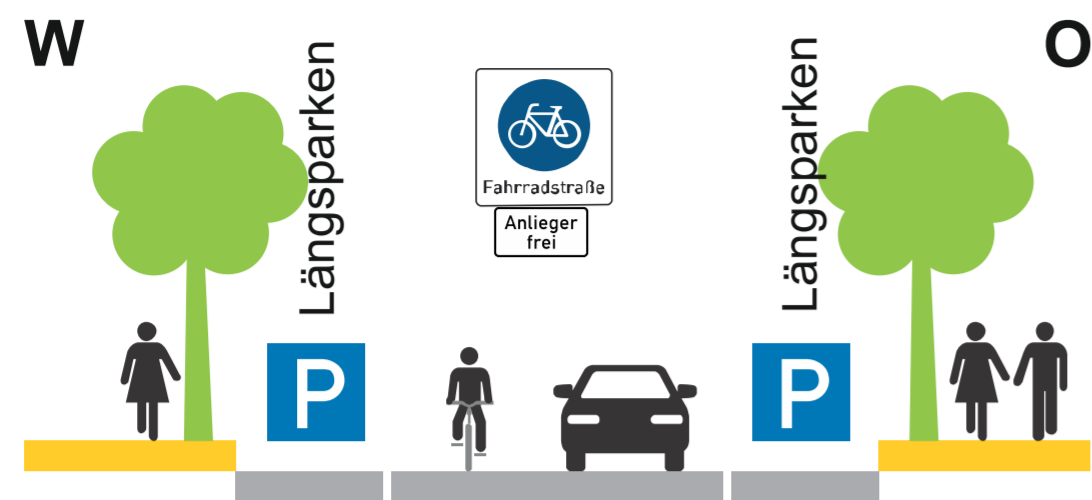
Variante 2



F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,50	2,00	0,50	4,00	0,50	2,00	1,50
13,00						

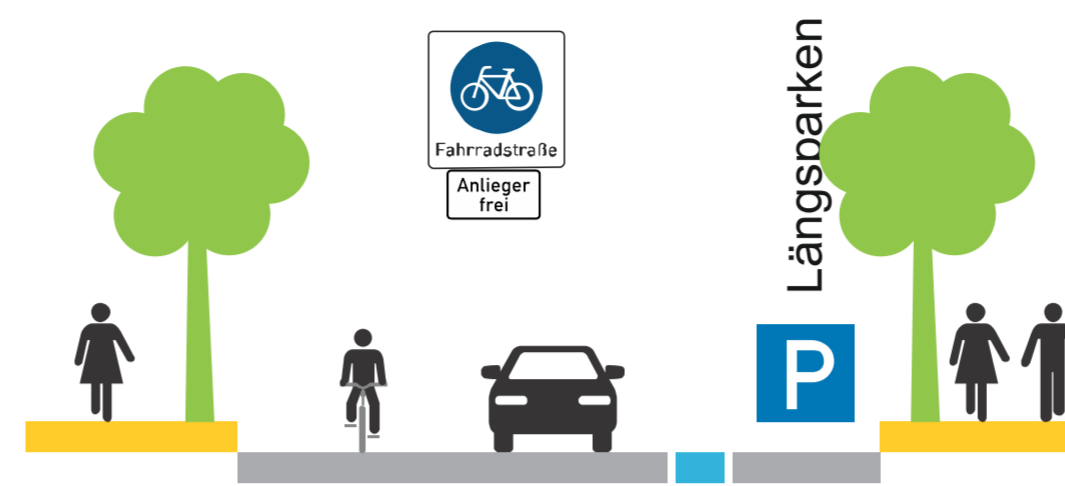
Variante 3

Querschnitt Strecke T-W-02



F	P	R/Kfz	P	F
2,80	2,00	4,5	2,00	3,10
14,10				

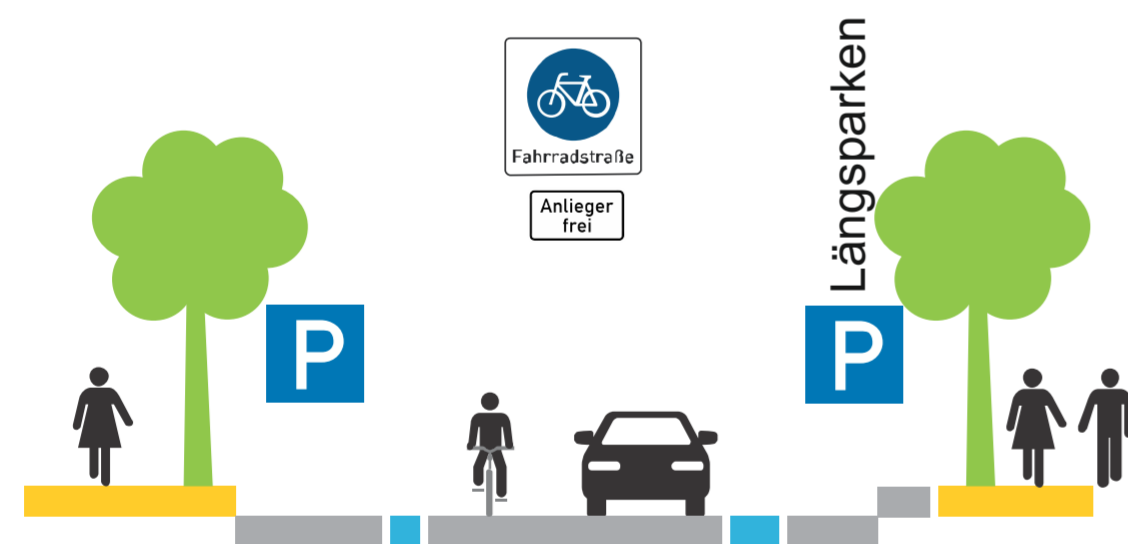
Bestand



F	R/Kfz	Sts	P	F
2,80	5,75	0,75	2,00	2,80
14,10				

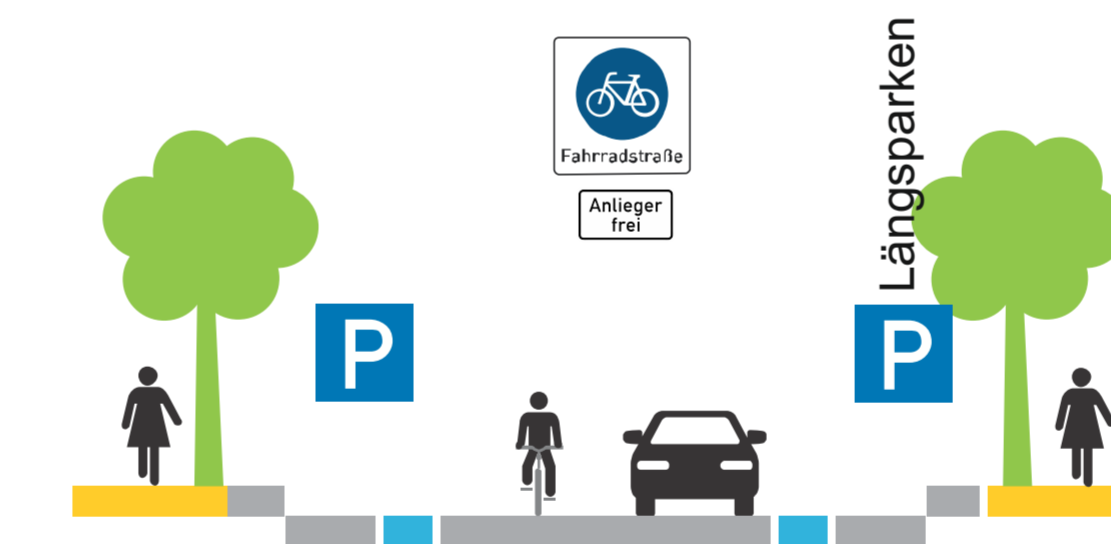
Variante 1

Variante 2



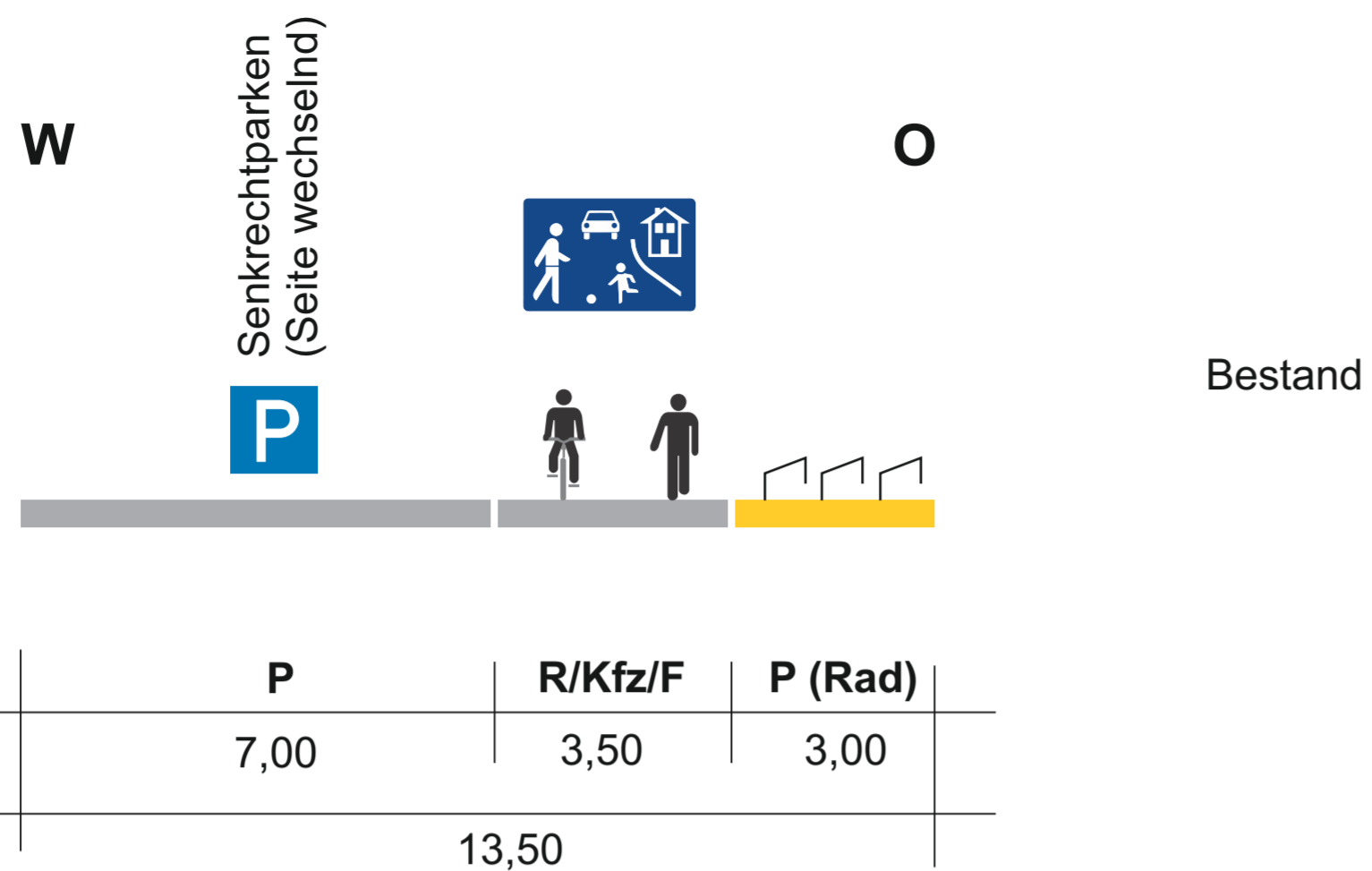
F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,80	2,00	0,50	4,00	0,75	2,00	2,15
14,10						

Variante 3

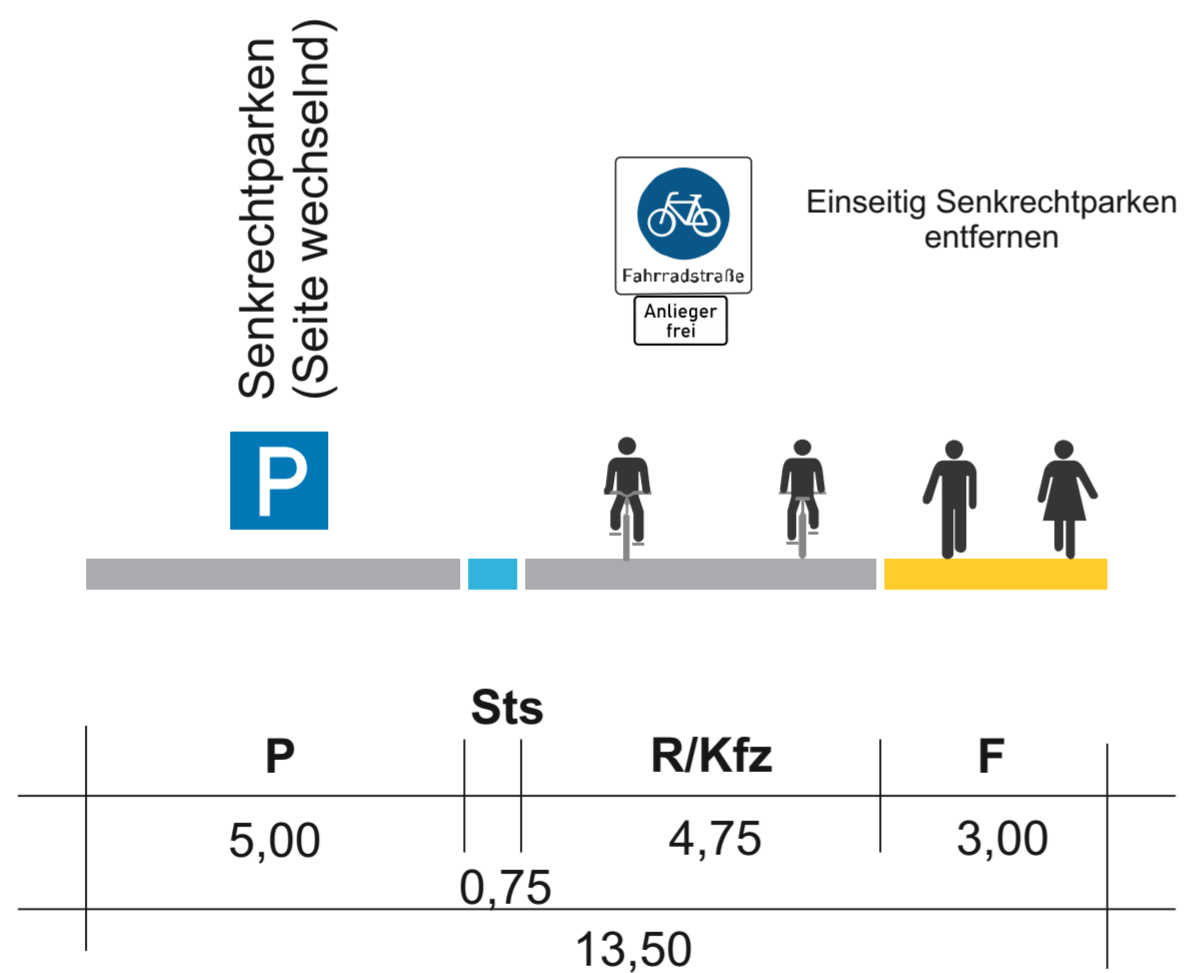


F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,05	2,00	0,75	4,50	0,75	2,00	2,05
14,10						

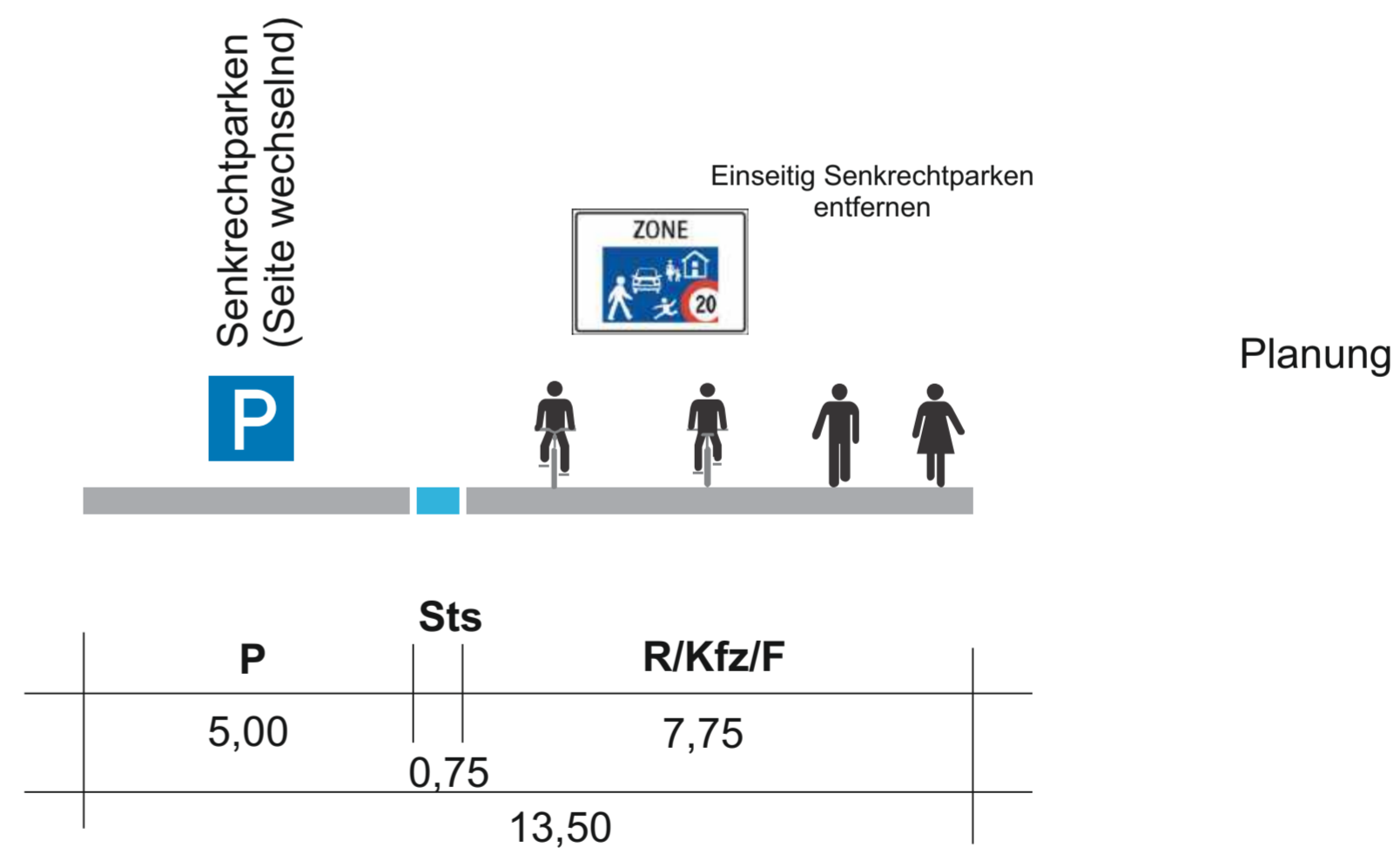
Querschnitt Strecke T-W-03

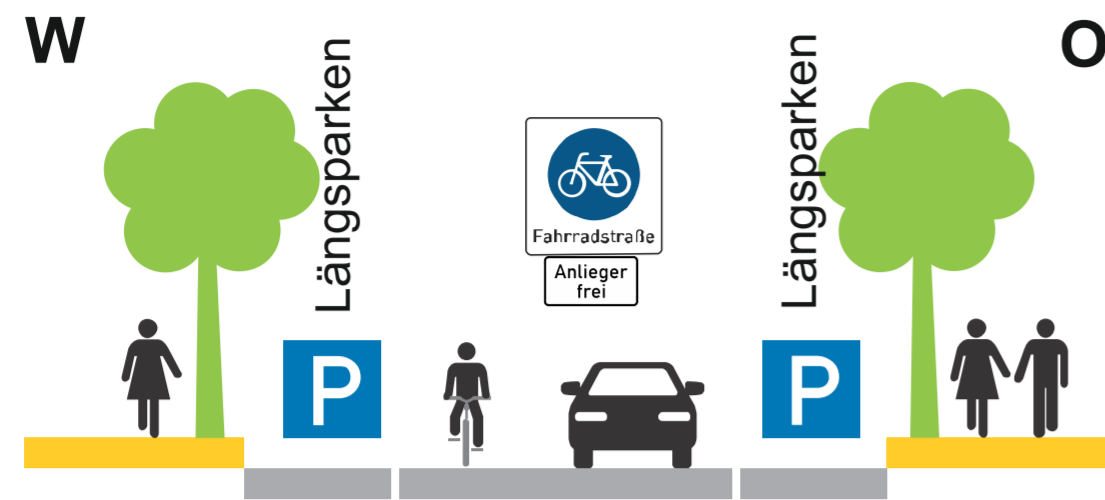


Variante 1

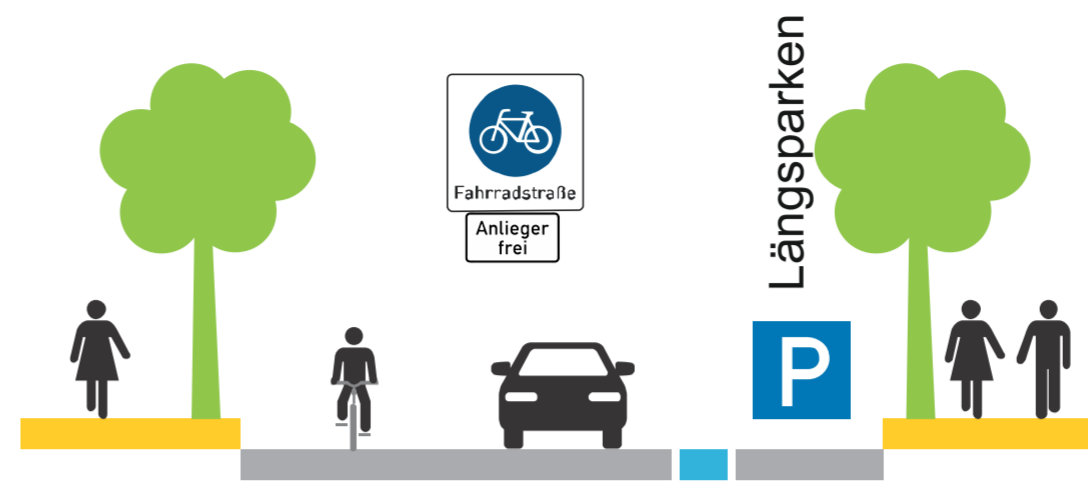


Variante 2



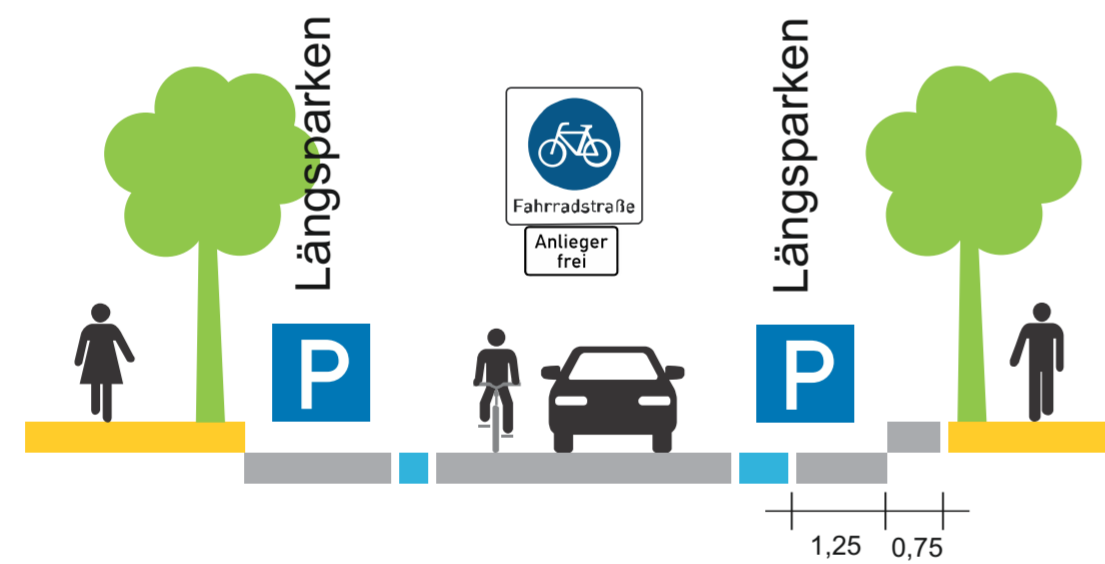


F	P	R/Kfz	P	F
2,90	2,00	4,50	2,00	2,90
14,30				

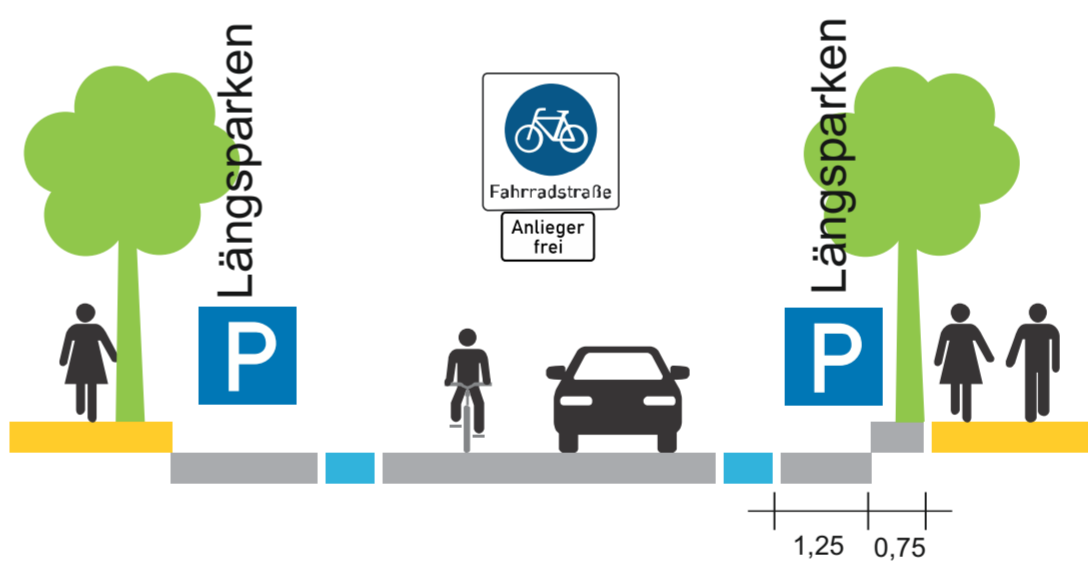


F	R/Kfz	Sts	P	F
2,90	5,75	0,75	2,00	2,90
14,30				

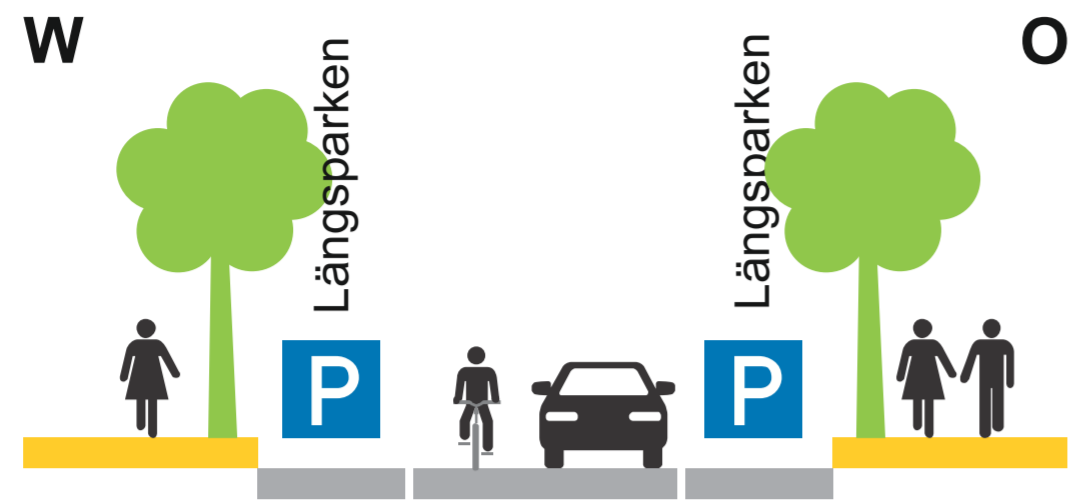
Querschnitt Strecke T-W-04



F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,90	2,00	0,50	4,00	0,75	2,00	2,15
14,30						

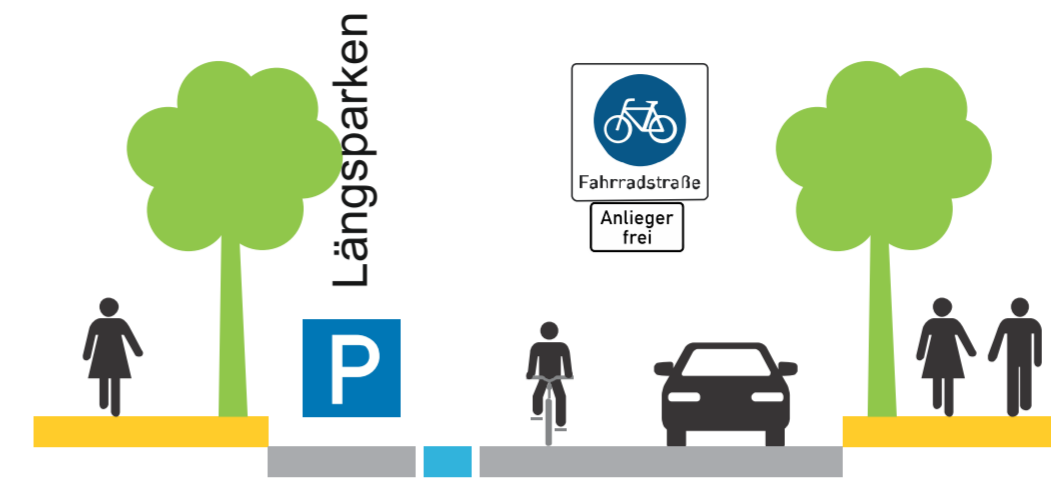


F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,15	2,00	0,75	4,50	0,75	2,00	2,15
14,30						



F	P	R/Kfz	P	F
3,10	2,00	3,60	2,00	3,10
13,80				

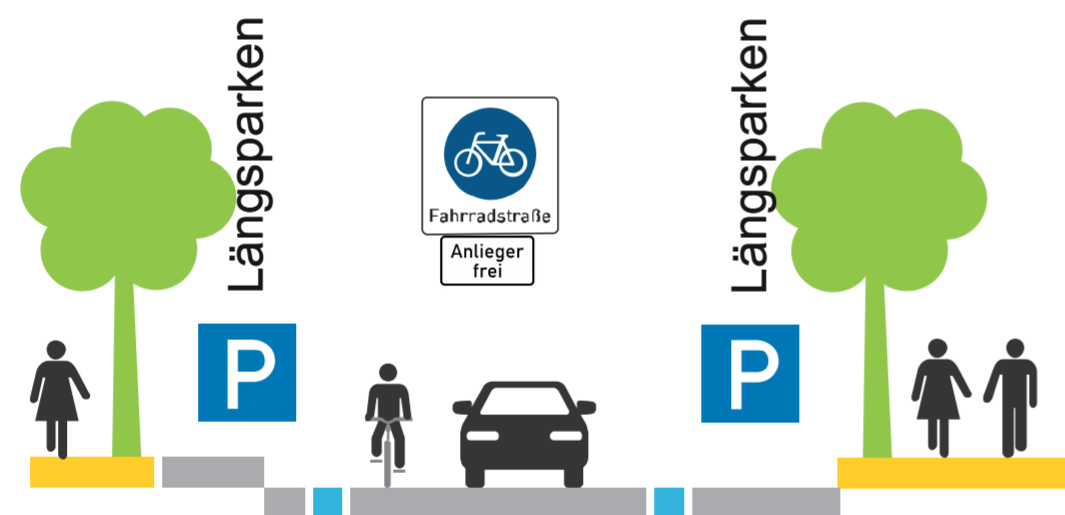
Bestand



F	P	Sts	R/Kfz	F
3,10	2,00	0,75	4,85	3,10
13,80				

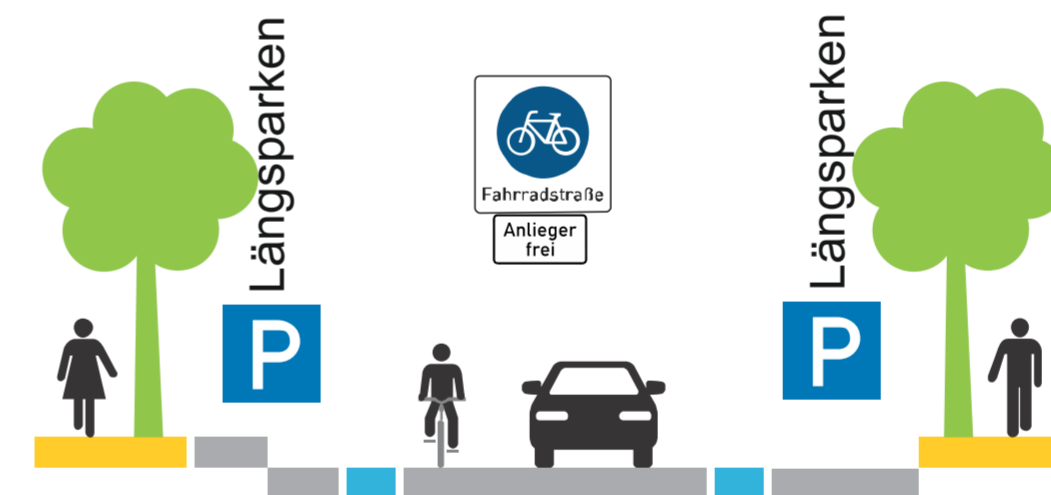
Variante 1

**Querschnitt
Strecke T-W-05**



F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
1,70	2,00	0,50	4,00	0,50	2,00	3,10
13,80						

Variante 2



F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
2,10	2,00	0,75	4,10	0,75	2,00	2,10
13,80						

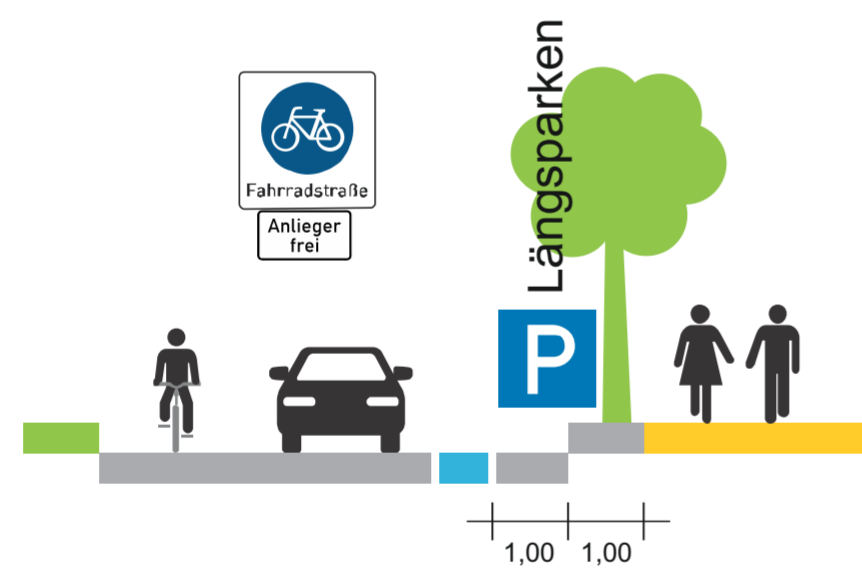
Variante 3



Bestand

	R/Kfz	P	F
	4,20	2,00	3,90
	10,10		

Querschnitt Strecke T-W-06



Planung

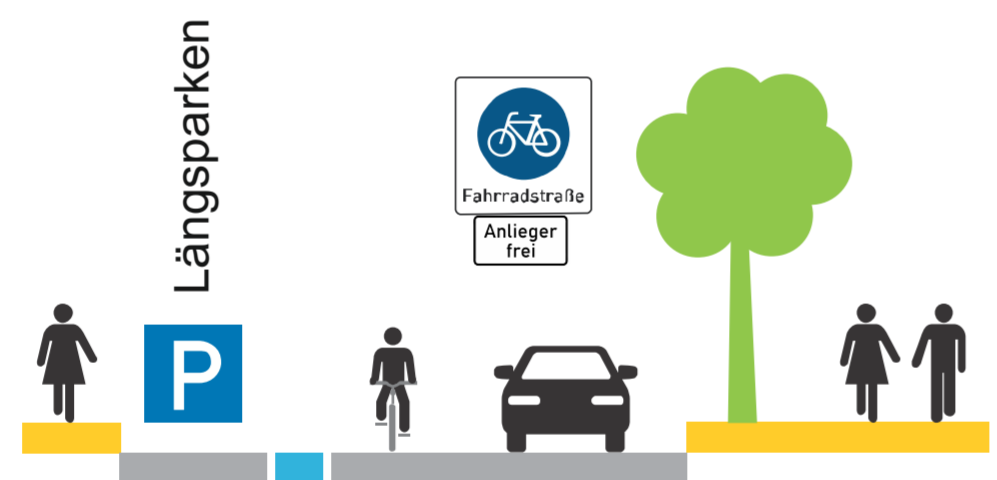
	R/Kfz	Sts	P	F
	4,45	0,75	2,00	2,90
	10,10			



F	P	R/Kfz	P	F
1,30	2,00	3,50	2,00	4,00
12,80				

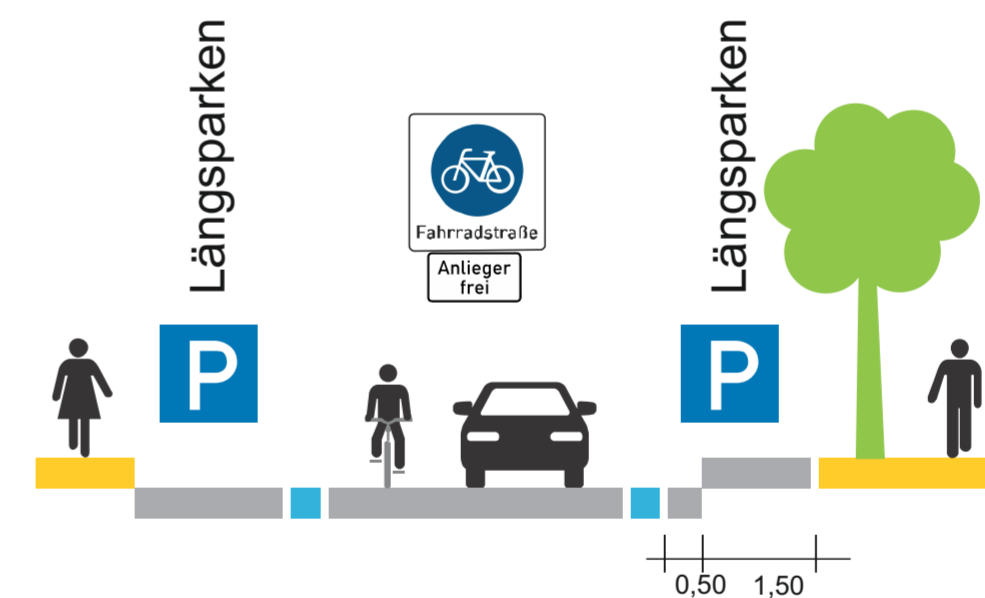
Bestand

Querschnitt
Strecke T-W-07



F	P	Sts	R/Kfz	F
1,30	2,00	0,75	4,75	4,00
12,80				

Variante 1



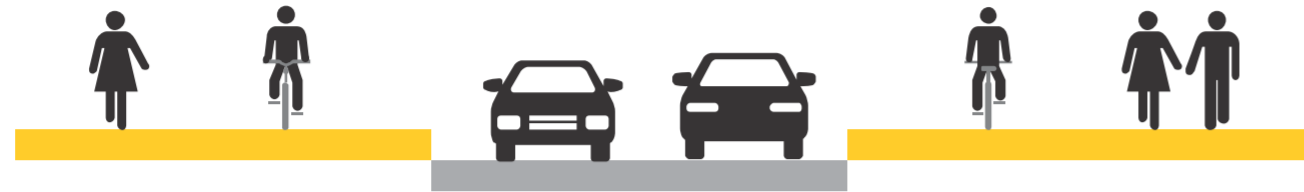
F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
1,30	2,00	0,50	4,00	0,50	2,00	2,50
12,80						

Variante 2

W

O

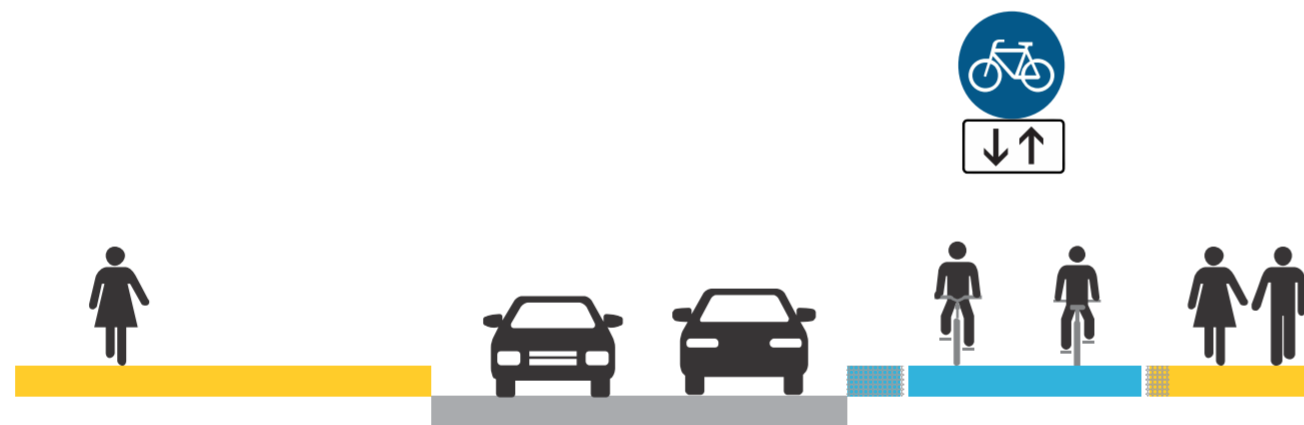
Bestand



F	Kfz	R/F
5,50	5,50	6,25
17,25		

Querschnitt Strecke T-W-08

Planung



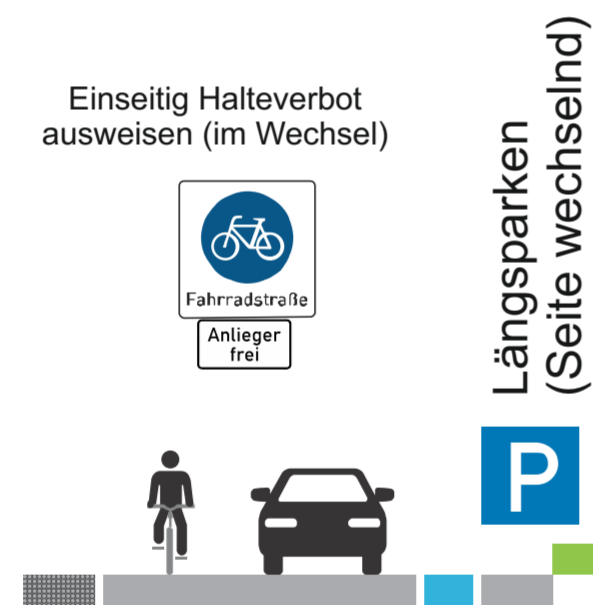
F	Kfz	RSV	F
5,50	5,50	3,20	2,30
17,25			



	Kfz/F/R	P	
1,00	5,00	2,00	
8,00			

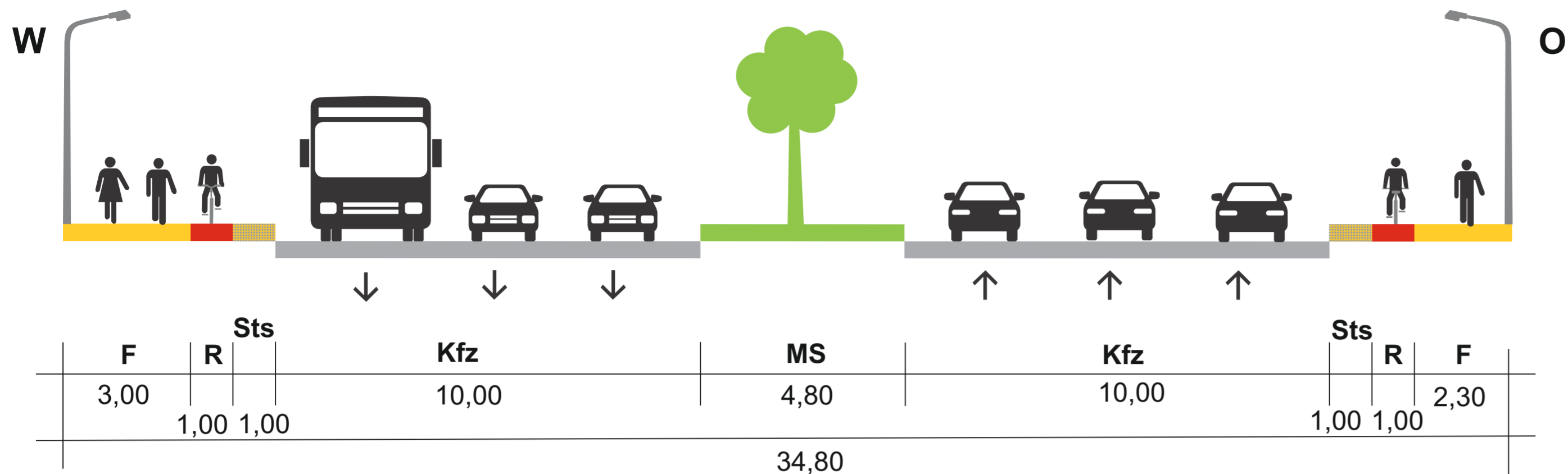
Bestand

**Querschnitt
Strecke T-W-09**



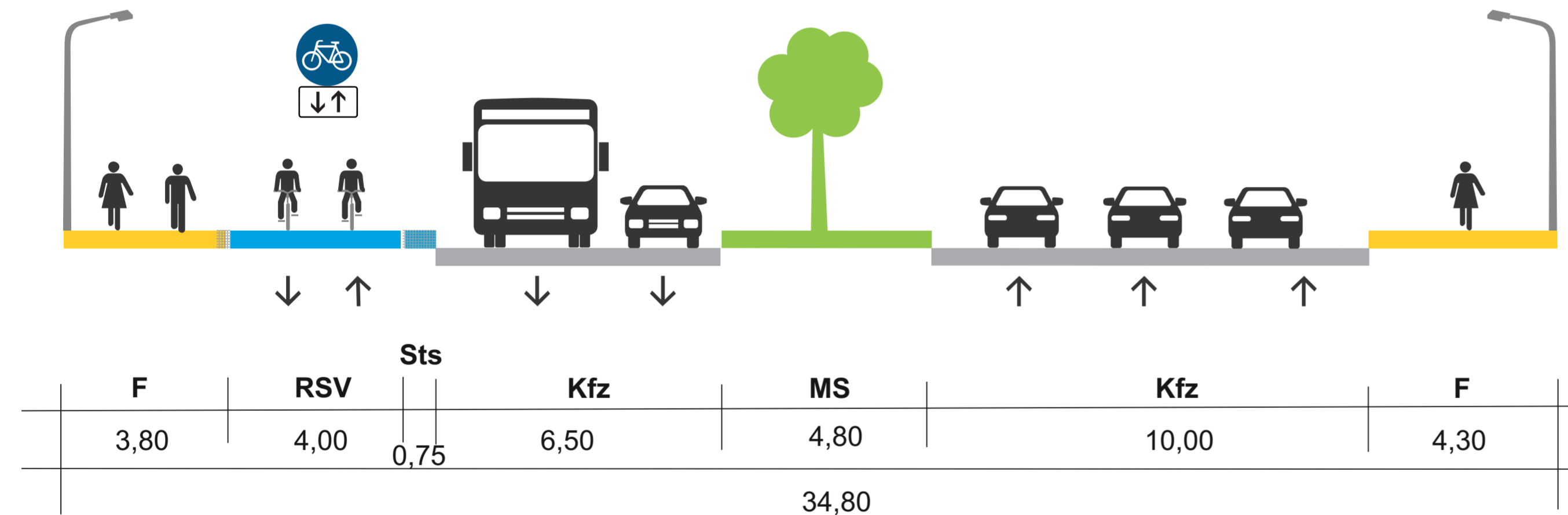
	Kfz/F/R	Sts	P	
1,00	4,25	0,75	2,00	
8,00				

Planung

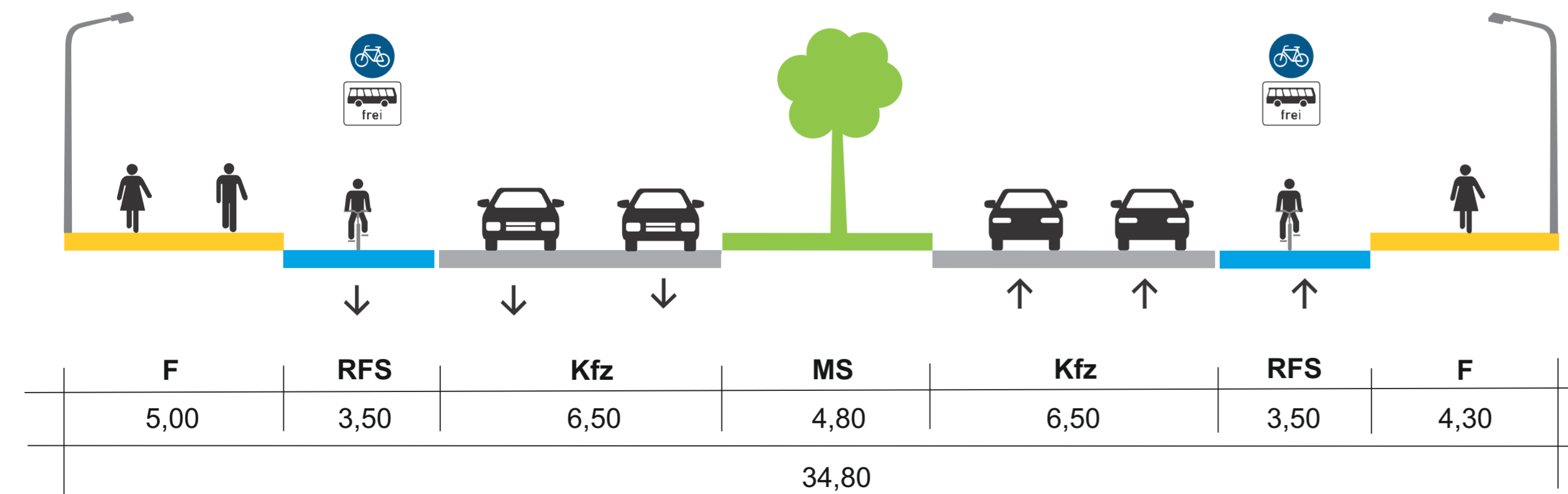


Bestand

Querschnitt Strecke T-W-10



Planung - Variante 1



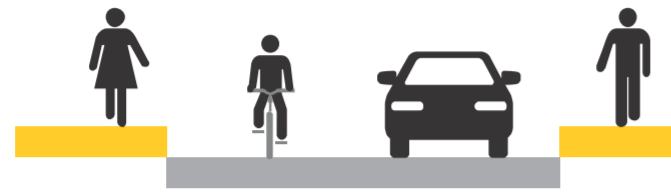
Planung - Variante 2 - Vorzugsvariante

N

S

Bestand

Querschnitt
Strecke T-W-11



F	Kfz/R	F
2,00	5,20	1,50
8,70		

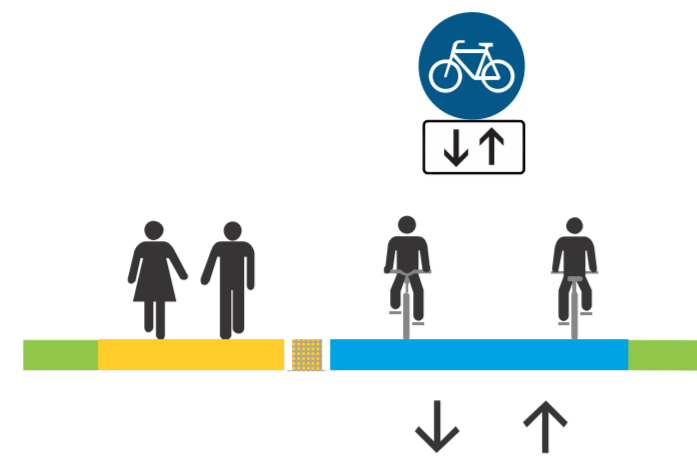


Planung



F	Kfz/R	F
2,00	5,20	1,50
8,70		

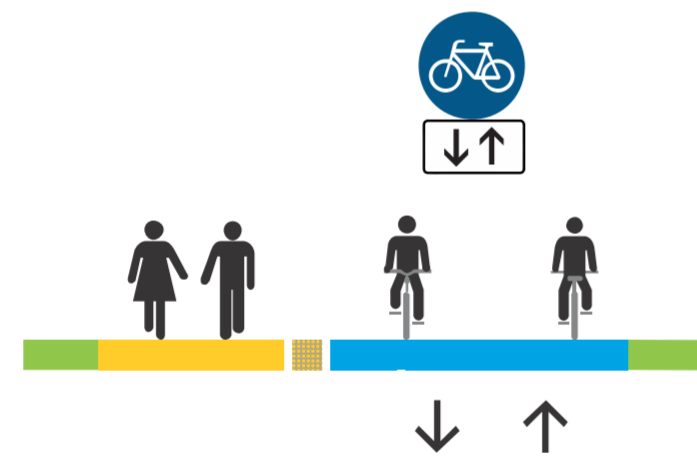
N S



F	Sts	R
2,50	0,50	4,00
7,00		

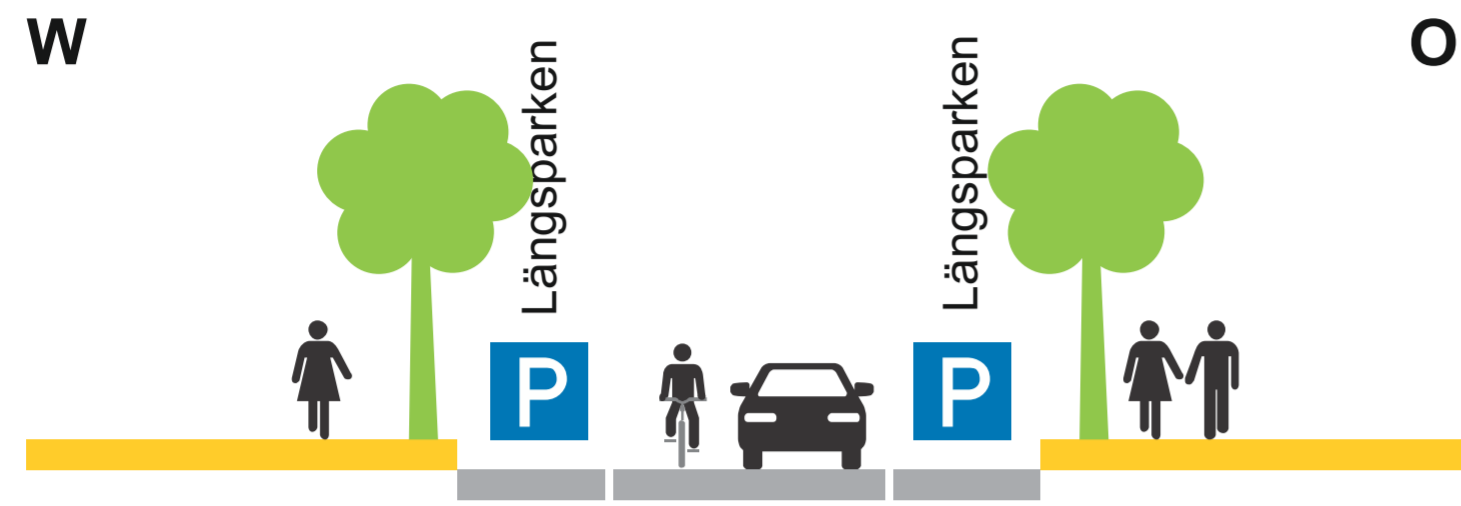
Bestand

Querschnitt
Strecke T-W-12-a-1



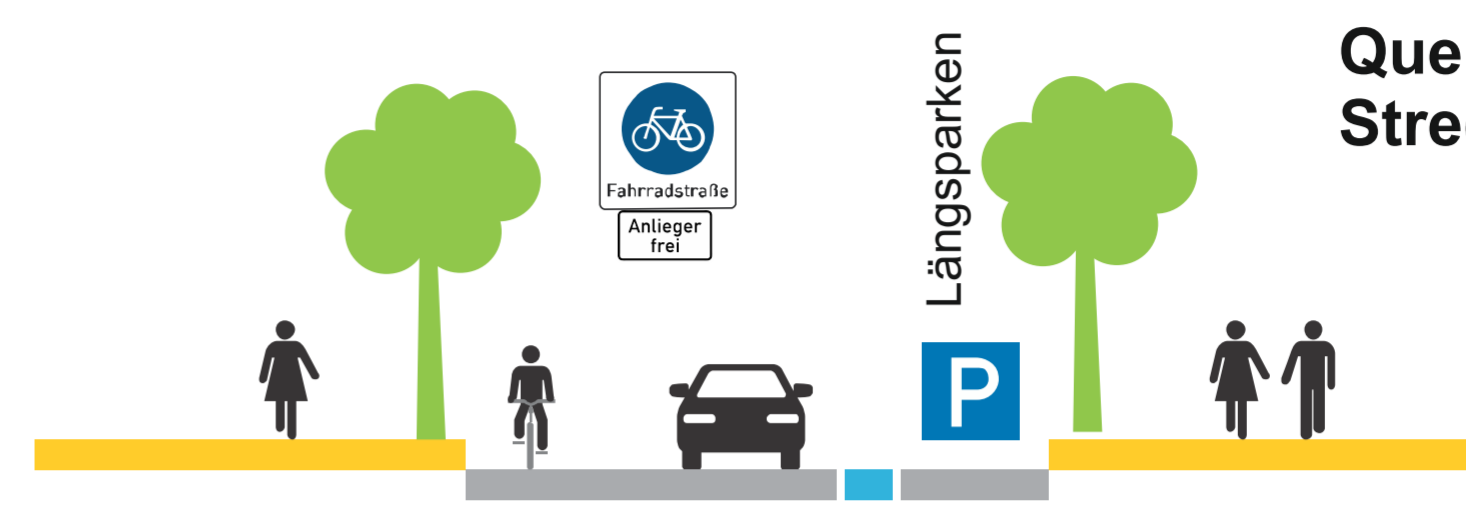
F	Sts	R
2,50	0,50	4,00
7,00		

Planung



F	P	R/Kfz	P	F
5,70	2,00	3,70	2,00	5,70
19,10				

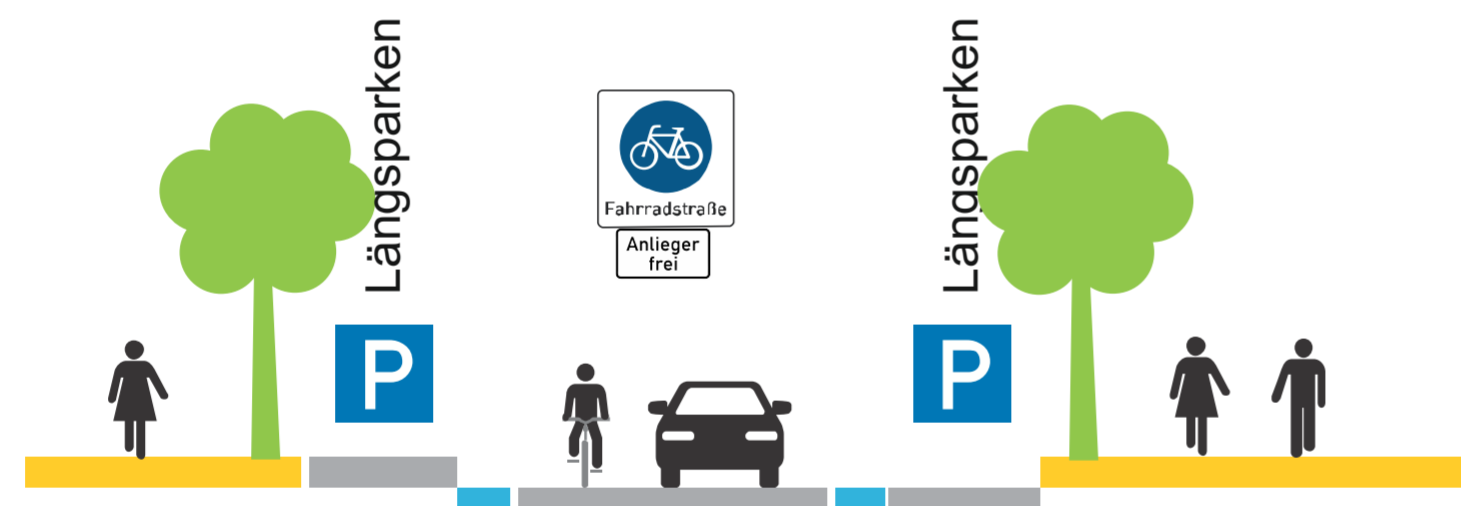
Bestand



F	R/Kfz	Sts	P	F
5,70	4,95	0,75	2,00	5,70
19,10				

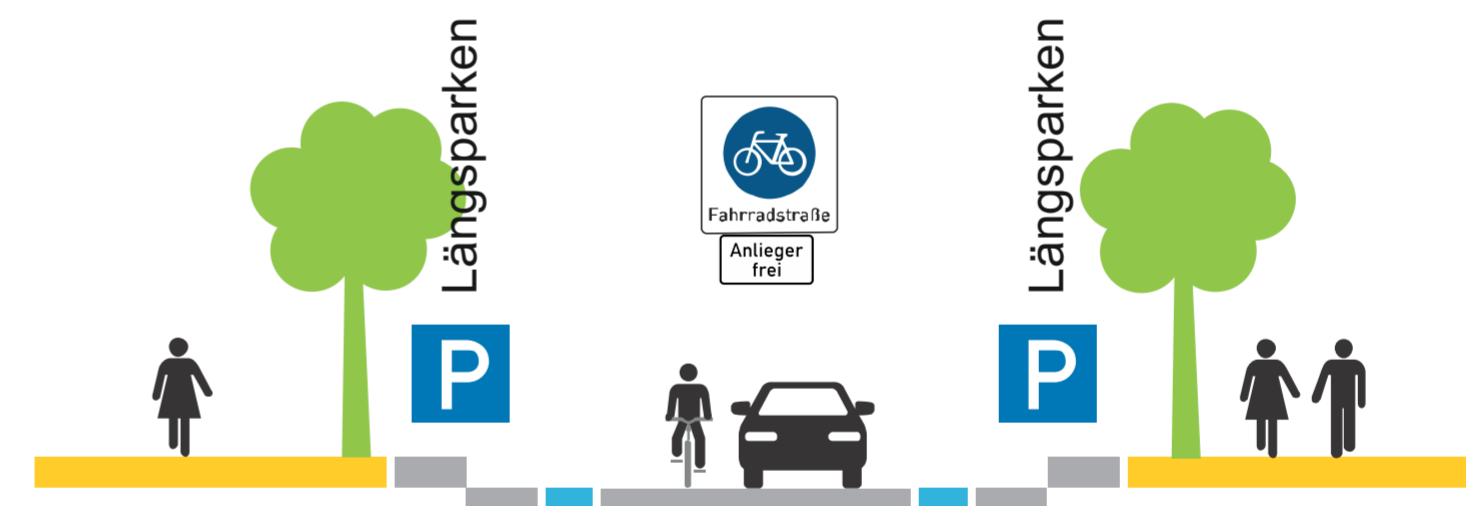
Variante 1

**Querschnitt
Strecke T-W-12-a-2**



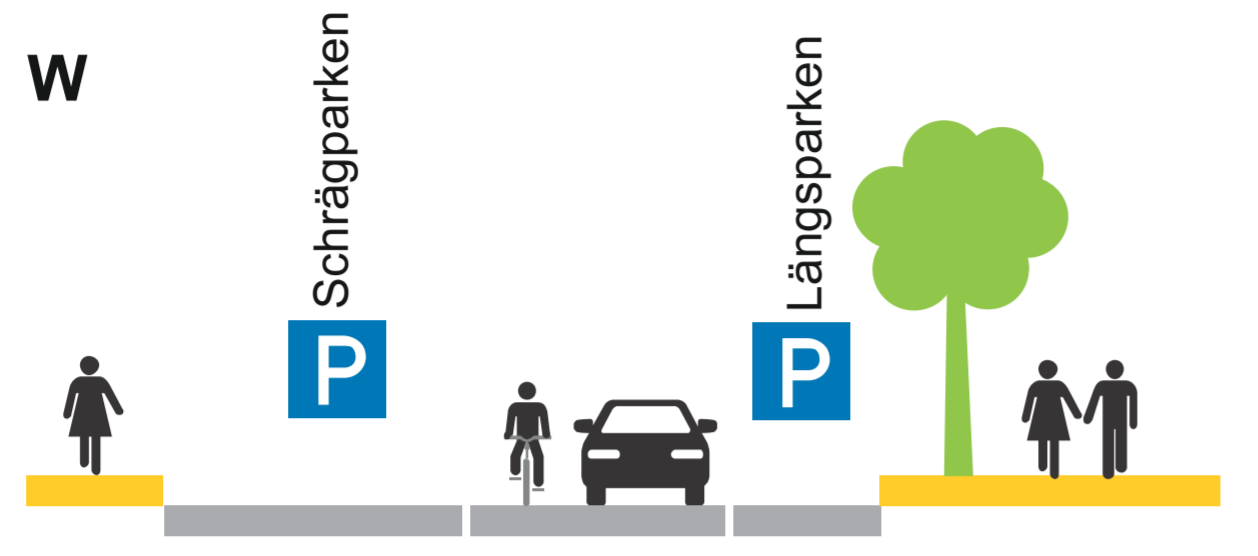
F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
3,70	2,00	0,75	4,20	0,75	2,00	5,70
18,90						

Variante 2



F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
4,70	2,00	0,75	4,2	0,75	2,00	4,70
19,10						

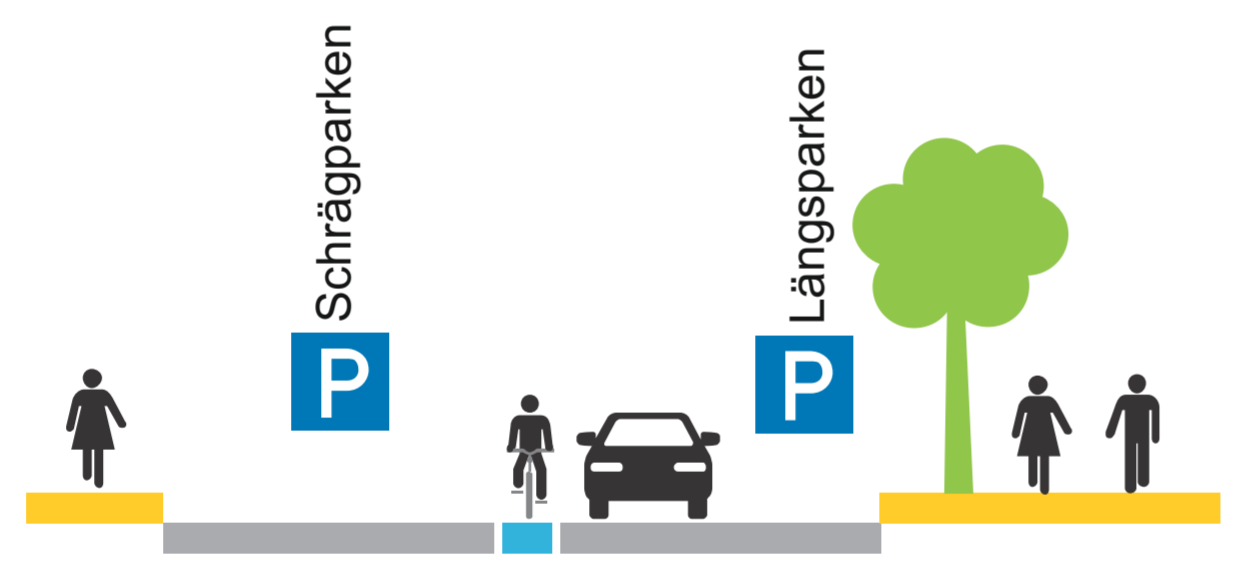
Variante 3



F	P	R/Kfz	P	F
1,80	4,00	3,50	2,00	4,50
15,80				

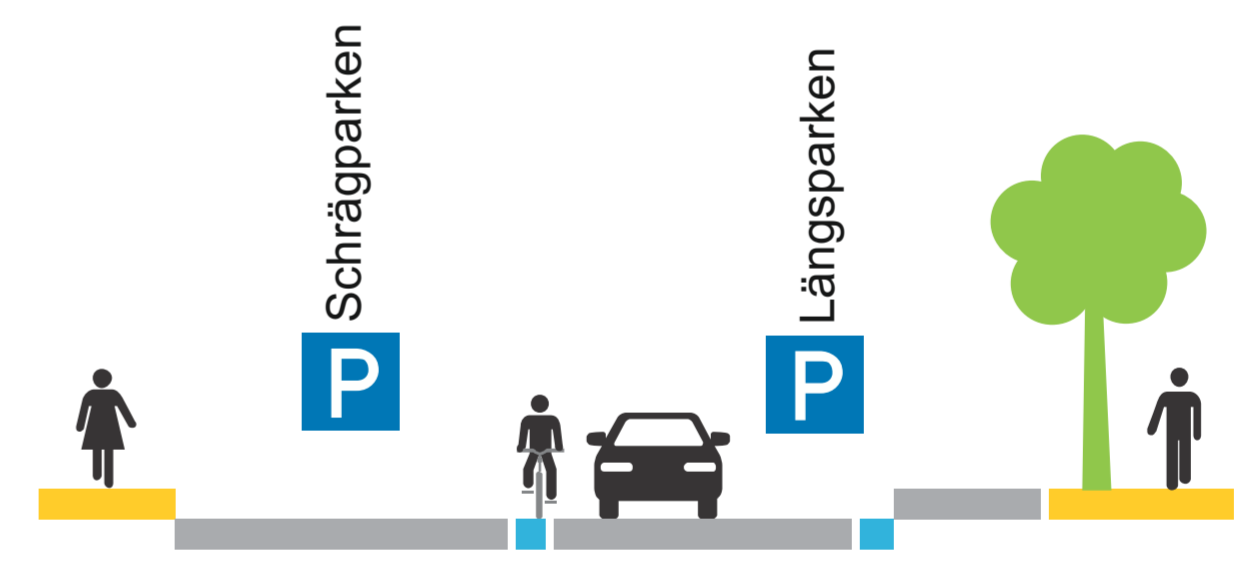
O
Bestand

**Querschnitt
Strecke T-W-12-a-2 Nord**



F	P	Sts	R/Kfz	F
1,80	4,45	0,75	4,30	4,50
15,80				

Variante 1



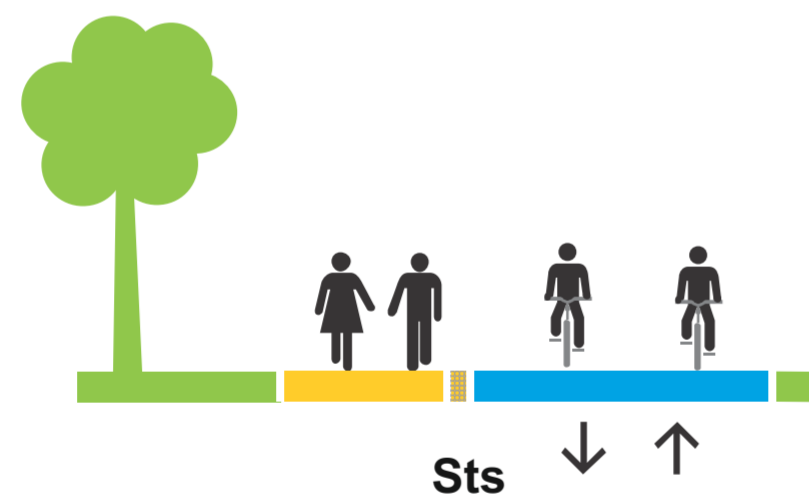
F	P	Sts	R/Kfz	Sts	P	F
1,80	4,45	0,75	4,05	0,75	2,00	2,50
15,80						

Variante 2

**Querschnitt
Strecke T-W-12-b-1**

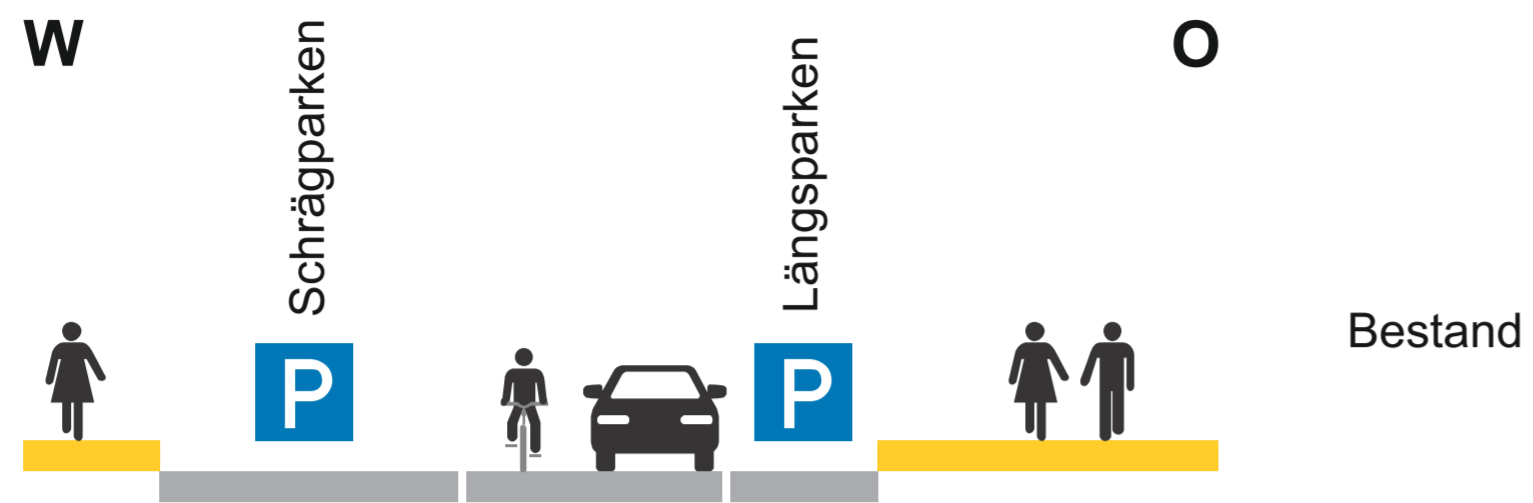


G	R/F	G
3,50	3,00	3,20
9,70		

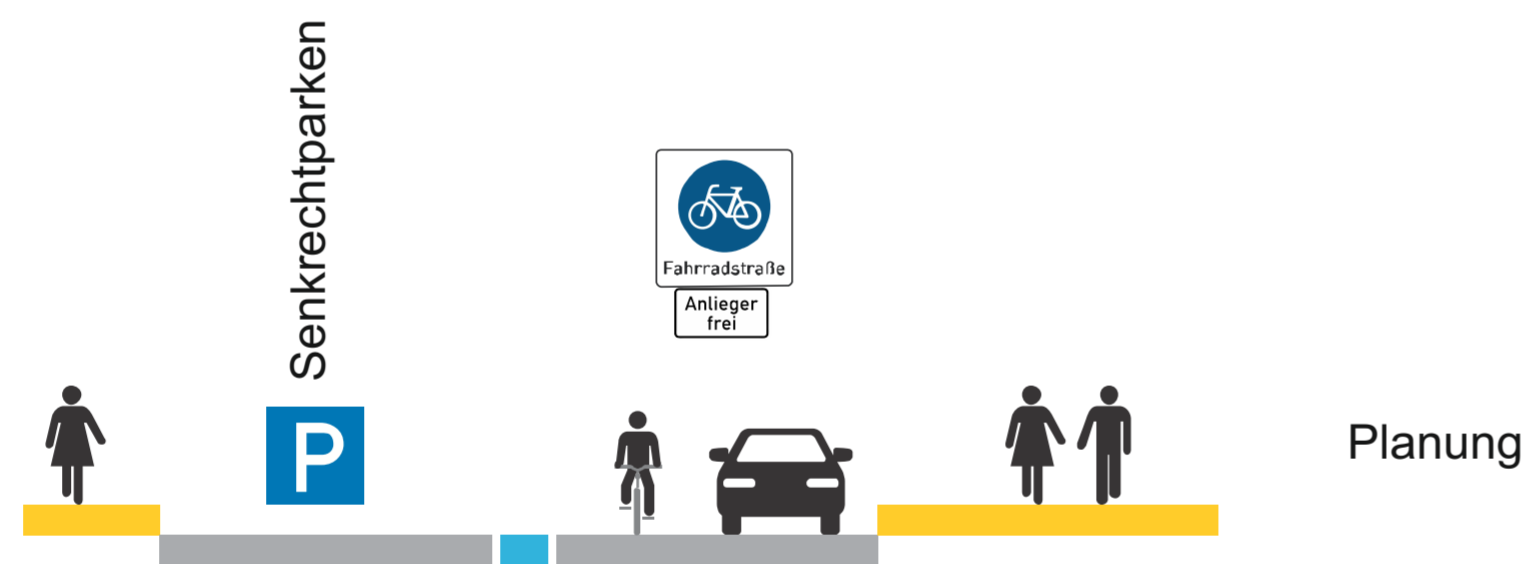


	F		R	G
2,70	2,20	0,30	4,00	0,50
9,70				

Querschnitt Strecke T-W-13



F	P	R/Kfz	P	F
1,80	4,00	3,50	2,00	4,50
15,80				

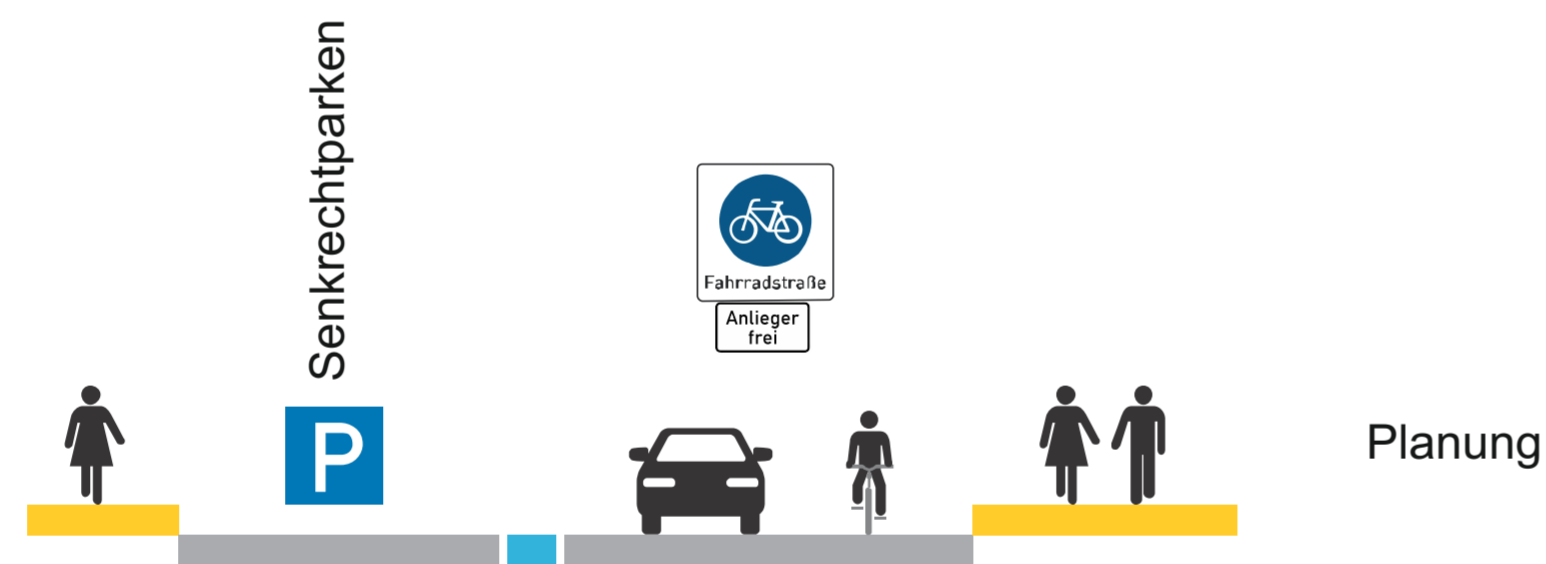


F	P	Sts	R/Kfz	F
1,80	4,45	0,75	4,30	4,50
15,80				

Querschnitt Strecke T-W-14



F	P	R/Kfz	P	F
2,00	4,00	4,50	2,00	3,50
16,00				

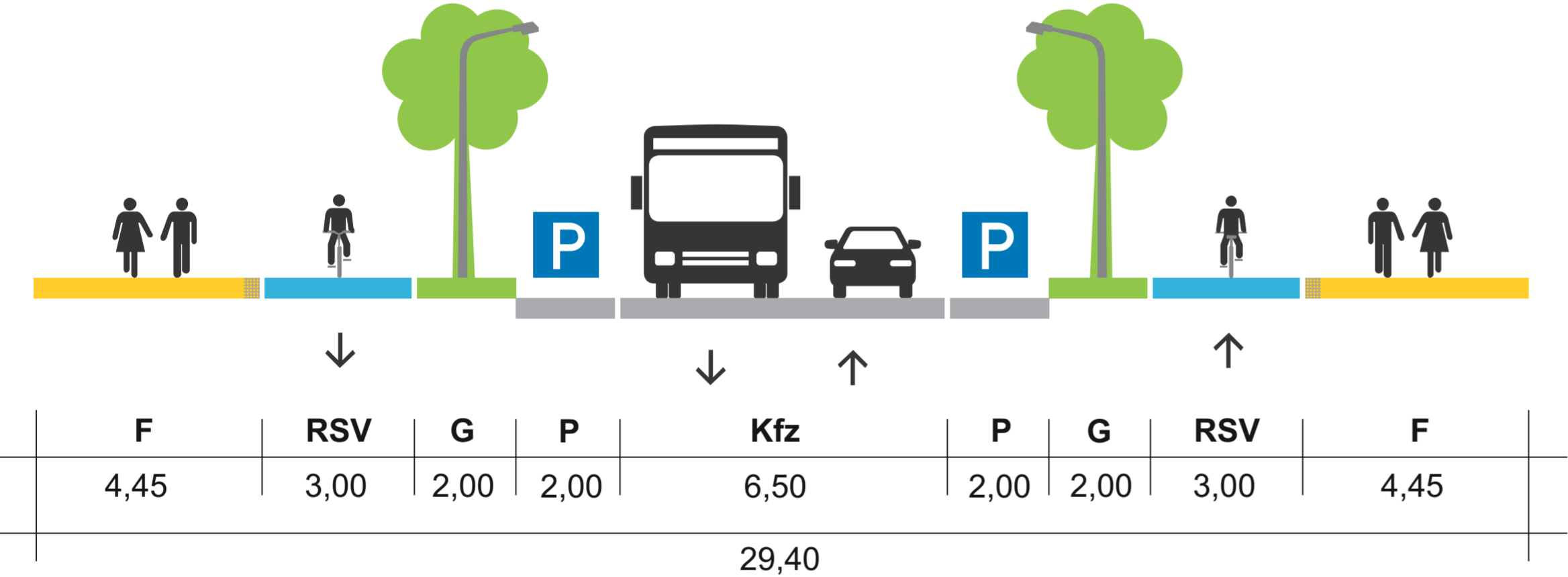
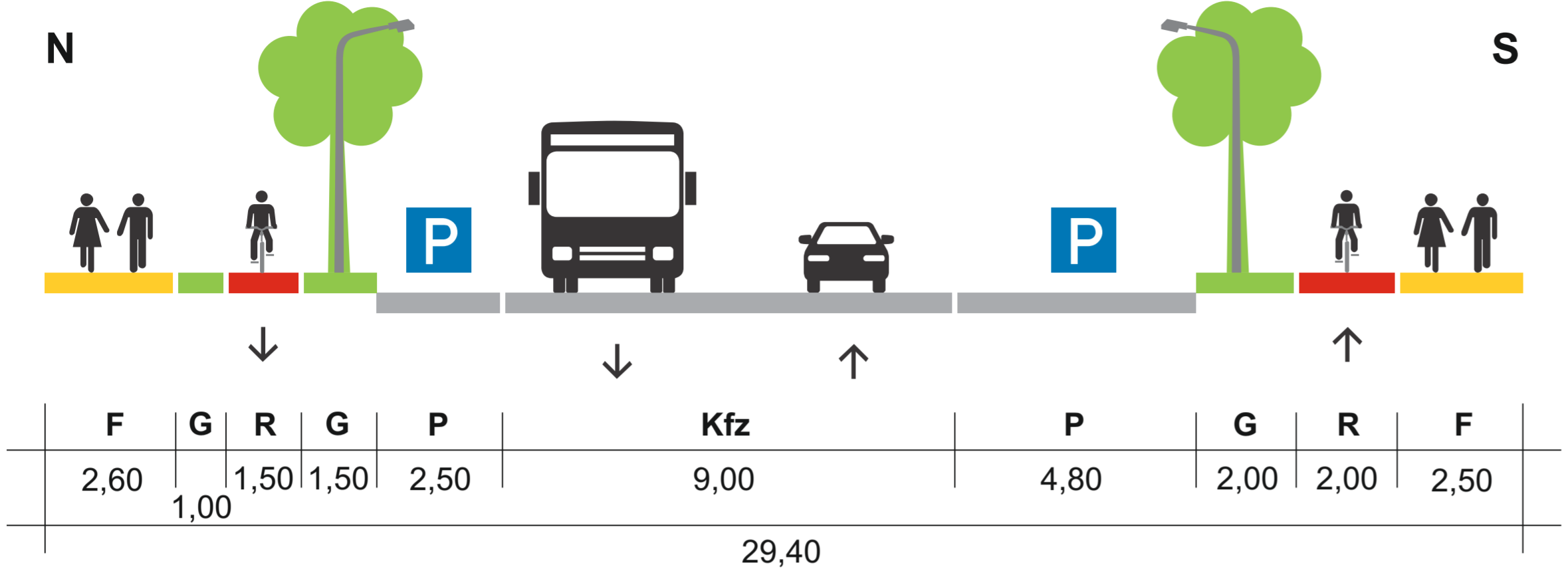


F	P	Sts	R/Kfz	F
2,00	4,30	0,75	5,45	3,50
16,00				

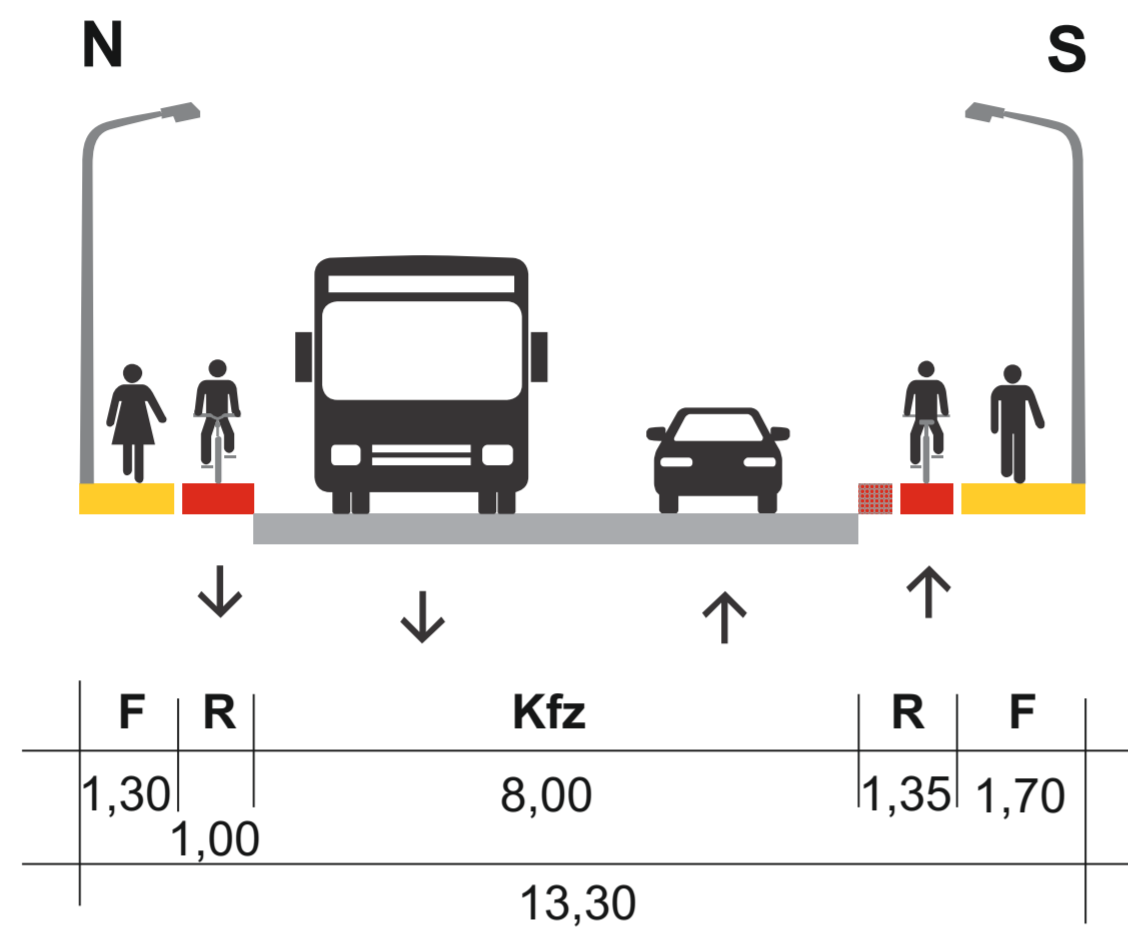
**Querschnitt
Strecke T-X-04**

Bestand

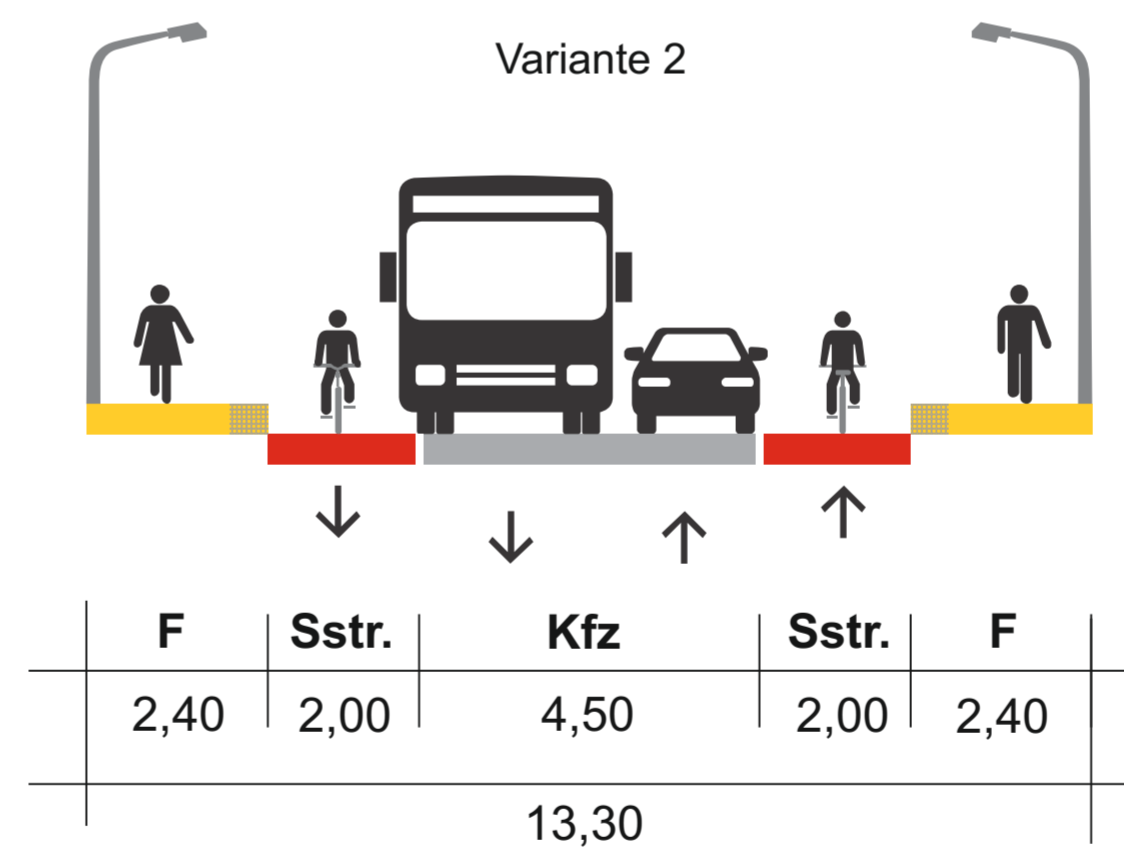
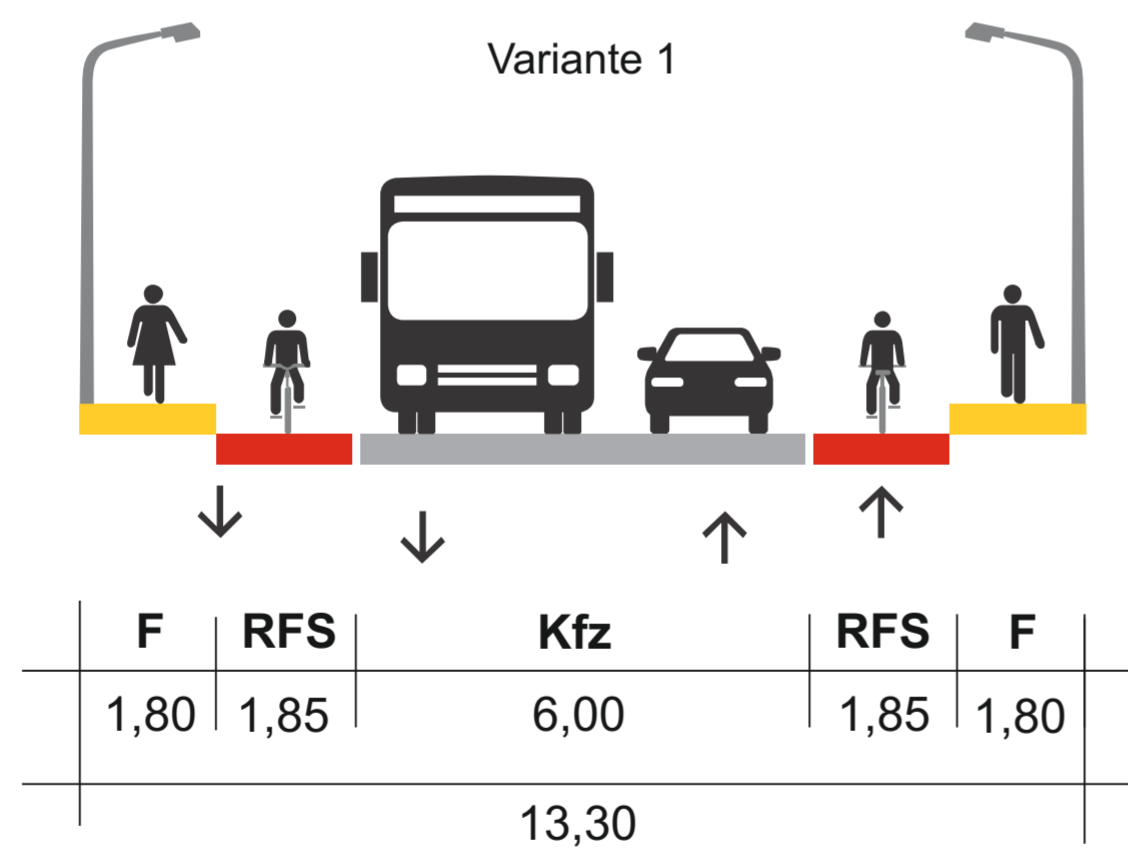
Planung



**Querschnitt
Strecke T-X-04
Engstelle Goerzallee**



Bestand



Planung

**Querschnitt Goerzallee,
Engstelle an Bahnübergang**

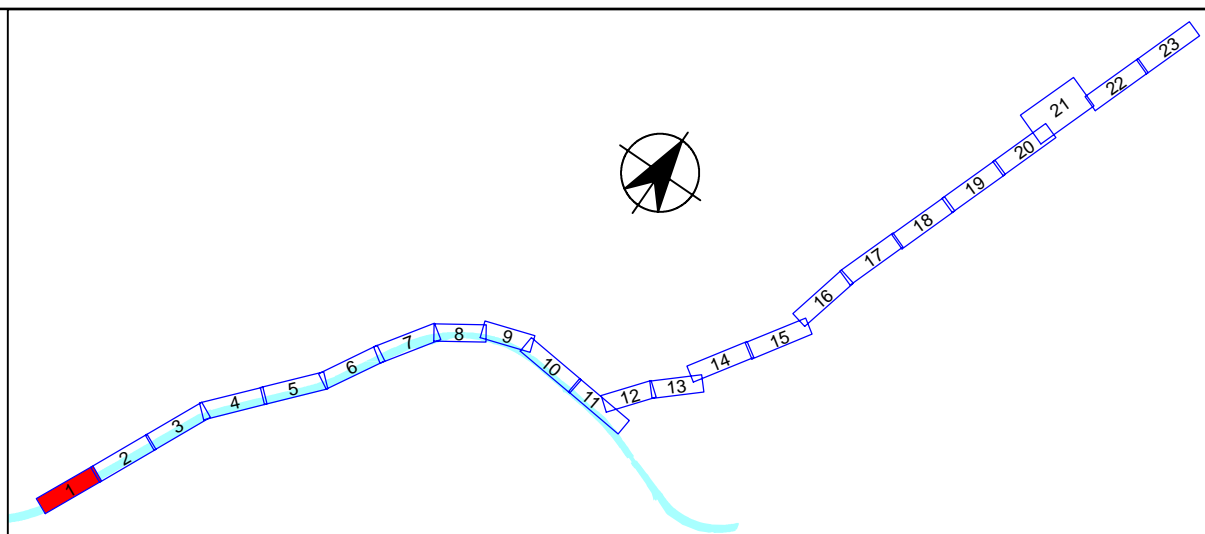
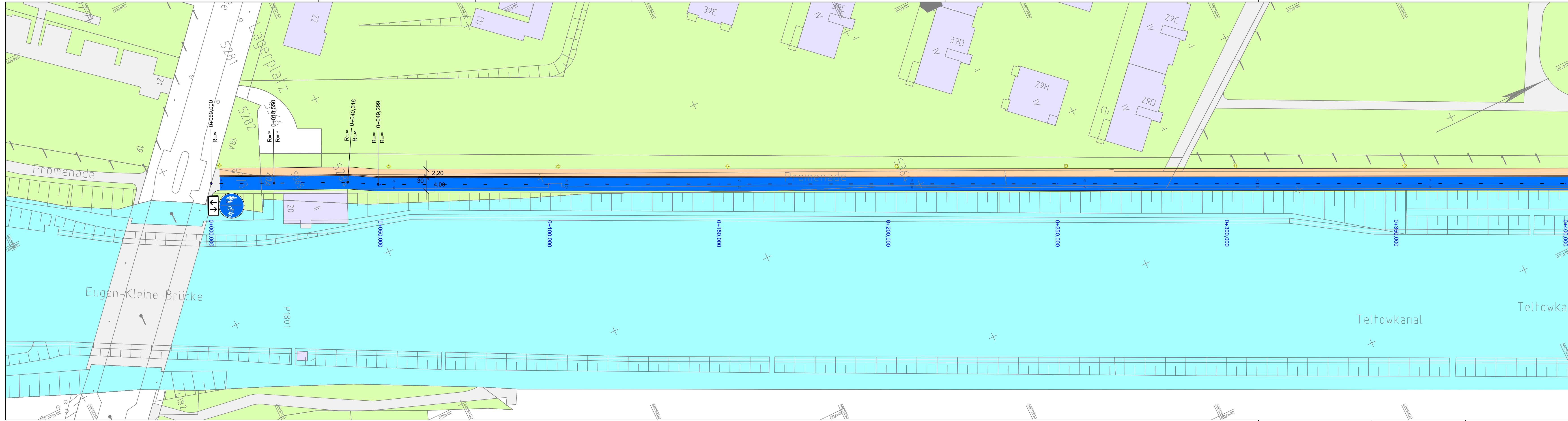
Unterlage 8.7-Lagepläne



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Lageplannummer	Straßenname	Seite
B0500_01_02	Eugen-Klein-Brücke	1
B0500_02_02	Teltow-Kanaluferweg	2
B0500_03_02	Südlich d. Emil-Schulz-Brücke	3
B0500_04_02	Nördlich d. Emil-Schulz-Brücke	4
B0500_05_02	Bäkebrücke	5
B0500_06_02	Krahmersteg	6
B0500_07_02	Paul-Schwarz-Promenade	7
B0500_08_02	Beim Bäkepark	8
B0500_09_02	Weverpromenade	9
B0500_10_02	Am Eichgarten	10
B0500_11_02	Uferweg / Borstellstraße	11
B0500_12_02	Borstellstraße	12
B0500_13_02	Kreuzung Steglitzer Damm	13
B0500_14_02	Sembritzkistraße	14
B0500_15_02	Sembritzkistraße / Oehlertring	15
B0500_16_02	Prellerweg	16
B0500_17_02	Hans-Balusch-Park	17
B0500_18_02	Hans-Balusch-Park	18
B0500_19_02	Hans-Balusch-Park	19
B0500_20_02	Kreuzung A100	20
B0500_21_02	Bahnhof Südkreuz	21
B0500_22_02	Priesterweg	22
B0500_23_02	Priesterweg / Kolonnenstraße	23



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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/1
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

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

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsartengrenze		Höhenfestpunkt
	Gemarkungsgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Flurgrenze		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		Schieberkappe Wasser
	Böschung		Schieberkappe Gas
	Markzeichen		Markzeichen Elk-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser		Einsteigeschacht Wasser
	Straßenablauf		Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Schilderpfahl

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm		Lichtschat		Kronendurchmesser 0.3		Platten
	Holzmast		Verkehrszeichen		DN 400		Kronendurchmesser 3.0		Rohrleitung
			Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

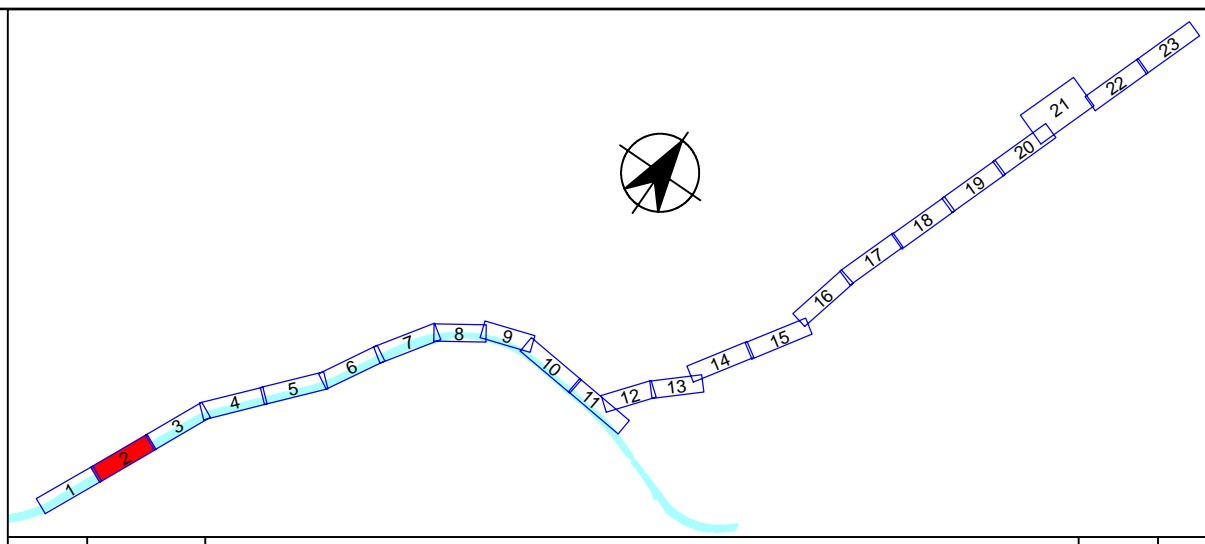
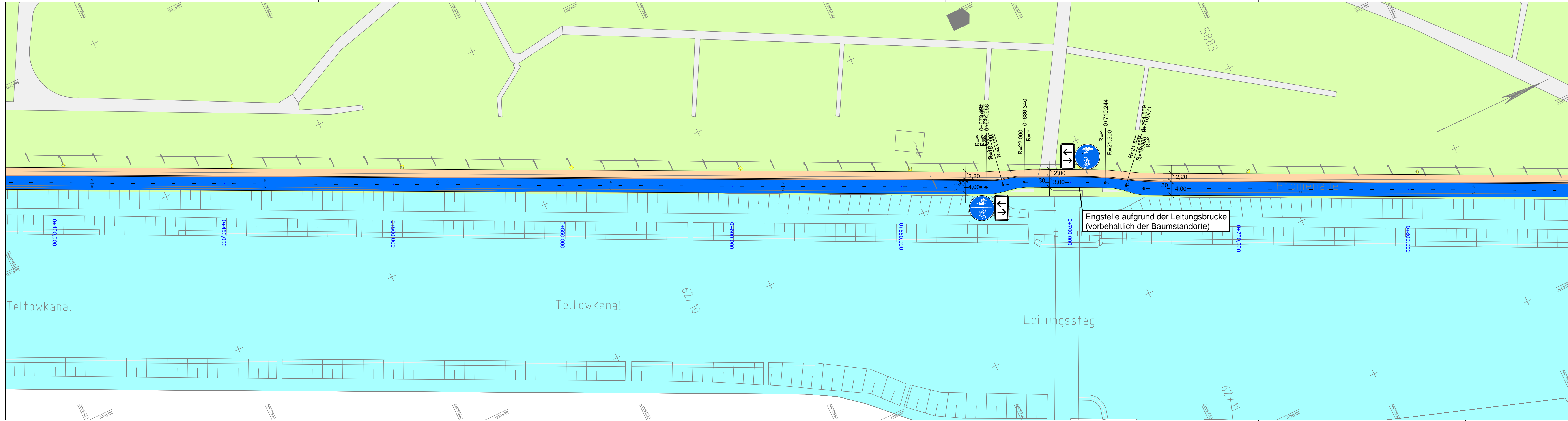
	Gehweg		Taktier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße		Dammböschung		
	Fahrdurchfahrtsstein		Einschnittböschung		
	Aufpflasterung				
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg
	Radweg
	Fahradstraße
	Fahrdurchfahrtsstein
	Aufpflasterung
	Bankett

	Taktier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke



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	05/2019	Martin	
	gezeichnet	05/2019	Martin	
	geprüft:			

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 28.02.2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/2
	gezeichnet: Martin	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

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

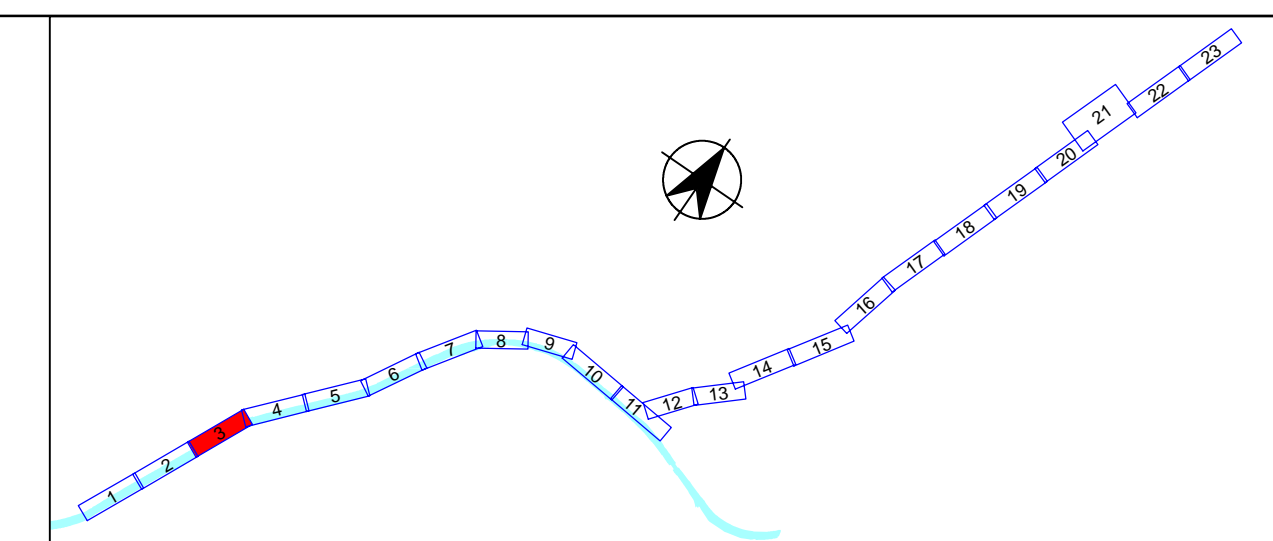
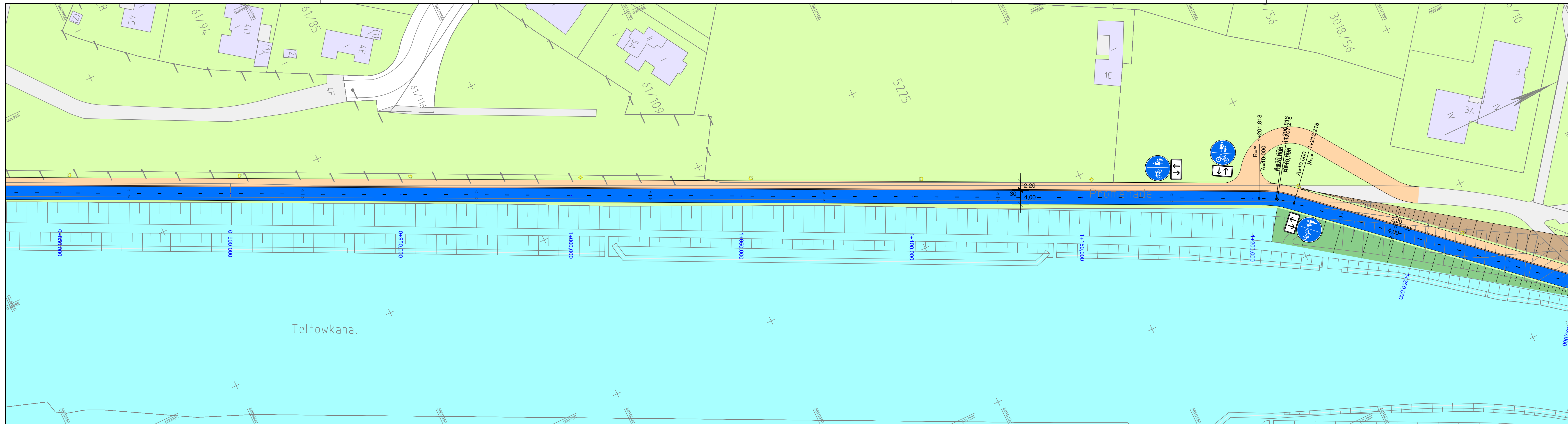
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

	Flurstücksgrenze		Zaun		nicht abgemarkter Grenzpunkt		Straßenablauf
	Top. Begrenzungslinie		Hecke		Schieberkappe Wasser		Unterflurhydrant
	Gemeindegrenze		Nutzungsartengrenze		Lagefestpunkt		Oberflurhydrant
	Gemarkungsgrenze		Böschung		Höhenfestpunkt		Bahnschranke
	Flurgrenze		Mauer		abgemarkter Grenzpunkt		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Lichtsacht		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				



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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung**
Teltowkanal

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/3
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

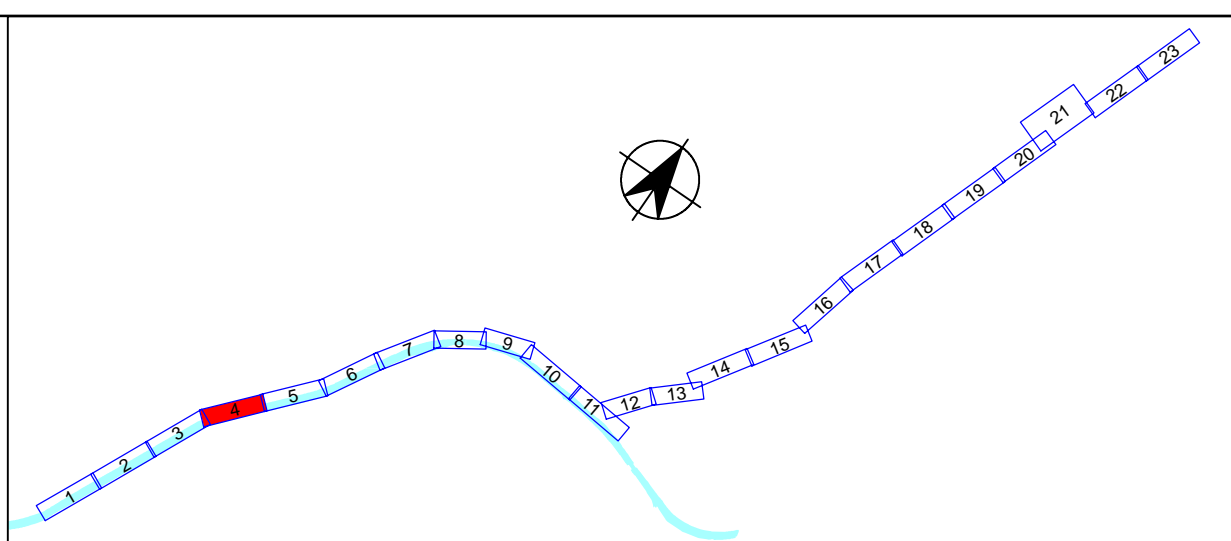
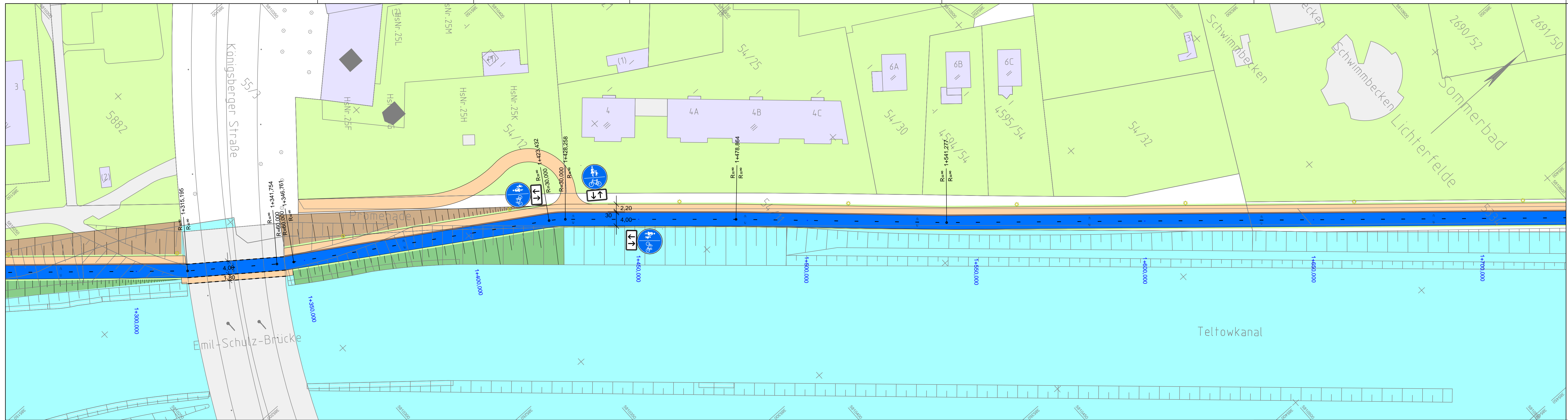
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Markzeichen Elt.-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser		abgemarkter Grenzpunkt

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlröhrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pl. Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschat		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pl. Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung DN 400
							Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke

Projekt: 18085_Teltow-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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/4
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

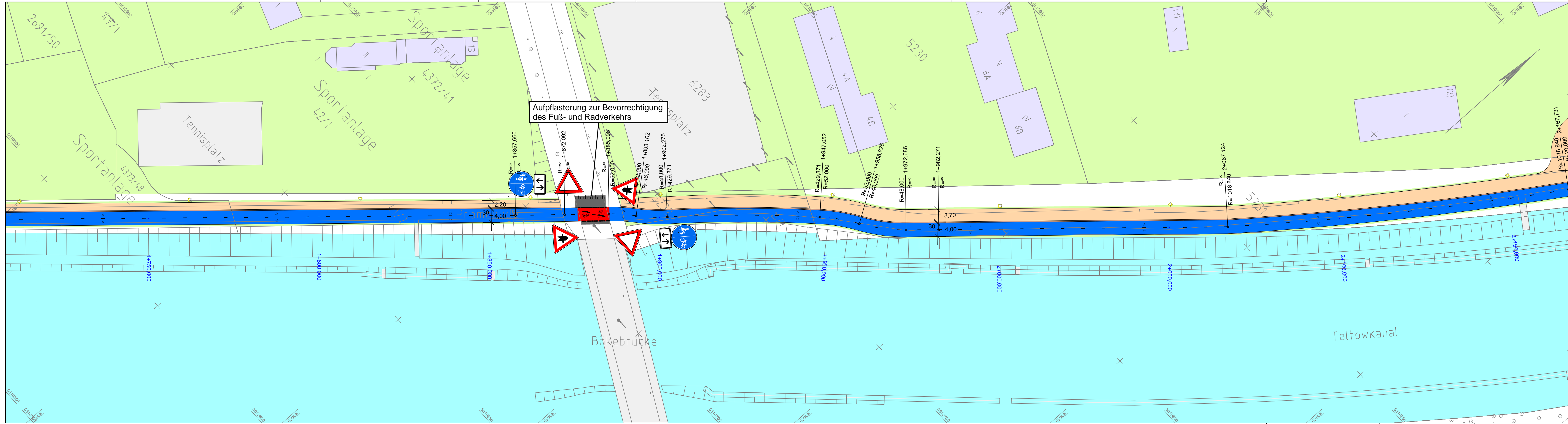
Projekt: 18085_Teltow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19

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

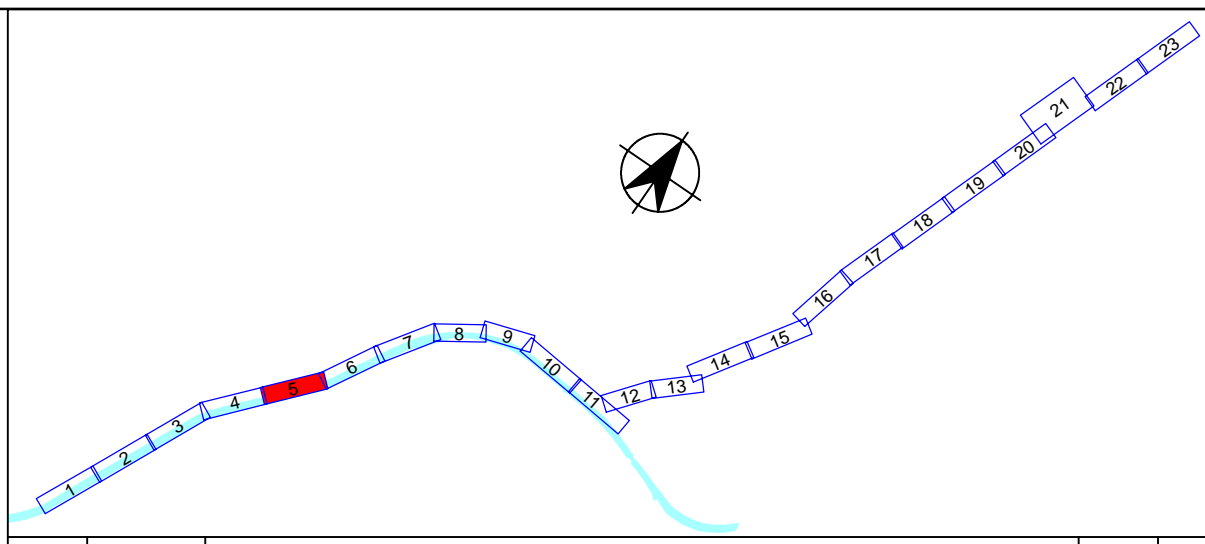
	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Lichtschat		Platten		Rohrleitung DN 400
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aupflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan



Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

GB infraVelo GmbH

Planung:

<p>SHP Ingenieure 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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/5
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

ZEICHENERKLÄRUNG

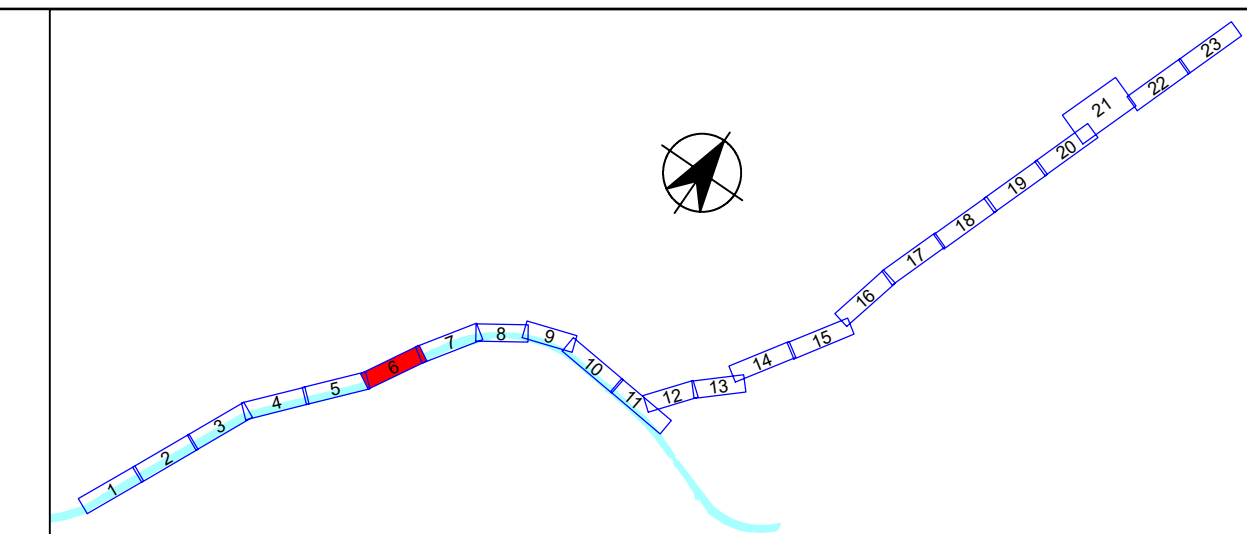
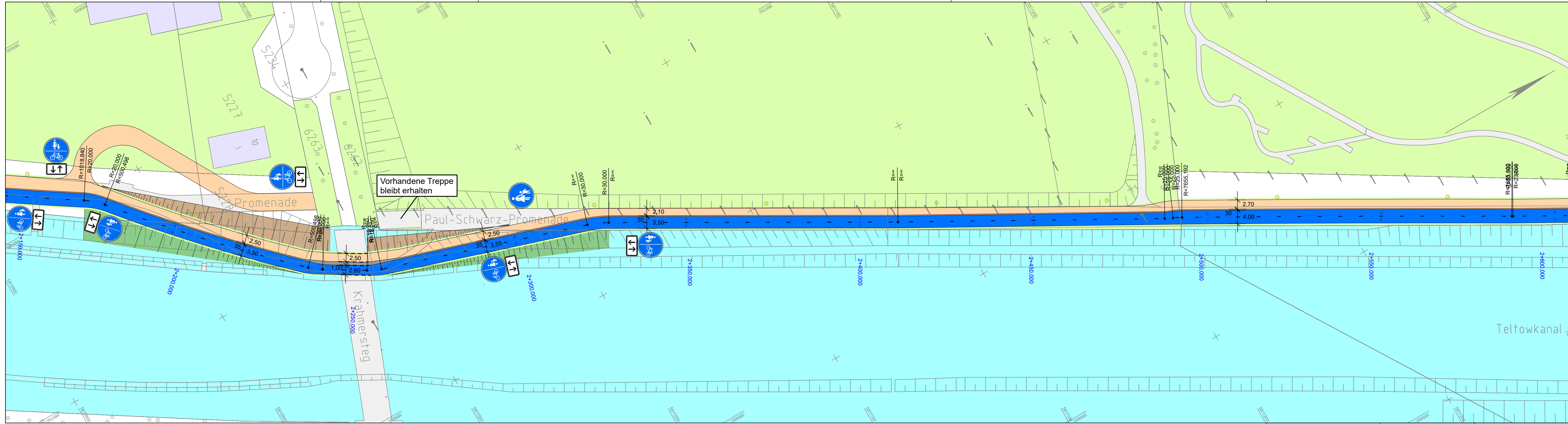
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemerkter Grenzpunkt	—	Straßenablauf	
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Schieberkappe Wasser	—	Unterflurhydrant	
- - -	Gemeindegrenze	—	○	Lagefestpunkt	○	Schieberkappe Gas	—	Oberflurhydrant
- - -	Nutzungsarten-grenze	—	○	Höhenfestpunkt	○	Markzeichen	—	Bahnschranke
- - -	Gemarkungsgrenze	—	—	abgemerkter Grenzpunkt	○	Einsteigeschacht Wasser	—	Schilderpfahl
- - -	Flurgrenze	—	—	—	—	—	—	—

⊕	Andreaskreuz	☀	Laternen	⊕	Haltestelle	▲	Einfahrt	▲	Nadelbaumreihe
■	Stahlgittermast	◇	Kilometerstein/-tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	▬	Treppe	○	Findling
●	Stahlrohrmast	◇	Ortsdurch-fahrtsstein	⊕	Kabelkasten Eit.	⊕	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	□	Pflaster
●	Stahlbetonmast	↑	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕	Lichtschaft	⊕	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	□	Platten
⊕	Holzmast	↑	Verkehrszeichen	⊕	Eingang	⊕	Laubbaumreihe	—	Rohrleitung Nenndurchmesser
⊕	—	↑	Ampel	⊕	—	⊕	—	—	—

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiller Trennstreifen	☀	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radweg	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	—	Führung unterhalb der Brücke
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	—	Dammböschung		
—	Aufpflasterung	—	Einschnittböschung		
—	Bankett				

Projekt: 18085_Teltow-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	06/2019	Martin
	gezeichnet	06/2019	Martin
geprüft:			

Projekt: Radschnellverbindung
Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	13.06.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/6
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

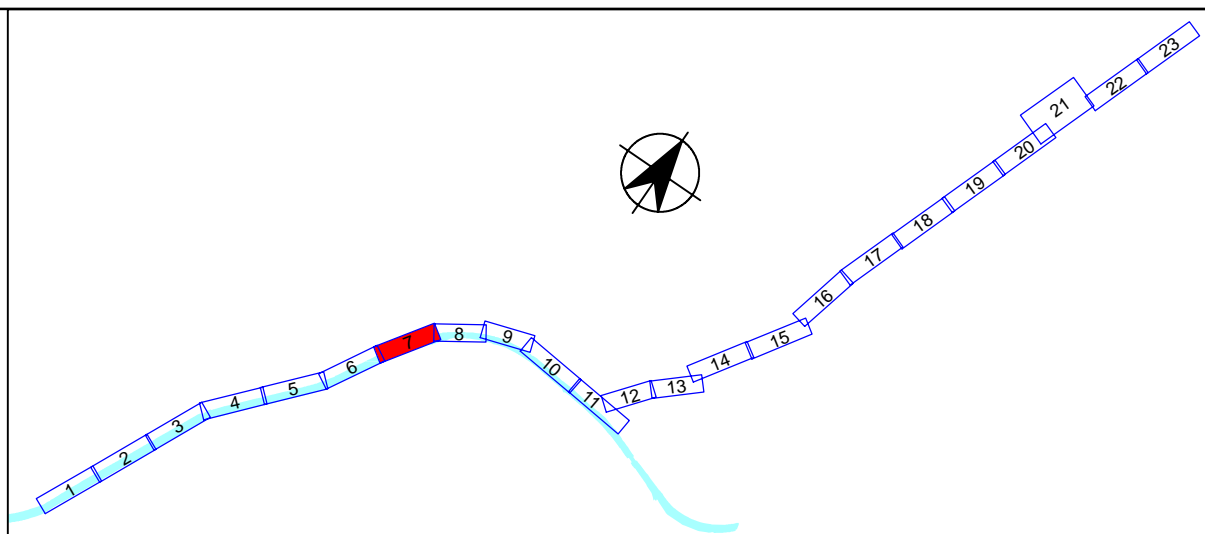
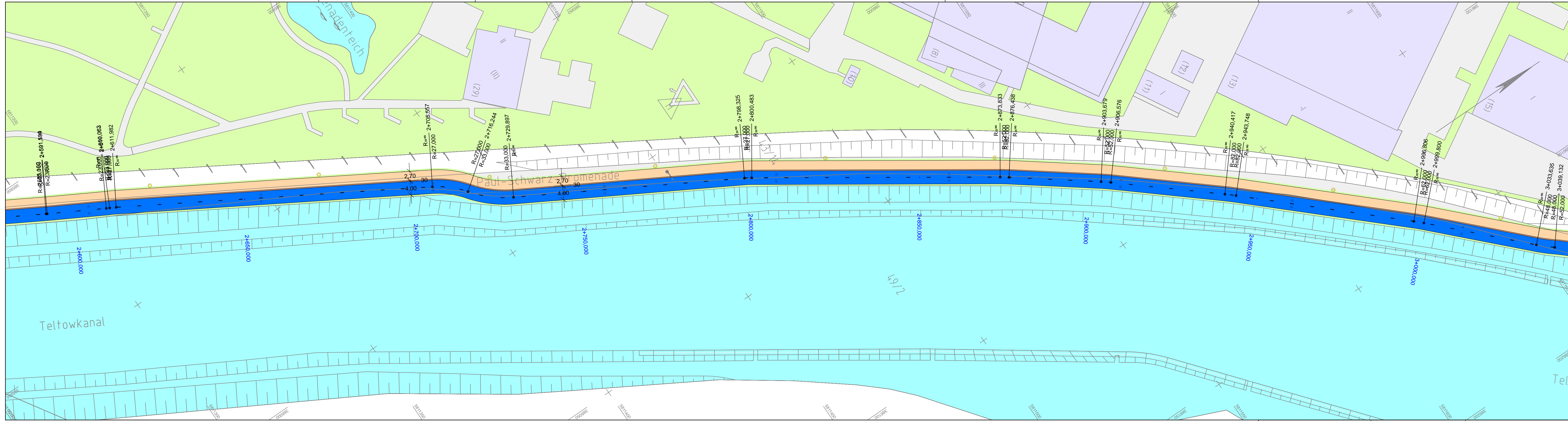
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemarkter Grenzpunkt	—	Straßenablauf
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Schieberkappe Wasser	—	Unterflurhydrant
- - -	Gemeindegrenze	○	Lagefestpunkt	○	Schieberkappe Gas	—	Oberflurhydrant
- - -	Nutzungsartengrenze	○	Höhenfestpunkt	○	Merkszeichen Eit.-Versorgung	—	Bahnschranke
- - -	Gemarkungsgrenze	○	abgemarkter Grenzpunkt	○	Einsteigeschacht Wasser	—	Schilderpfahl
- - -	Flurgrenze	—	Mauer				

+	Andreaskreuz	☀	Laterne	⊕	Haltestelle	▲	Einfahrt	▲	Nadelbaumreihe
+	Stahlgittermast	☀	Kilometerstein/-tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	▲	Treppe	○	Findling
+	Stahlrohrmast	◊	Ortsdurchfahrtsstein	⊕	Kabelkasten Eit.	▲	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	○	Pflaster
+	Stahlbetonmast	◊	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕	Lichtschaft	▲	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	○	Platten
+	Holzmast	⊕	Verkehrszeichen	⊕	Eingang	▲	Laubbaumreihe	○	Rohrleitung Nenndurchmesser
+		⊕	Ampel	⊕		▲		○	

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiller Trennstreifen	☀	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radweg	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	—	Führung unterhalb der Brücke
—	Fahradstraße	—	Dammböschung		
—	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	—	Einschnittböschung		
—	Aufpflasterung				
—	Bankett				

Projekt: 18085_Teltow-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	05/2019	Martin
		gezeichnet	05/2019	Martin
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/7
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

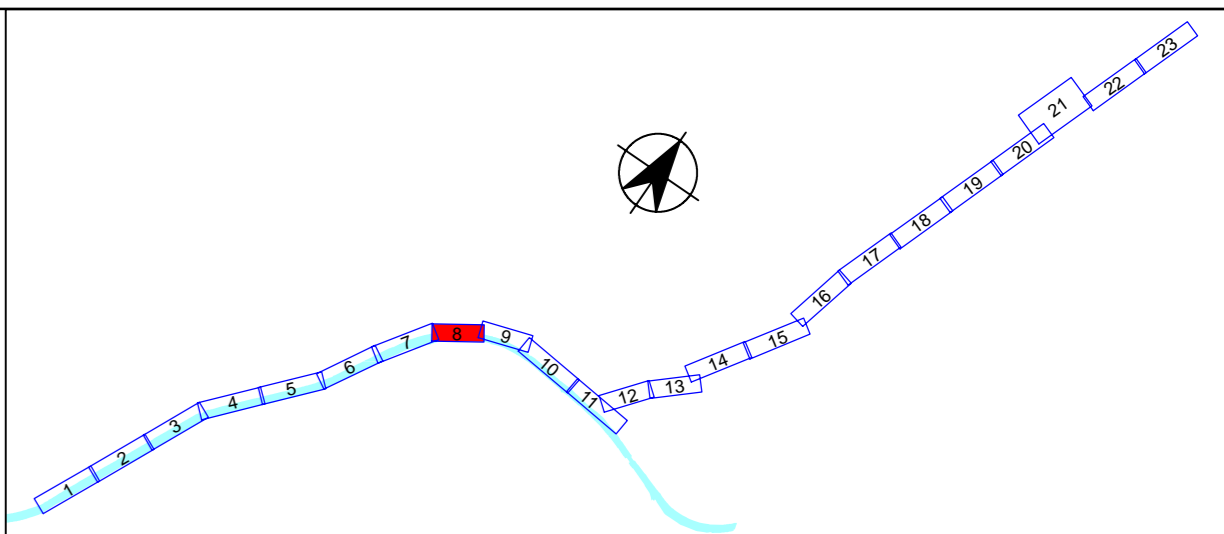
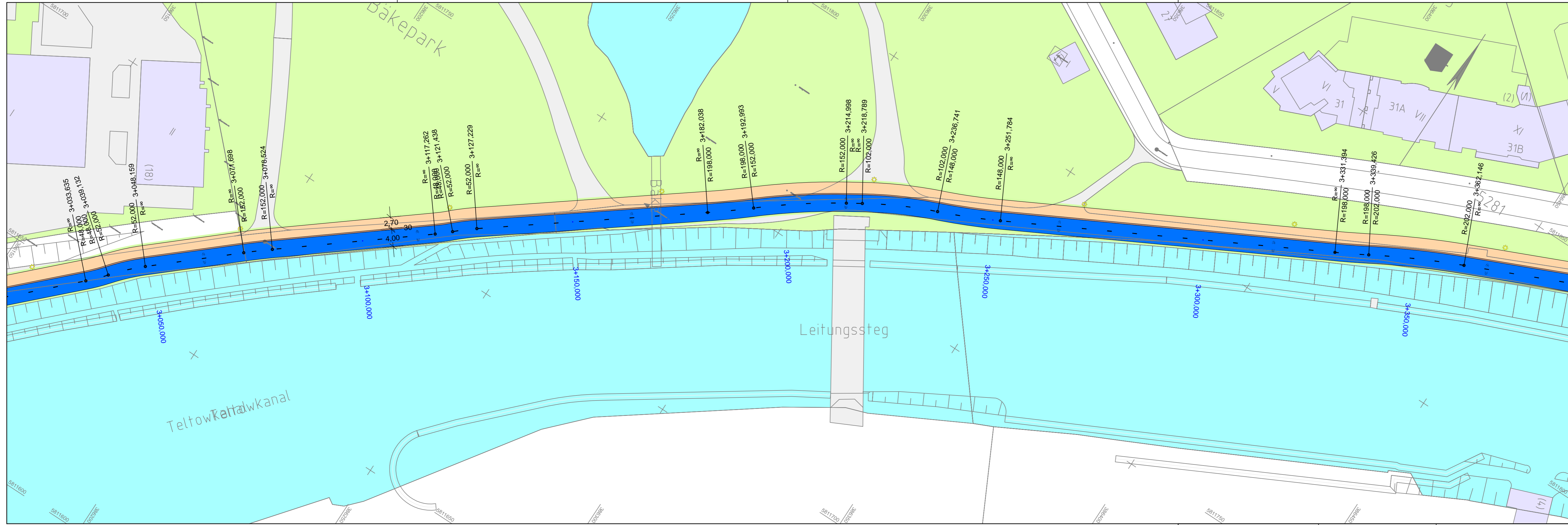
	Flurstücksgrenze		Zaun		nicht abgemerkter Grenzpunkt		Straßenablauf
	Top. Begrenzungslinie		Hecke		Schieberkappe Wasser		Unterflurhydrant
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt		Schieberkappe Gas		Oberflurhydrant
	Nutzungsartengrenze		Höhenfestpunkt		Merkzeichen Elt.-Versorgung		Bahnschranke
	Gemarkungsgrenze		abgemerkter Grenzpunkt		Einstiegschacht Wasser		Schilderpfahl
	Flurgrenze		Mauer				

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße		Dammböschung		
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Einschnittböschung		
	Aufpflasterung				
	Bankett				

Projekt: 18085_Teltow-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

infravelo GMBH GB infravelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

<p>SHP Ingenieure 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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/8
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

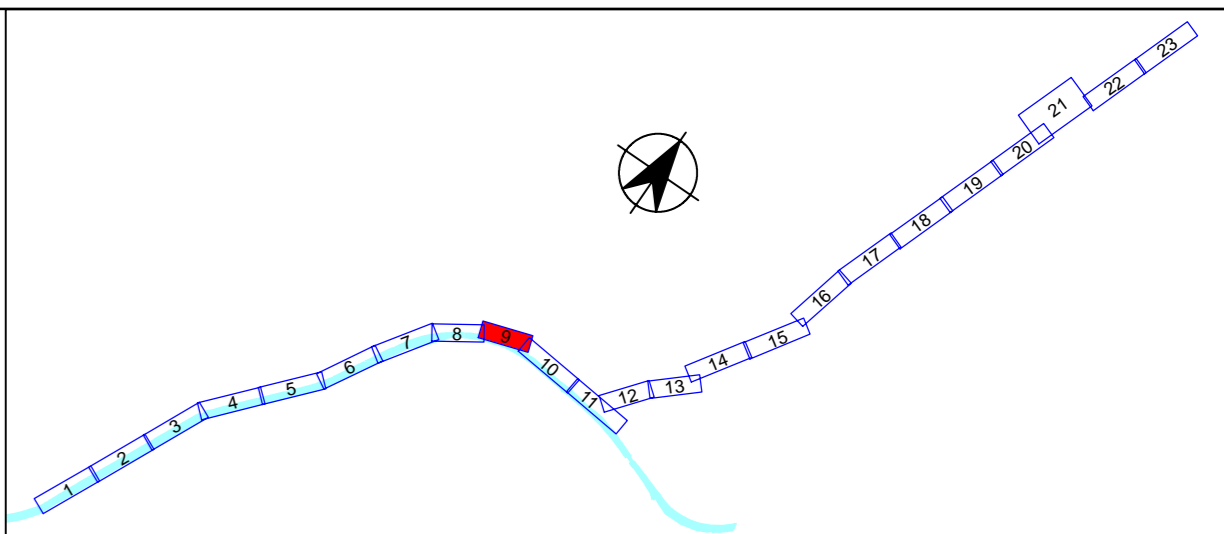
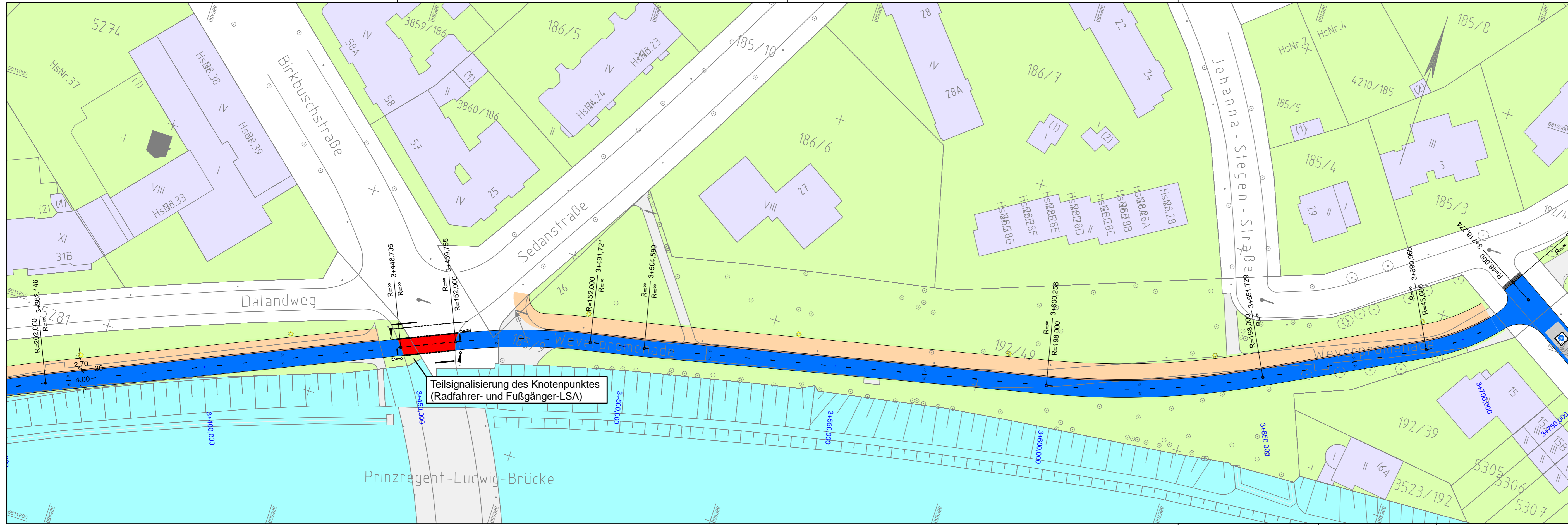
Projekt: 18085_Teltow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19

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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom
	Stahlrohlmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht
	Holzmast		Ampel		Eingang
	Einfahrt		Treppe		Laubb Baum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Nadelbaumreihe		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Laubb Baumreihe
	Findling		Pfl.		Plaster
	Platten		Pl.		Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Führung unterhalb der Brücke



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@sph-ingenieure.de
 www.sph-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet 05/2019	Martin
gezeichnet 05/2019	Martin
geprüft:	

Projekt: Radschnellverbindung Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	28.02.2019	1:500	5/9
	gezeichnet: Martin	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 950 mm	

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

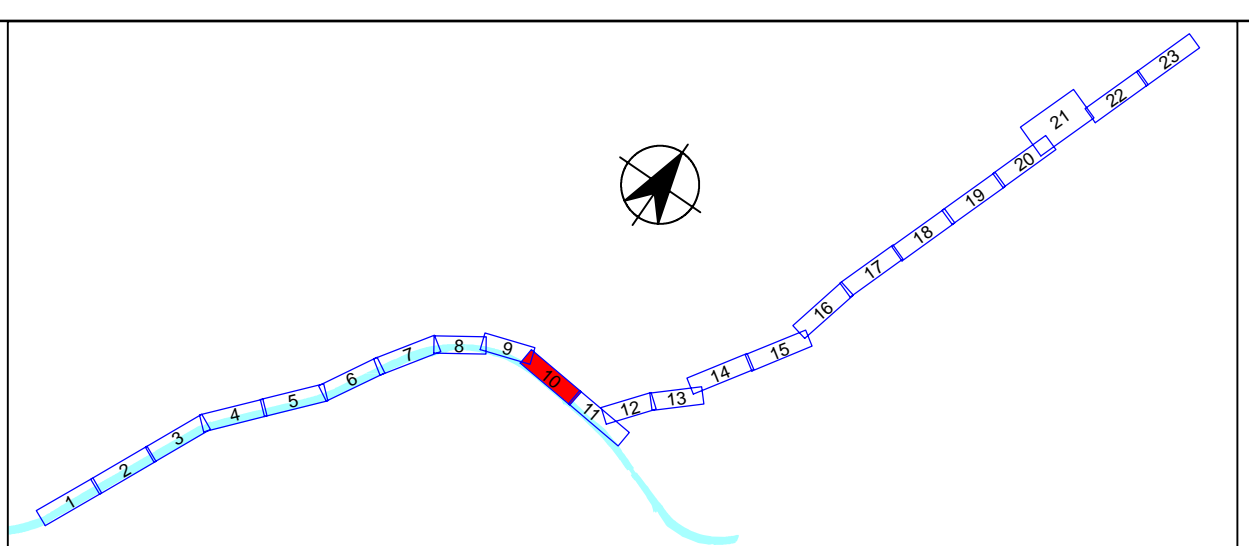
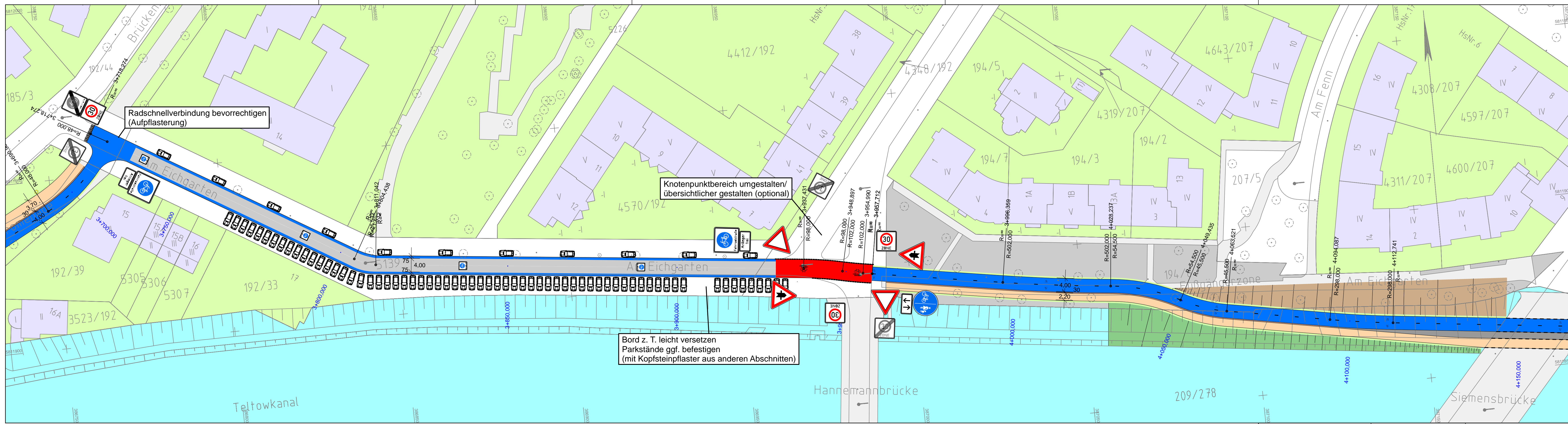
ZEICHENERKLÄRUNG

—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemerkter Grenzpunkt	—	Straßenablauf
---	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Wasser	—	Unterflurhydrant
---	Gemeindegrenze	○	Lagefestpunkt	○	Schieberkappe Gas	—	Oberflurhydrant
---	Gemarkungsgrenze	○	Merkzeichen	○	Elt.-Versorgung	—	Bahnschranke
---	Flurgrenze	○	abgemerkter Grenzpunkt	○	Einstiegschacht Wasser	—	Schilderpfahl

⊕	Andreaskreuz	☀	Laterne	⊕	Haltestelle	▲	Einfahrt	▲	Nadelbaumreihe
⊕	Stahlgittermast	◇	Kilometerstein/-tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	▲	Treppe	○	Findling
⊕	Stahlrohlmast	◇	Ortsdurchfahrtsstein	⊕	Kabelkasten Eit.	⊕	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	PL	Pflaster
⊕	Stahlbetonmast	⊕	Verkehrszeichen	⊕	Lichtschaft	⊕	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	PL	Platten
⊕	Holzmast	⊕	Ampel	⊕	Eingang	⊕	Laubbaumreihe	DN 400	Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Führung unterhalb der Brücke



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	05/2019	Martin
			gezeichnet	05/2019	Martin
			geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	28.02.2019	1:500	5/10
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Martin	Martin	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 1135 mm	

ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

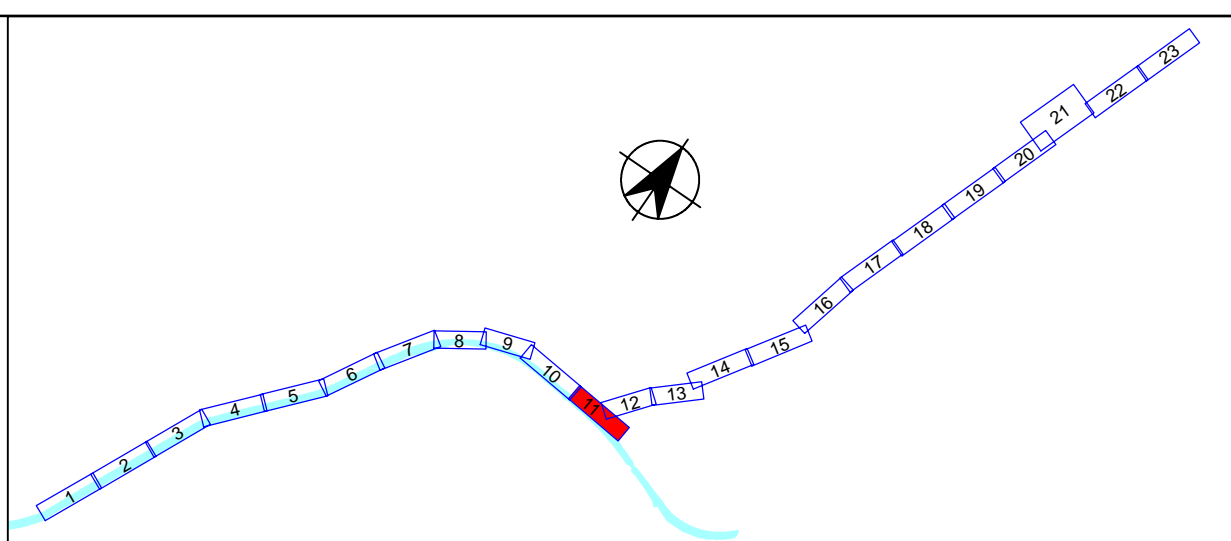
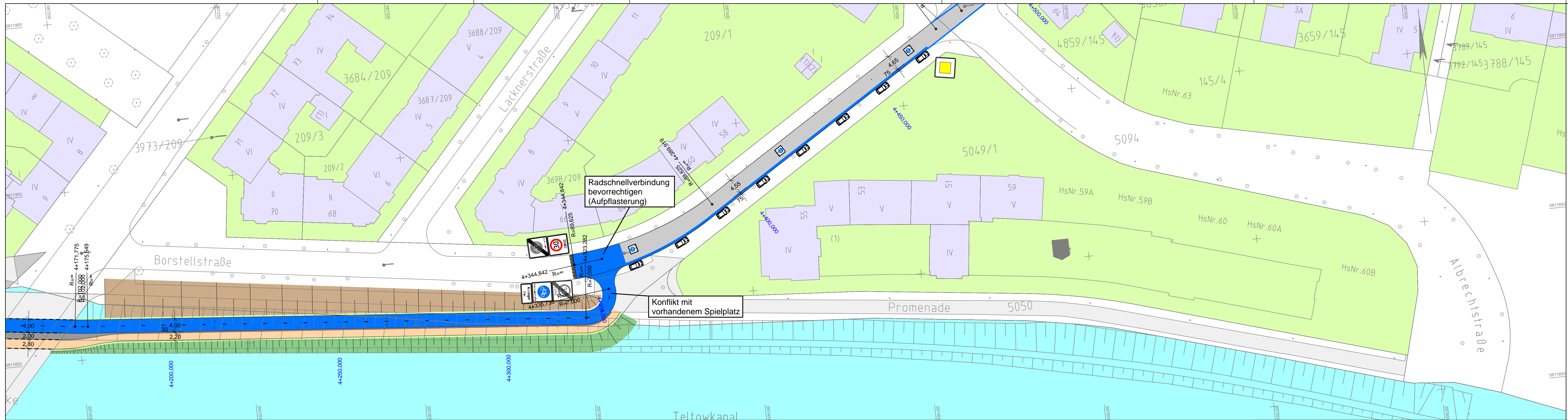
	Flurstücksgrenze		Zaun		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Top. Begrenzungslinie		Hecke		Schieberkappe Wasser
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt		Schieberkappe Gas
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt		Merkzeichen Elk.-Versorgung
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt		Einsteigeschacht Wasser
	Mauer		Straßenaufbau		Unterflurhydrant
	Nutzungsgrenze		Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Böschung		Schilderpfahl		

	Andreas Kreuz		Laternen		Haltestelle
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschat
	Holzmast		Ampel		Eingang
	Einfahrt		Treppe		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser
	Nadelbaumreihe		Pflaster		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser
	Findling		Platten		Rohrleitung DN 400
	Platten		Rohrlinung		Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Projekt: 18085_Teltow-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 05/2019	Martin
gezeichnet 05/2019	Martin
geprüft:	

Projekt: Radschnellverbindung
Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/11
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

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

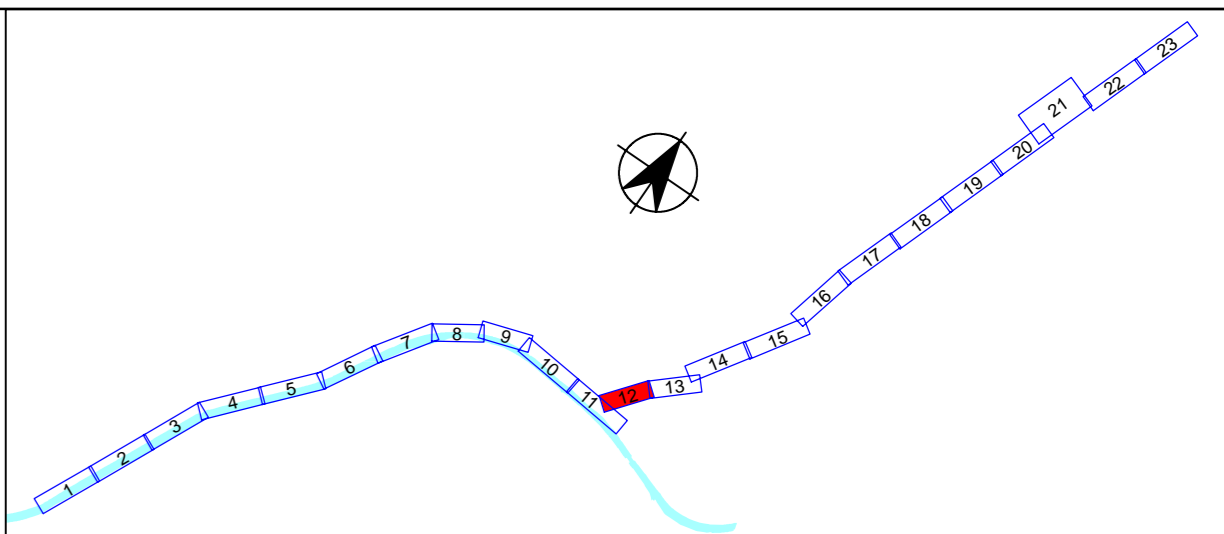
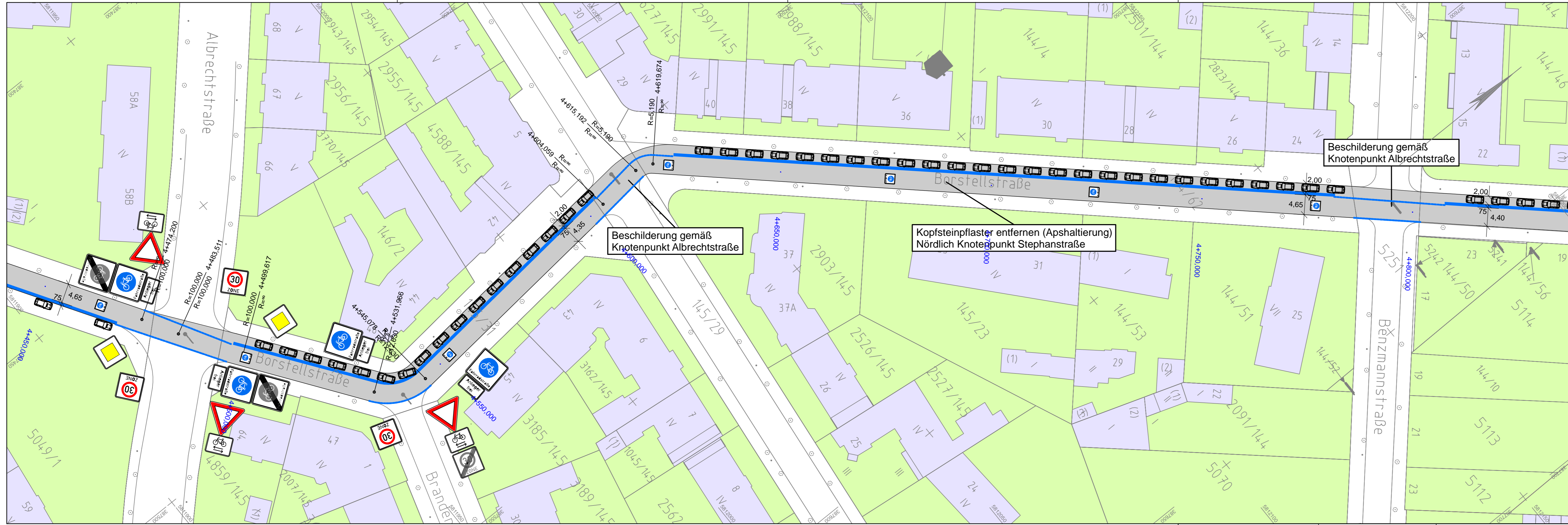
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

— Flurstücksgrenze	— Zaun	○ nicht abgemarkter Grenzpunkt	— Straßenablauf
— Top. Begrenzungslinie	— Hecke	○ Schieberkappe Wasser	— Unterflurhydrant
- - - Gemeindegrenze	○ 18 Lagefestpunkt	○ Schieberkappe Gas	— Oberflurhydrant
- - - Gemarkungsgrenze	○ Böschung	○ Merkzeichen Eit.-Versorgung	— Bahnschranke
- - - Flurgrenze	— abgemarkter Grenzpunkt	○ Einsteigeschacht Wasser	— Schilderpfahl

— Andreaskreuz	— Laterne	— Haltestelle	— Einfahrt	— Nadelbaumreihe
— Stahlgittermast	— Kilometerstein/-tafel mit km	— Verteilerkasten Telekom	— Treppe	— Findling
— Stahirohnmast	— Ortsdurchfahrtsstein	— Kabelkasten Eit.	— Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	— Pflaster
— Stahlbetonmast	— Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	— Lichtschacht	— Laubbaumreihe	— Platten
— Holzmast	— Verkehrszeichen	— Eingang	— Ampel	— Rohrlieitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

— Gehweg	— Taktlier Trennstreifen	— gepfl. Beleuchtungsstandort
— Radweg	— Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	— Führung unterhalb der Brücke
— Fahrradstraße	— Dammböschung	
— Fahrstraße mit Sicherheitsstreifen	— Einschnittböschung	
— Aufpflasterung		
— Bankett		



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@sph-ingenieure.de www.sph-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	05/2019	Martin
		gezeichnet	05/2019	Martin
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/12
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

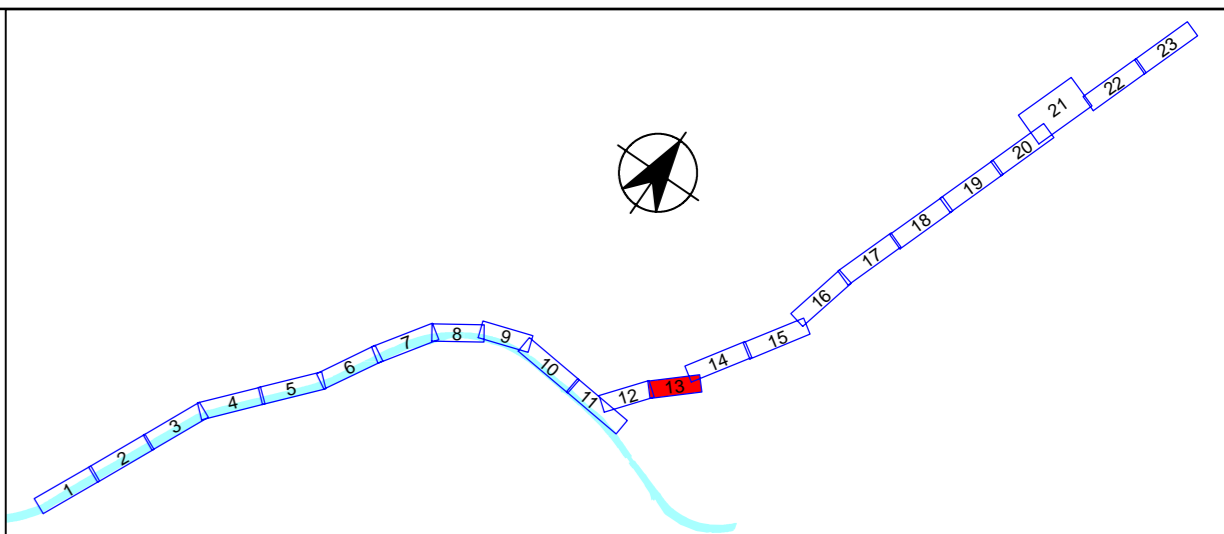
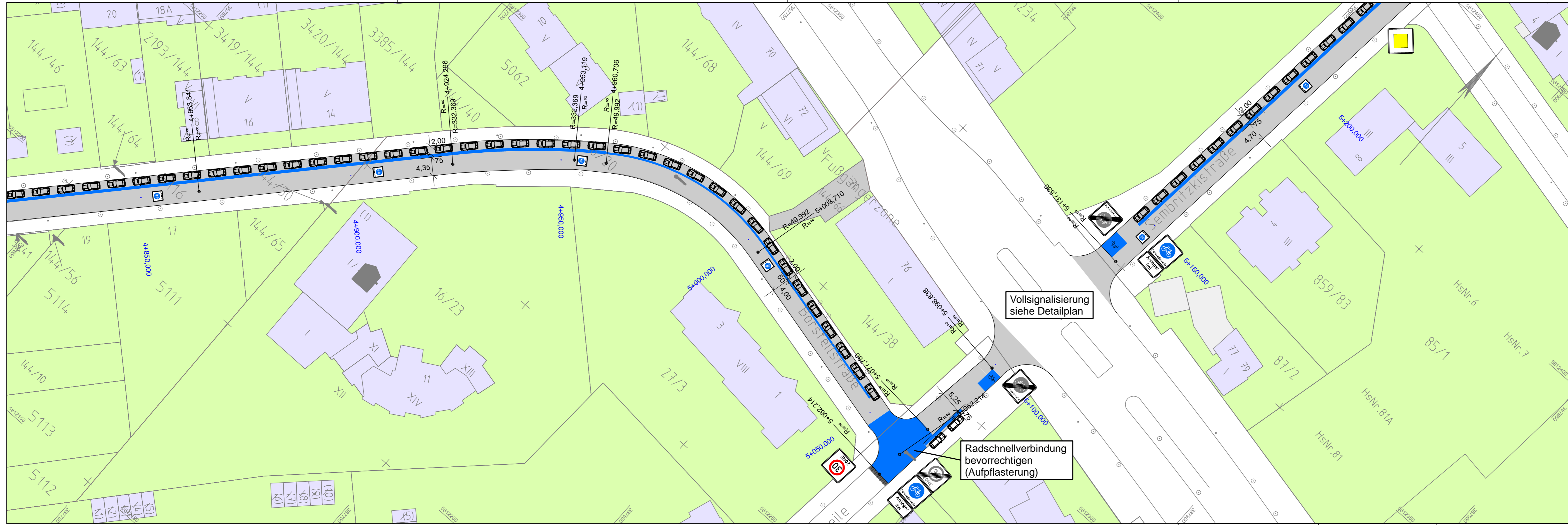
Projekt: 18085_Teltow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plotdatum: 02.05.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsgrenze		Merkzeichen
	Gemarkungsgrenze		Böschung
	Flurgrenze		Höhenfestpunkt
	abgemerkter Grenzpunkt		abgemerkter Grenzpunkt
	nicht abgemerkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Oberflurhydrant
	Unterflurhydrant		Bahnschranke
	Straßenablauf		Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Führung unterhalb der Brücke



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>SHP Ingenieure</p>	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@sph-ingenieure.de www.sph-ingenieure.de		Datum	Zeichen
	bearbeitet	05/2019	Martin	
	gezeichnet	05/2019	Martin	
	geprüft:			

Projekt: Radschnellverbindung Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/13
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

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

ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

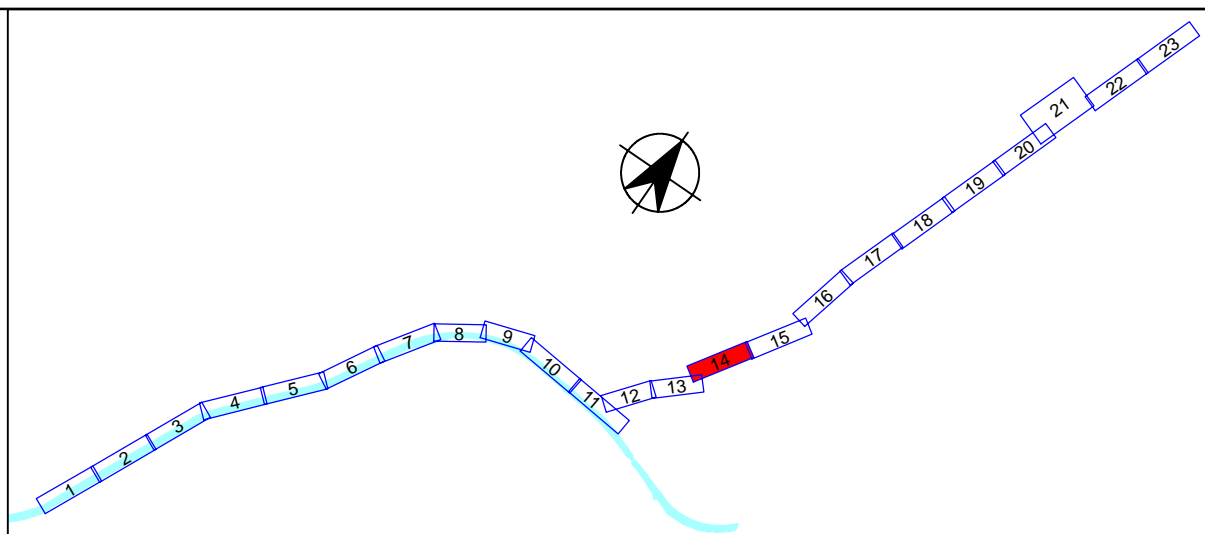
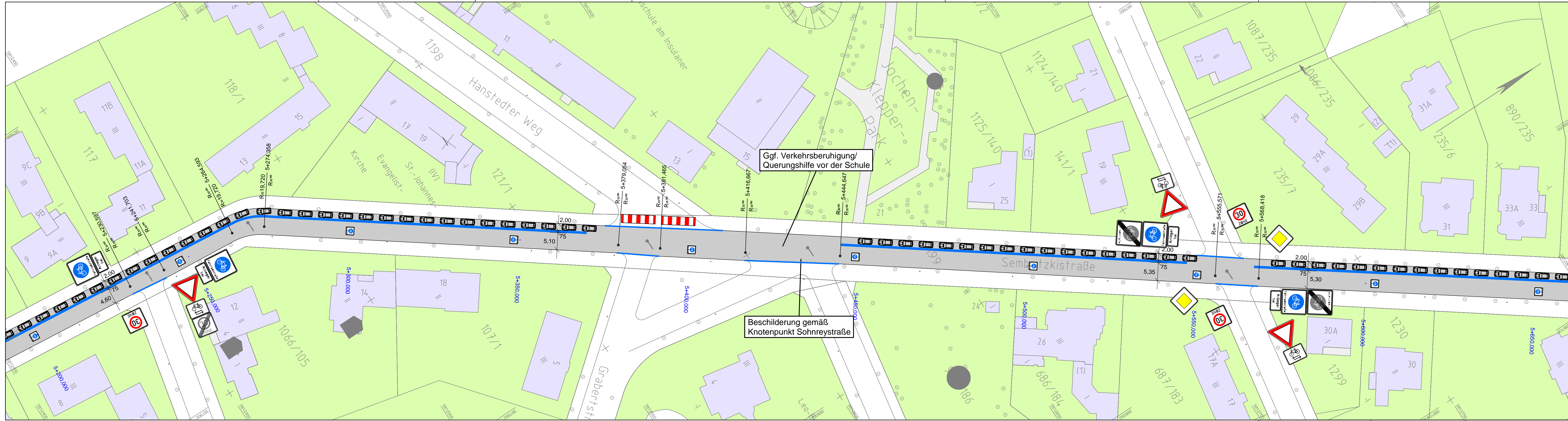
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemerkter Grenzpunkt	—	Straßenablauf
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Schieberkappe Wasser	—	Unterflurhydrant
---	Gemeindegrenze	---	Nutzungsartengrenze	○	Lagefestpunkt	—	Schieberkappe Gas
---	Gemarkungsgrenze	---	Böschung	○	Höhenfestpunkt	—	Merkmale Eit.-Versorgung
---	Flurgrenze	---	Mauer	○	abgemerkter Grenzpunkt	—	Einsteigeschacht Wasser

+	Andreaskreuz	☀	Laterne	⊕	Haltestelle	▲	Einfahrt	A. A. A.	▲	Nadelbaumreihe
■	Stahlgittermast	◇	Kilometerstein/-tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	▲	Treppe	○	○	Findling
●	Stahlrohrmast	◇	Ortsdurchfahrtsstein	⊕	Kabelkasten Eit.	☼	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	PH.	○	Pflaster
●	Stahlbetonmast	⊕	Verkehrszeichen	⊕	Lichtsacht	☼	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	PL	○	Platten
⊕	Holzmast	⊕	Ampel	⊕	Eingang	☼	Laubbaumreihe	DN 400	○	Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke



d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung		gez. gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

GB infraVelo GmbH

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	05/2019	Martin
		gezeichnet	05/2019	Martin
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	28.02.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/14
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

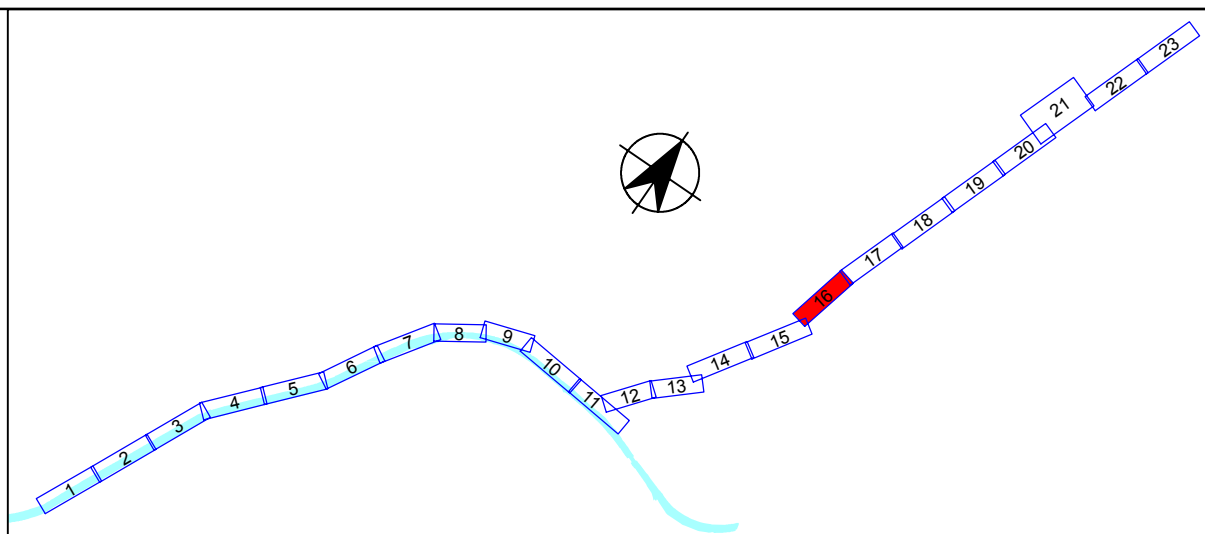
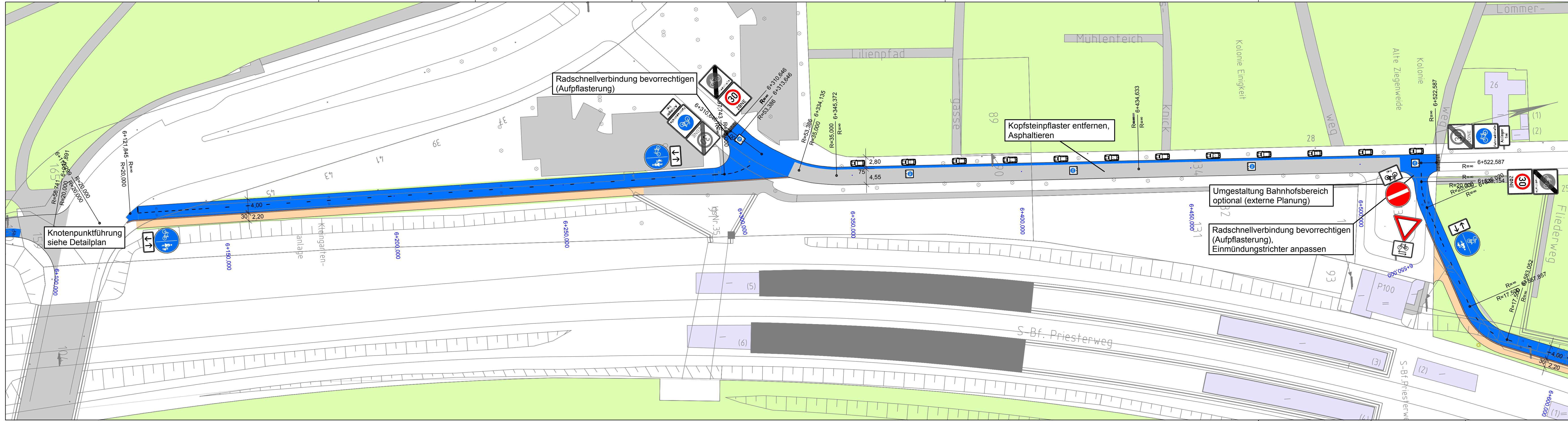
ZEICHENERKLÄRUNG

—	Flurstücksgrenze	—	Zaun	○	nicht abgemarkter Grenzpunkt	—	Straßenablauf
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke	○	Schieberkappe Wasser	—	Unterflurhydrant
- - -	Gemeindegrenze	—	Lagefestpunkt	○	Schieberkappe Gas	—	Oberflurhydrant
- - -	Nutzungsartengrenze	—	Höhenfestpunkt	○	Markzeichen	—	Bahnstranke
- - -	Gemarkungsgrenze	—	abgemarkter Grenzpunkt	○	Einsteigeschacht Wasser	—	Schilderpfahl
- - -	Flurgrenze	—					

+	Andreaskreuz	☼	Laterne	⊕	Haltestelle	▲	Einfahrt	▲	Nadelbaumreihe
■	Stahlgittermast	⊕	Kilometerstein/-tafel mit km	⊕	Verteilerkasten Telekom	▬	Treppe	○	Findling
●	Stahlrohrmast	⊕	Ortsdurchfahrtsstein	⊕	Kabelkasten Eit.	⊕	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕	Pflaster
●	Stahlbetonmast	⊕	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕	Lichtschaft	⊕	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕	Platten
⊕	Holzmast	⊕	Verkehrszeichen	⊕	Eingang	⊕	Rohrleitung	⊕	Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiler Trennstreifen	☼	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radweg selbstständige Führung	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	---	Führung unterhalb der Brücke
—	Fahradstraße	—	Dammböschung		
—	Fahradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen	—	Einschnittböschung		
—	Aufplasterung				
—	Bankett				



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	05/2019	Martin
			gezeichnet	05/2019	Martin
			geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

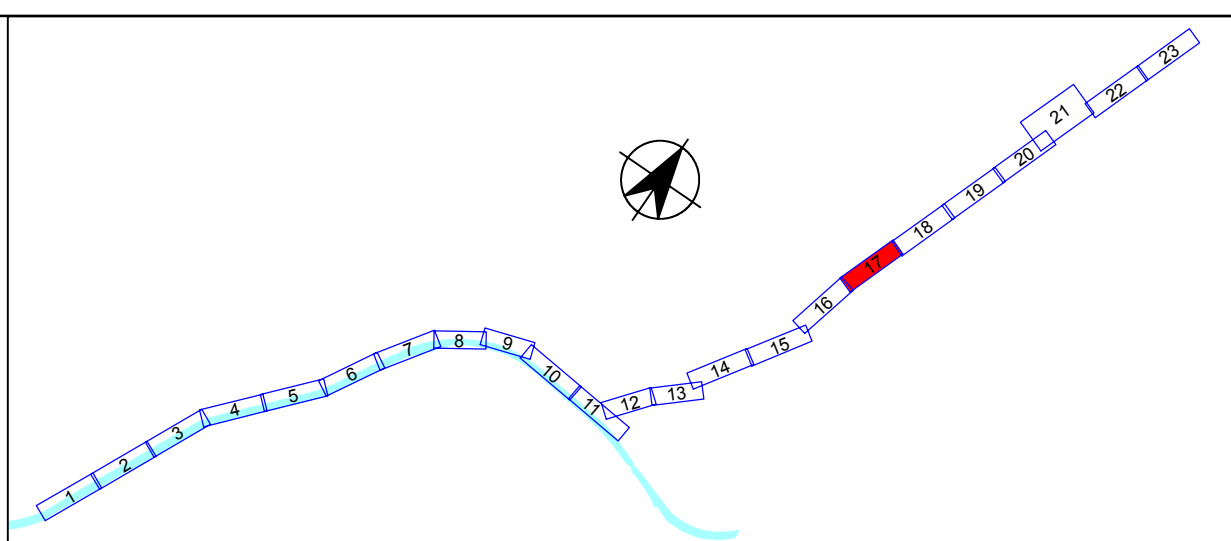
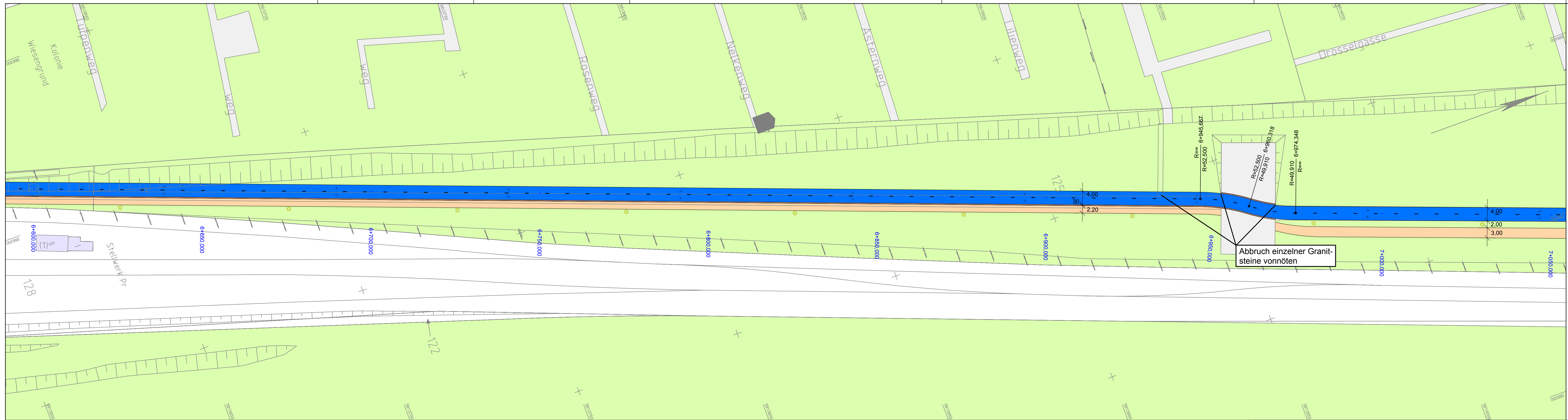
Planangaben:	Datum:	05.05.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/16
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Flurstücksgrenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Top. Begrenzungslinie		Schieberkappe Gas
	Nutzungsartengrenze		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Mauer		Einstiegschacht Wasser
	Straßenaufbau		Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom		Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht		Eingang
	Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Treppe		Findling
	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0,3-3,0		Pflaster
	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3,0-10,0		Platten
	Laubbaumreihe		Rohrlieung
	DN 400		Nenndurchmesser

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahirohnmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0,3-3,0		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3,0-10,0		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlieung
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser		Unterflurhydrant		Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung		Einstiegschacht Wasser		Schilderpfahl		Haltestelle

	Gehweg		taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg		bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	selbstständige Führung		Dammböschung		
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Einschnittböschung		
	Aufpflasterung				
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg
	selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	taktiller Trennstreifen
	bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke



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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	05.05.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/17
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

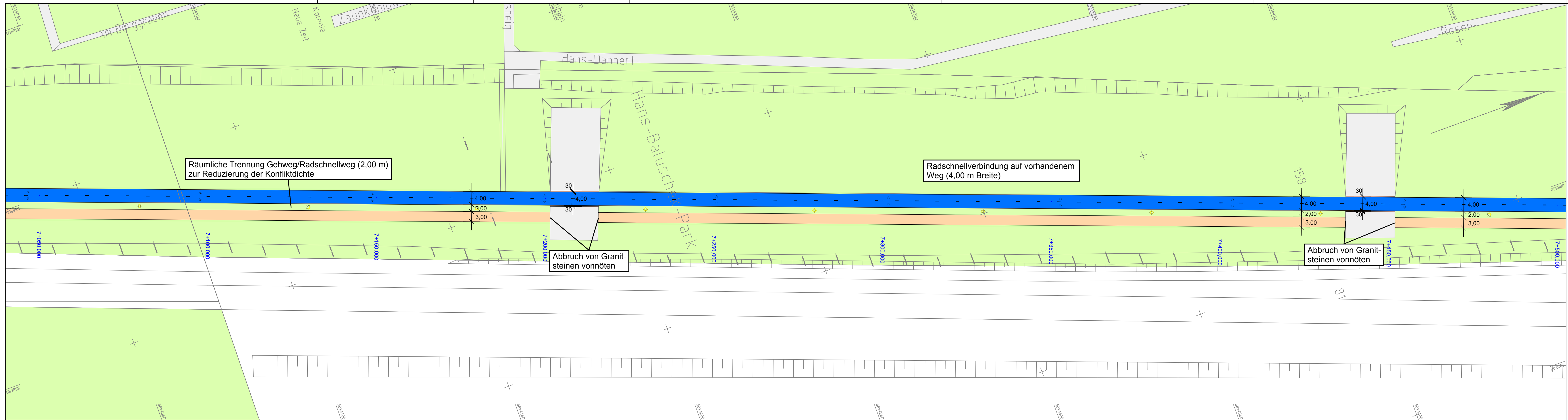
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser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

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0,3-3,0		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3,0-10,0		Lichtschat		Platten		Rohrliegung DN 400
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Laubbaumreihe 10,0-20,0		Nenndurchmesser
	Ampel		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe 20,0-30,0		Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke

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



Räumliche Trennung Gehweg/Radschnellweg (2,00 m) zur Reduzierung der Konfliktdichte

Radschnellverbindung auf vorhandenem Weg (4,00 m Breite)

Abbruch von Granitsteinen vonnöten

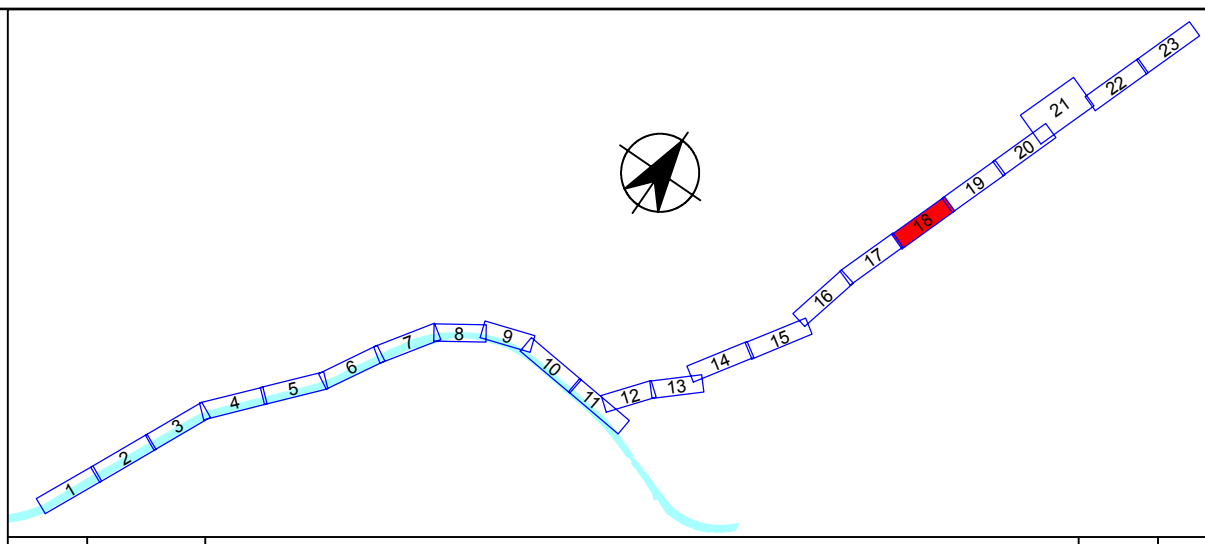
Abbruch von Granitsteinen vonnöten

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		Schieberkappe Wasser
	Nutzungsgrenze		Schieberkappe Gas
	Böschung		Merkzeichen Eit-Versorgung
	Straßenaufbau		Einstelgeschacht Wasser
	Unterflurhydrant		Oberflurhydrant
	Bahnschranke		Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				



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
	bearbeitet 05/2019	Martin
Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	gezeichnet 05/2019	Martin
	geprüft:	

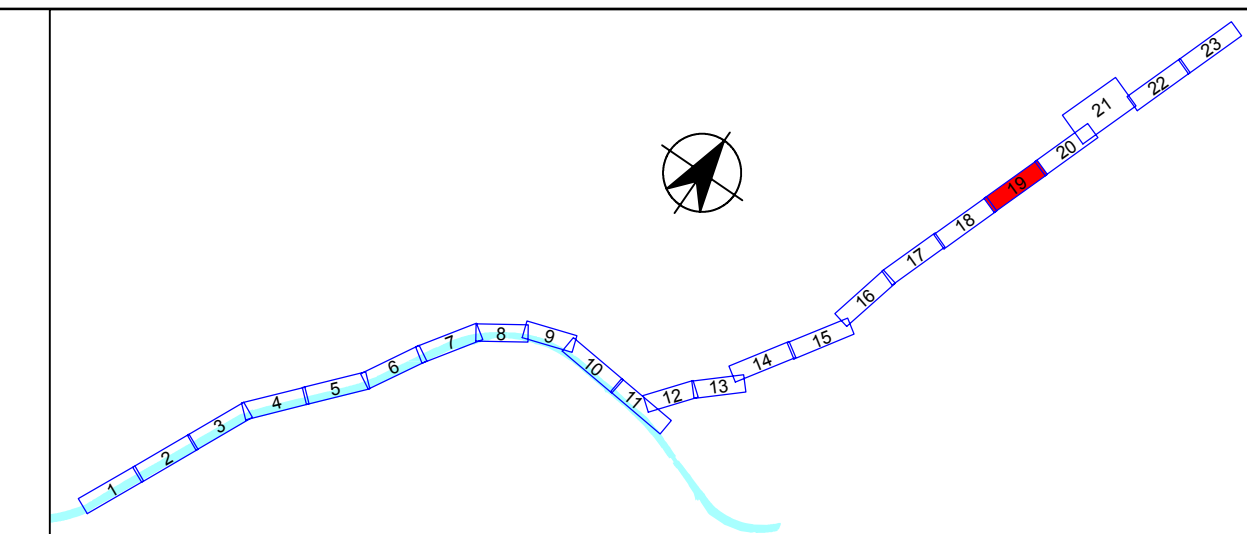
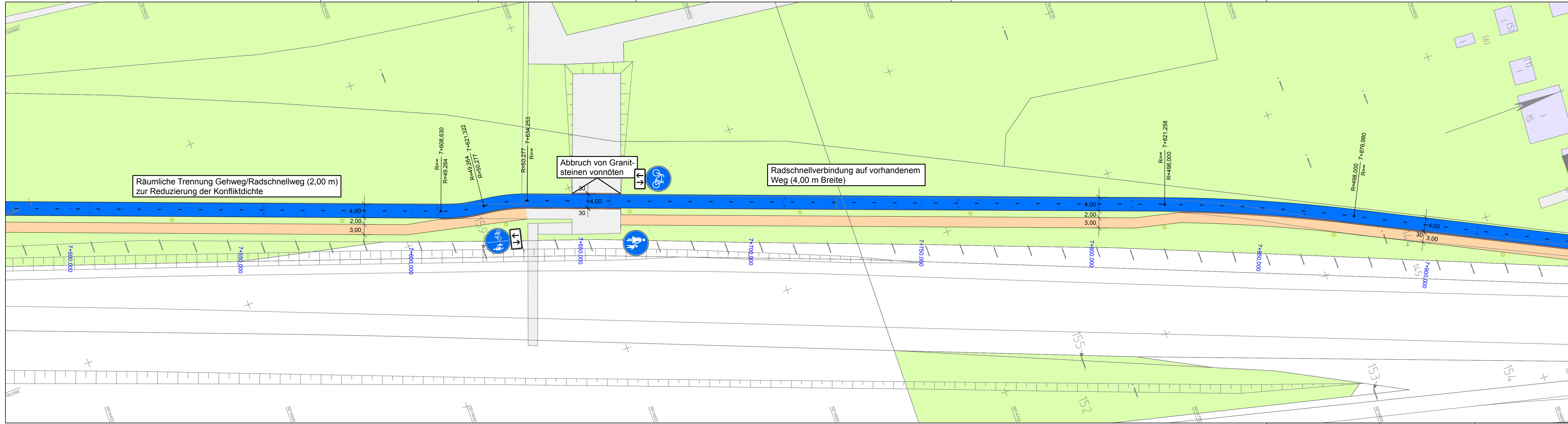
Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	05.05.2019	1:500	5/18
	gezeichnet: Martin	zuständig: Martin	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Teltow-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	05/2019	Martin
	gezeichnet	05/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	05.05.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/19
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

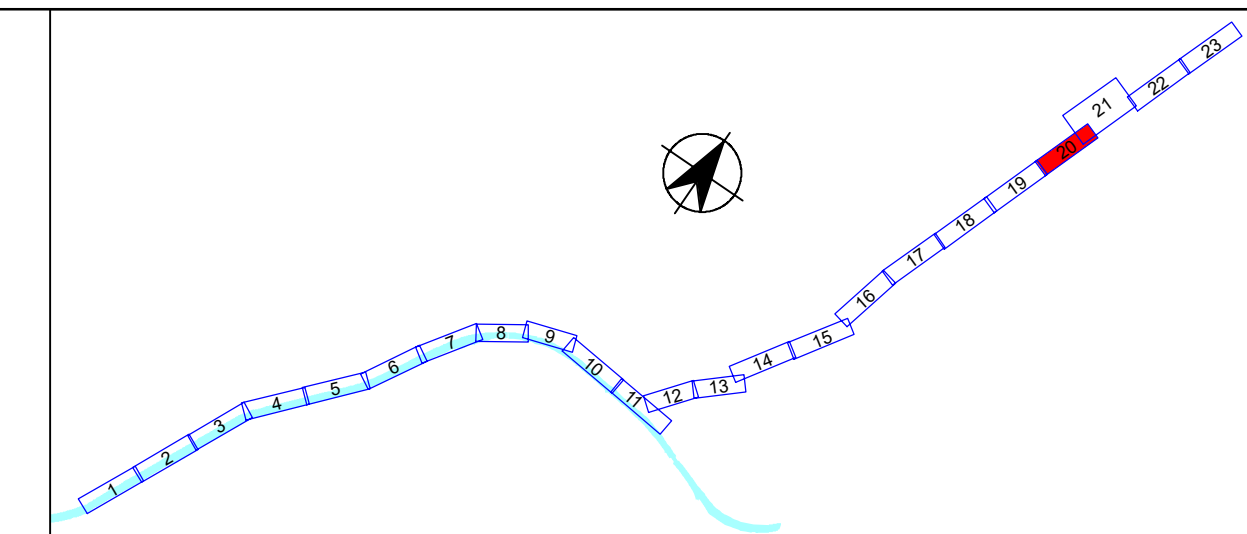
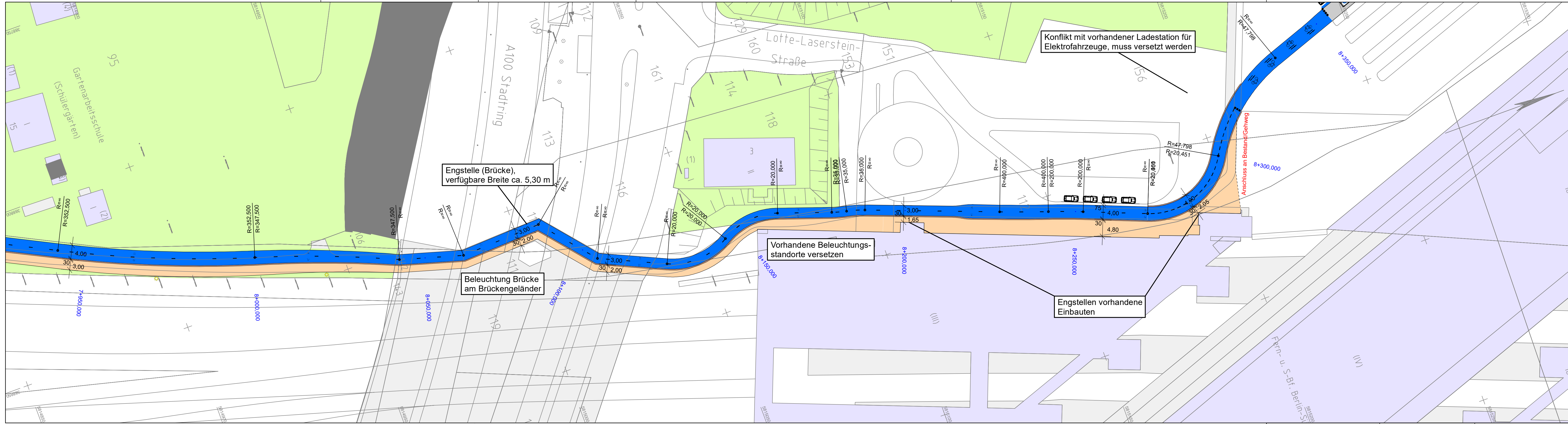
Projekt: 18085_Teltow-Kanal Dateiname: RE_2012_STMPL.PLT Plottedatum: 02.05.19

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

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0,3-3,0		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3,0-10,0		Lichtsacht		Platten		Rohrlentung
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe DN 400		Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke



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	06/2019	Martin
		gezeichnet	06/2019	Martin
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	13.06.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/20
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

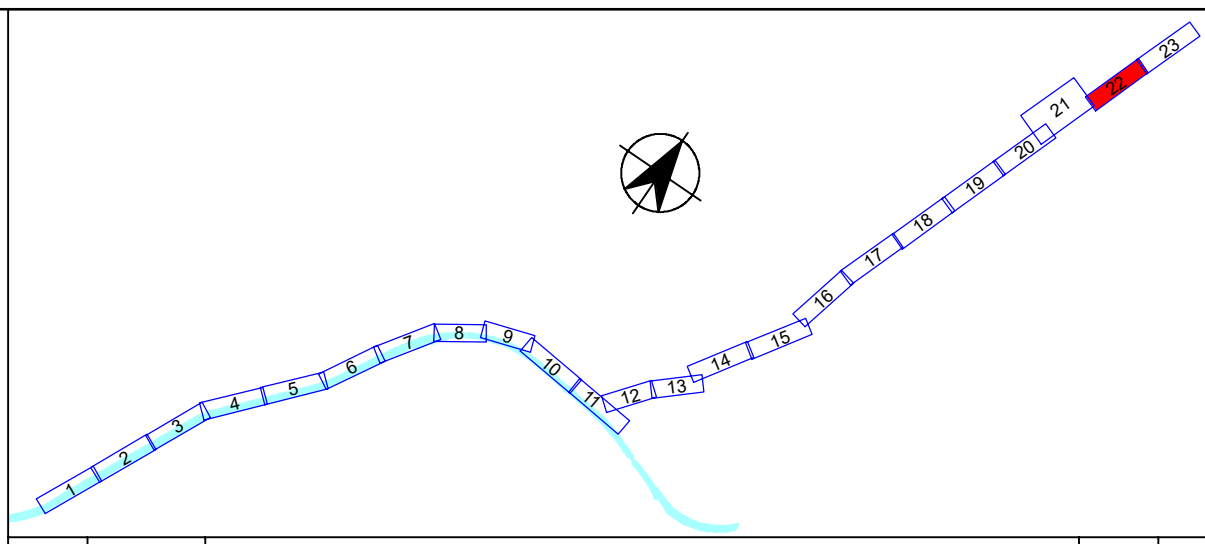
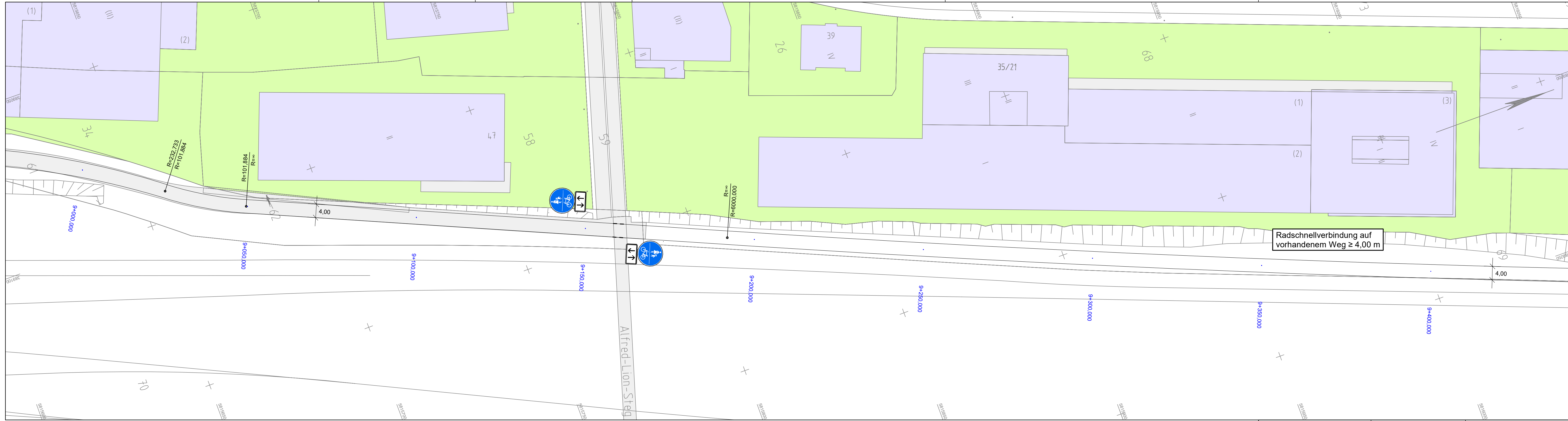
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenablauf		Schieberkappe Wasser
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberflurhydrant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

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlröhrenmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0,3-3,0		Pfl.
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3,0-10,0		Lichtschacht		Laubbaumreihe DN 400		Pl.
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Rohrleitung Nennendurchmesser		
			Ampel						

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke

Projekt: 18085_Teltow-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	06/2019	Martin
		gezeichnet	06/2019	Martin
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Teltowkanal

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	13.06.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/22
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

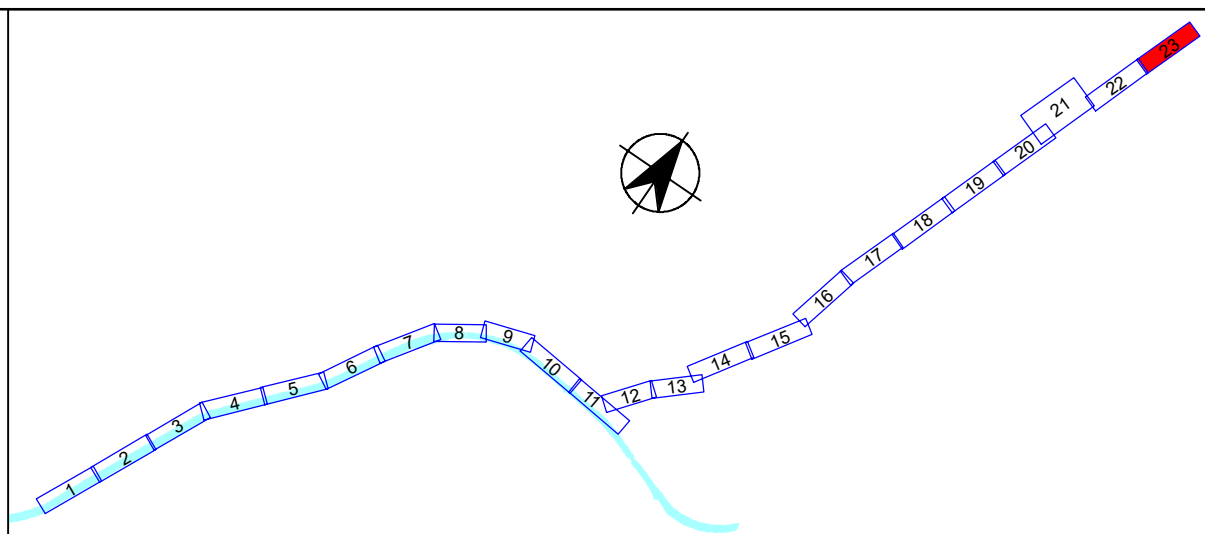
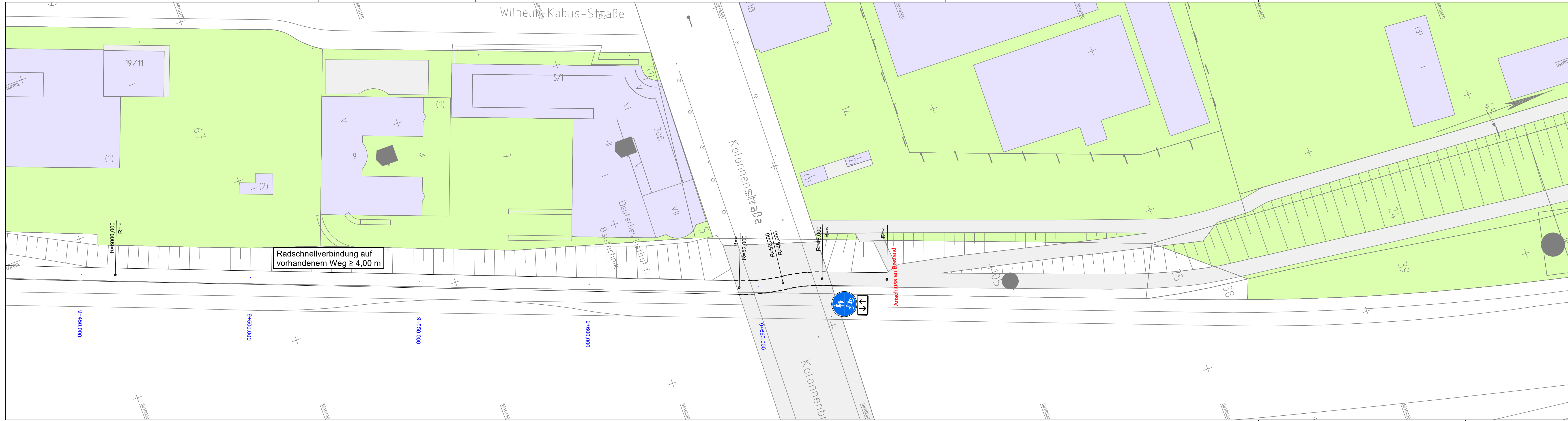
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser		Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Elit-Versorgung		Einstiegschacht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

	Andreas Kreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Lichtschacht		Pfl.		Platten
	Holzmast		Verkehrszeichen		DN 400		Rohrleitung		Nenndurchmesser
	Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Taktlier Trennstreifen		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Gehweg		Radweg selbständige Führung		Fahradstraße mit Sicherheitstreifen		Aufpflasterung		Dammböschung
	Radweg selbständige Führung		Fahradstraße mit Sicherheitstreifen		Aufpflasterung		Einschnittböschung		gepl. Beleuchtungsstandort
	Fahradstraße mit Sicherheitstreifen		Aufpflasterung		gepl. Beleuchtungsstandort		Führung unterhalb der Brücke		
	Aufpflasterung		gepl. Beleuchtungsstandort						
	Bankett								

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Projekt: 18085_Teltow-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	06/2019	Martin
	gezeichnet	06/2019	Martin
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Teltowkanal**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	13.06.2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/23
	gezeichnet:	Martin	zuständig:	Martin	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

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

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

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Führung unterhalb der Brücke
	Fahradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiller Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Führung unterhalb der Brücke

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

Unterlage 8.8-Detaillskizzen

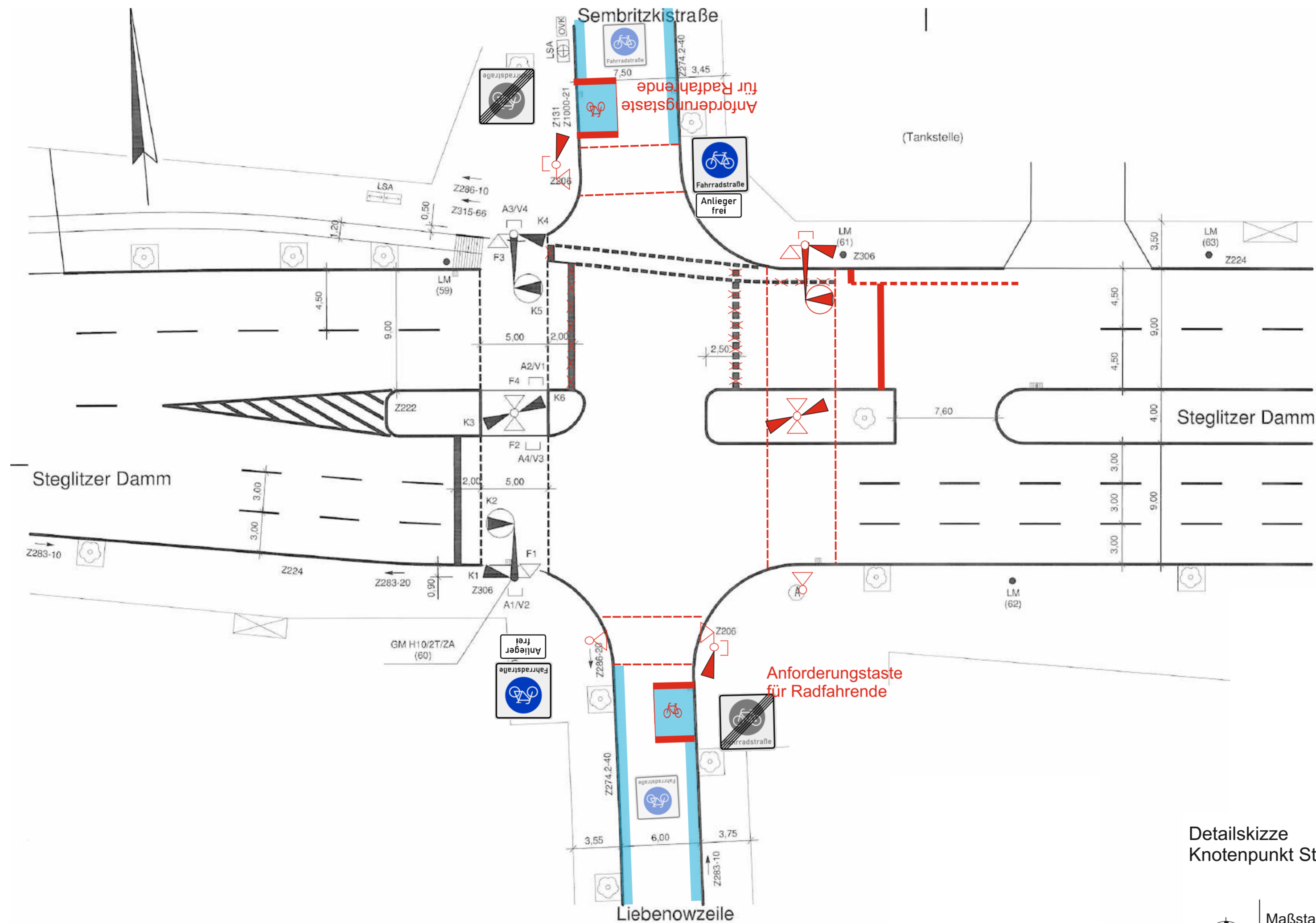


SHP Ingenieure



Inhaltsverzeichnis

Skizzennummer	Straßenname		Seite
1	Prellerweg	.....	1
2	Steglitzer Damm	.....	2



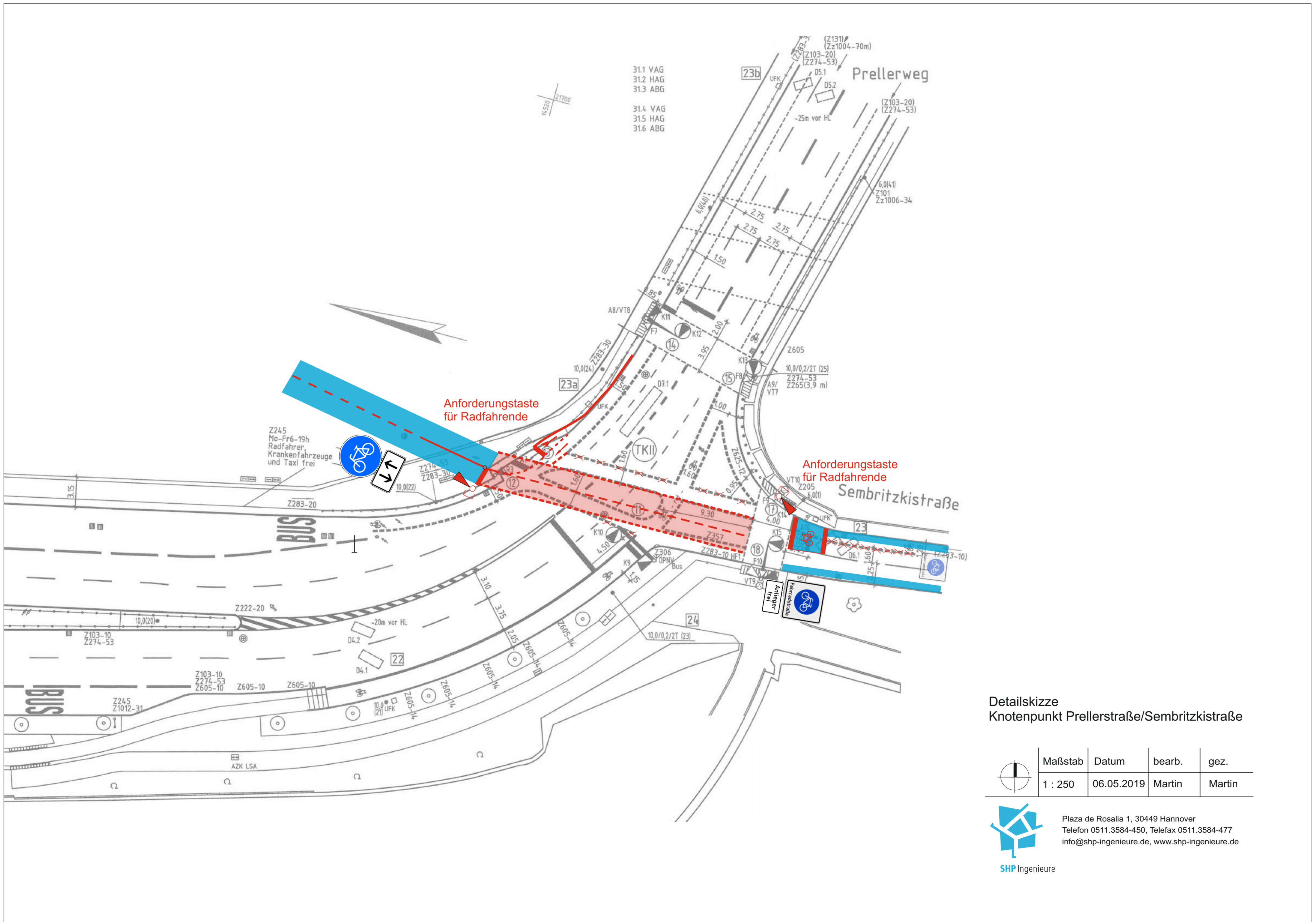
Detailskizze
Knotenpunkt Steglitzer Damm/Sembritzkstraße

Maßstab	Datum	bearb.	gez.
1 : 250	06.05.2019	Martin	Martin



SHP Ingenieure

Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover
 Telefon 0511.3584-450, Telefax 0511.3584-477
 info@shp-ingenieure.de, www.shp-ingenieure.de




- 31.1 VAG
- 31.2 HAG
- 31.3 ABG

- 31.4 VAG
- 31.5 HAG
- 31.6 ABG

Detailskizze
Knotenpunkt Prellerstraße/Sembritzkistraße

Maßstab	Datum	bearb.	gez.
1 : 250	06.05.2019	Martin	Martin



Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover
 Telefon 0511.3584-450, Telefax 0511.3584-477
 info@shp-ingenieure.de, www.shp-ingenieure.de

SHP Ingenieure

Unterlage 8.9-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	
T-02	670	570.338	30.000	600.338		0,90	
T-03	660	351.450	400.000	751.450		1,14	
T-04	550	292.875	400.000	692.875		1,28	
T-05	400	197.000	0	197.000		0,49	
T-06	410	218.325	200.000	418.325		1,02	
T-07	800	394.000	0	394.000		0,56	
T-08	250	113.750	0	113.750		0,50	
T-09.1	230	48.300	0	48.300		0,31	
T-09.2	260	126.425	550.000	676.425		2,64	
T-10	310	65.100	0	65.100		0,26	
T-11-b-1	70	14.700	0	14.700	192.900	0,24	0,38
T-11-b-2	450	178.200	0	178.200		0,40	
T-12	980	205.800	0	205.800		0,49	
T-13	260	140.660	0	140.660		0,59	
T-14	200	136.000	0	136.000		1,36	
T-15-a-1	1.490	682.700	0	682.700	737.100	0,46	0,45
T-15-a-2	410	29.400	25.000	54.400		0,44	
T-16-a-1	200	639.500	0	639.500	967.500	3,20	0,39
T-16-a-2	1.150	328.000	0	328.000		0,29	

Kostenschätzung Knotenpunkte

Knotenpunkt	Abschnitt	Kosten gesamt
KP-002	T-03	0
KP-003	T-04	12.000
KP-004	T-06	0
KP-005	T-07	50.000
KP-006	T-08	12.000
KP-007	T-09.1	22.400
KP-008	T-09.2	10.000
KP-009	T-10	12.000
KP-010	T-10	2.000
KP-011	T-10	2.000
KP-016	T-12	12.000
KP-017	T-11-b-1	2.000
KP-018	T-11-b-2	2.000
KP-019	T-12	127.000
KP-020	T-12	2.000
KP-021	T-12	2.000
KP-022	T-12	2.000
KP-023	T-12	2.000
KP-024	T-12	2.000
KP-025	T-12	2.000
KP-026	T-12	127.000
KP-027	T-13	12.000
KP-028	T-14	135.000
KP-029	T-15-a-2	125.000
KP-033	T-16-a-1	0
KP-035	T-16-a-2	0

Kostenschätzung Zusammenstellung

Abschnitt	Strecke [EUR]	Ingenieurbauwerke [EUR]	Knotenpunkte [EUR]	Grunderwerb [EUR]	Gesamt [EUR]
T-02	571.000	30.000	0		601.000
T-03	352.000	400.000	0	450.000	1.202.000
T-04	293.000	400.000	12.000	400.000	1.105.000
T-05	197.000	0	0		197.000
T-06	219.000	200.000	0		419.000
T-07	394.000	0	50.000		444.000
T-08	114.000	0	12.000		126.000
T-09.1	49.000	0	23.000		72.000
T-09.2	127.000	550.000	10.000	650.000	1.337.000
T-10	66.000	0	16.000		82.000
T-11-b-1	15.000	0	2.000		17.000
T-11-b-2	179.000	0	2.000		181.000
T-12	206.000	0	278.000		484.000
T-13	141.000	0	12.000		153.000
T-14	136.000	0	135.000		271.000
T-15-a-1	683.000	0	0		683.000
T-15-a-2	30.000	25.000	125.000		180.000
T-16-a-1	640.000	0	0		640.000
T-16-a-2	328.000	0	0		328.000

Kostenschätzung (Grunderwerb, Nebenkosten)

Kostenkomponente	Kosten [EUR]
Freie Strecke	4.800.000
Knotenpunkte	700.000
Ingenieurbauwerke	1.605.000
Grunderwerb	1.500.000
Planungs- und Nebenkosten (10 %)	720.000
Summe netto	9.325.000
19 % Mehrwertsteuer	1.780.000
Summe brutto	11.105.000

Unterlage 8.10-Konfliktliste



SHP Ingenieure



Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname		Seite
1	Konfliktliste	.....	1

Konflikt	Bereiche	SGA St.-Zd.	SGA Th.-Sb.	UNB St.-Zd.	UNB Th.-Sb.	SenUVK IV B	SenUVK III (Naturschutz)	SenUVK IV A (Prognose-netz)	SenUVK IV C (OPNV)	SenUVK V (Ingenieurbauwerke)	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	T-01-a			x											Keine Vorzugstrasse - intern im BA zu klären (SGA beaufwortet diese Variante)	Bezirk St.-Zd.	offen
Kompensationsmaßnahmen Hans-Baluschek-Park	T-15-a						x								Keine finale Entscheidung der Machbarkeit gefallen	B + P / SenUVK III	offen
Entwässerung Hans-Baluschek-Park	T-15-a						x								Keine finale Entscheidung der Machbarkeit gefallen	SHP / SenUVK III	offen
Radverkehr in Parkanlagen	Allgemein; Hans-Baluschek-Park; Gläsdreieckpark	x	x			x									Klärung, ob Realisierung von RSV in geschützten Parkanlagen gewünscht	infravelo / SenUVK IV B (?)	offen
Umfahrung Südkreuz (Wilhelm-Kabus-Straße)	T-16-a-1		x								x	x	x		Engstelle; zu vertreten	SHP (Planung)	offen
Querung Sachsendamm	Westvariante										x	x			VLB kritisch / BVG einzubinden	SHP / BVG / VLB	offen
Durchbindung Werdauer Weg	Westvariante					x								x	Durchbindung muss in B-Plan gekennzeichnet werden (ggf. Enteignung erforderlich)	SenUVK	offen
Einrichten neuer LSA-Standorte	Allgemein										x	(x)			Standorte an VLB senden --> ggf. Stellungnahme mgl.	SHP / VLB	offen
Angrenzendes Naturschutzgebiet	T-06			x											Bei Beibehaltung der vorhandenen Umzäunung kein Konflikt	.	erl.
Bau eines Hubschrauberlandeplatzes auf vorgesehener Trasse	T-07	x													Planfreie Querung in ausreichender Breite bereits berücksichtigt (ggf. kurze Engstelle)	.	erl.
Kopfsteinpflaster entfernen	T-11-b-2; T-14	x													Bisher keine Bedenken seitens des BA geäußert	SHP / SGA	offen
Durchfahrtsperre einrichten	Zubringer: Bautzener Straße		x					x			(x)				Verfügbarkeit im Straßennetz prüfen (Durchgangsverkehr/ Kapazitäten)	SHP / SenUVK IV A	offen
Führung auf dem Omnibusbahnhof	T-15-a-2		x						x			x	x		Planungsskizze mit den TOBs absimmen, insbesondere OPNV und Bahn	SHP	offen