



Berlin

Untersuchungsbericht zur
Machbarkeitsuntersuchung Radschnellver-
bindung Y-Trasse (RSV 1)

Vorhabenträger:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Y-Trasse

– Bericht zum Projekt Nr. 18085 –

Auftraggeber:

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
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: Melissa Latzel M.Sc. (SHP Ingenieure)
Dipl.-Ing. Astrid Gutschke (SHP Ingenieure)
Dipl.-Ing. Sven Schicketanz (Bosch & Partner)
Dr.-Ing. Christoph von der Haar (grbv)

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

Hannover, den August 2019

Inhalt

Tabellenverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
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	8
2.5 Abweichungen	10
2.6 Normen, Richtlinien, Grundlagen	11
3 Projektkorridor	12
3.1 Bestandsanalyse	12
3.1.1 Entwicklung von Trassenvarianten	13
3.1.2 Vorhandene Strecken	14
3.1.3 Vorhandene Knotenpunkte	16
3.1.4 Bewertungskriterien	17
3.1.5 Umwelt- und Naturschutz	21
3.1.6 Wasserstraßen	23
3.1.7 Öffentlicher Personennahverkehr	24
3.1.8 Fußverkehr	25
3.1.9 Kfz-Verkehr	26
3.1.10 Wirtschaftsverkehr	27
3.1.11 Parken	27
3.1.12 Städtebau/Denkmalschutz	28
3.1.13 Grunderwerb	29
3.1.14 Rampen	29
3.2 Projektrelevante Planungen	30
4 Variantenvergleich	35
4.1 Varianten innerhalb des Projektkorridors	35
4.1.1 Verworfenen Varianten	35
4.1.2 Y-11-a/b/c	36
4.1.3 Y-12-a/b	38
4.1.4 Y-14-a/b	39
4.1.5 Y-19-a/b/c	41
4.1.6 Y-21-a/b/c/d/e	42
4.1.7 Y-27-a/b	43
5 Ingenieurbauwerke	45
5.1 Grundlagen	45
5.1.1 Einleitung	45
5.1.2 Unterlagen	45
5.1.3 Hinweise für die weitere Bearbeitung	46
5.1.4 Lage der Bauwerke	47
5.2 Bauwerke	48
5.2.1 Bauwerk – Alte Späthbrücke (Y.1)	48

5.2.2	Bauwerk – Neue Späthbrücke (Y.2)	52
5.2.3	Bauwerk – Britzer Brücke (Y.3)	55
5.2.4	Bauwerk – Rungiusbrücke (Y.4)	56
5.2.5	Bauwerk – Buschkrugbrücke (Y.5)	60
5.2.6	Bauwerk – Britzer Hafenstein (Y.6a)	62
5.2.7	Bauwerk – Brückenneubau über den Britzer Verbindungskanal (Y.6b)	65
5.2.8	Bauwerk – Britzer-Allee-Brücke (Y.7)	70
5.2.9	Bauwerk – Britzer Tor (Y.8)	73
5.2.10	Bauwerk – Überbrückung Einleitbauwerk (Y.9a)	75
5.2.11	Bauwerk – Grenzalleebrücke (Y.9b)	79
5.2.12	Bauwerk Oderstraßenbrücke (Y.10)	82
5.2.13	Bauwerk Hermannbrücke (Y.11)	85
5.2.14	Bauwerk Hertabrücke (Y.12)	87
5.2.15	Bauwerk Neuköllnische Brücke (Y.13)	90
5.2.16	Bauwerk Teupitzer Brücke (Y.14)	92
5.2.17	Bauwerk – EÜ Elsenstraße (Y.15)	94
5.2.18	Bauwerk – EÜ Bouchéstraße (Y.16)	98
5.2.19	Bauwerk – EÜ Lohmühlenstraße (Y.17)	102
5.2.20	Bauwerk – EÜ Görlitzer Ufer (Y.18)	105
6	Vorzugsvariante	110
6.1	Kurzanalyse der Vorzugstrasse	110
6.2	Vorzugsführung innerhalb der Vorzugstrasse	113
6.2.1	Vorzugsführung Endausbau	113
6.2.2	Alternative Carl-Weder-Park	127
6.2.3	Vorzugsführung Zwischenstufe	129
6.3	Parken/Stellplatzbilanz	132
6.4	Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz inkl. Baumstandorten	133
6.5	Öffentlicher Personennahverkehr	135
6.6	Wasserstraßen	135
6.7	Fußverkehr	136
6.8	Kfz-Verkehr	136
6.9	Wirtschaftsverkehr	137
6.10	Städtebau/Denkmalschutz	138
6.11	Grunderwerb	138
6.12	Rampen	138
6.13	Zubringerstrecken	139
6.14	Fahrradparken	141
6.15	Umsetzungsprioritäten	141
6.16	Ausbaustufen	142
6.17	Kosten	142
6.18	Wirtschaftlichkeit	145
6.18.1	Nutzen-Kosten-Analyse	145
6.18.2	Sensitivitätsbetrachtung	150
6.19	Abweichungen von den Standards	151
6.20	Klärungsbedarf in der Vorplanung	152
7	Anlagen	153
	Anlagenverzeichnis	153
8	Unterlagen	181
8.1	Streckendatenbank	181
8.2	Knotenpunktdatenbank	181
8.3	Übersichtskarte	181

8.4	Bewertungsbogen	181
8.5	Verworfenen Varianten	181
8.6	Querschnitte	181
8.7	Lagepläne	181
8.8	Knotenpunktskizzen	181
8.9	Kostenschätzung	181
8.10	Konfliktliste	181

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Arbeitsbesprechungen und Dialogrunden	4
Tab. 2	Regelstandards an Radschnellverbindungen nach FGSV-Papier und Anpassungen für Berlin nach RSV-Potenzialuntersuchung Berlin	7
Tab. 3	Bewertungskriterien und Gewichtung Variantenvergleich	18
Tab. 4	Beispiel Variantenentscheid	21
Tab. 5	Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes Berlin	26
Tab. 6	Kenndaten Alte Späthbrücke	48
Tab. 7	Kenndaten Neue Späthbrücke	52
Tab. 8	Kenndaten Britzer Brücke	55
Tab. 9	Kenndaten Rungiusbrücke	57
Tab. 10	Kenndaten Buschkrugbrücke	60
Tab. 11	Kenndaten Britzer Hafensteig	62
Tab. 12	Kostenrahmen	69
Tab. 13	Kenndaten Britzer-Allee-Brücke	70
Tab. 14	Kenndaten Geh- und Radwegbrücke Britzer Tor	73
Tab. 15	Kenndaten Überbrückungsbauwerk	76
Tab. 16	Kenndaten Grenzalleebrücke	79
Tab. 17	Kenndaten Oderstraßenbrücke	82
Tab. 18	Kenndaten Hermannbrücke	85
Tab. 19	Kenndaten Hertabrücke	87
Tab. 20	Kenndaten Neuköllnische Brücke	90
Tab. 21	Kenndaten Teupitzer Brücke	92
Tab. 22	Kenndaten EÜ Eisenstraße	94
Tab. 23	Kenndaten EÜ Bouchéstraße	98
Tab. 24	Kenndaten EÜ Lohmühlenstraße	102
Tab. 25	Kenndaten EÜ Görlitzer Ufer	105
Tab. 26	Anteil verschiedener Führungsformen auf der freien Strecke	113
Tab. 27	Anteil verschiedener Führungsformen in den Knotenpunkten	113
Tab. 28	Stellplatzbilanz Vorzugstrasse	132
Tab. 29	Benötigte Flächen inkl. Bodenrichtwerte	138
Tab. 30	Zugrunde gelegte Kostenansätze	142
Tab. 31	Kostenschätzung Gesamt	144
Tab. 32	Kostenschätzung Ingenieurbauwerke	144
Tab. 33	Zunahme der Radverkehrsanteile	149
Tab. 34	Kostenschätzung über die Annuitäten	145
Tab. 35	Berechnung der Nutzenkomponenten	146
Tab. 36	Ergebnisse der Nutzenkomponenten	149
Tab. 37	Ergebnis Nutzen-Kosten-Analyse	150
Tab. 38	Sensitivitätsbetrachtung	151
Tab. 39	Abweichungen der Vorzugstrasse von den Mindeststandards	152

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 1	9
Abb. 2	Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 2	9
Abb. 3	Radschnellverbindungen an Nebenstraßen	10
Abb. 4	Radschnellverbindungen auf Sonderwegen	10
Abb. 5	Lage der Y-Trasse (RSV 1) im Berliner Stadtgebiet	12
Abb. 6	Übersicht des Trassenkorridors Y-Trasse (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe)	14
Abb. 7	Struktur Steckbriefe Strecken	15
Abb. 8	Struktur Steckbriefe Knotenpunkte	16
Abb. 9	Beispiel Variantenvergleich	20
Abb. 10	Verbindungsrampe Neue Späthbrücke	30
Abb. 11	Variantenuntersuchung M10 (Quelle: Präsentation Informationsveranstaltung)	31
Abb. 12	Eingang Herrfurthstraße (Quelle: Entwicklung des Tempelhofer Feldes/Teilbereich Oderstraße, Planungsstand zur Umsetzung des EPP, Vorstellung Feldforum 04. April 2019; Sinai)	32
Abb. 13	Verknüpfung Y-Trasse und TVO	33
Abb. 14	Variantenverlauf Y-11-a/b/c	37
Abb. 15	Variantenverlauf Y-12-a/b	38
Abb. 16	Variantenverlauf Y-14-a/b	40
Abb. 17	Variantenverlauf Y-19-a/b/c	41
Abb. 18	Variantenverlauf Y-21-a/b/c/d/e	42
Abb. 19	Variantenverlauf Y-27-a/b	44
Abb. 20	Lage der Bauwerke auf der Y-Trasse	47
Abb. 21	Brückenfachwerk	49
Abb. 22	Gehweg und Absturzsicherung	49
Abb. 23	Brückenunter-seite	49
Abb. 24	Korrosionsschäden	49
Abb. 25	Brückenab-sperrung	49
Abb. 26	Offene Mauer-werksfugen im Widerlager und Bewuchs	49
Abb. 27	Luftbild im Bereich der Alten Späthbrücke (© Google Maps)	50
Abb. 28	Geländehöhen im Bereich der Alten Späthbrücke (© Geoportal Berlin, Geländehöhen 2009)	50
Abb. 29	Östliche Zuwegung zur Alten Späthbrücke	51
Abb. 30	Seitenansicht	53
Abb. 31	Geh- und Radweg sowie Absturzsicherung	53
Abb. 32	Südöstliche Treppe	53
Abb. 33	Brückenunter-seite	53
Abb. 34	Östliches Brückenwider-lager	53
Abb. 35	Brückenbogen und Fahrbahnbereich	53
Abb. 36	Halber Querschnitt der Neuen Späthbrücke	54
Abb. 37	Seitenansicht	56
Abb. 38	Brückenunterseite	56
Abb. 39	Fahrbahn und Geländer	56
Abb. 40	Brückenwiderlager	56
Abb. 41	Abplatzungen und Korrosion am Geländer	56
Abb. 42	Rissige Fugenabdichtung	56
Abb. 43	Seitenansicht	57

Abb. 44	Fahrbahn und Absturzsicherung	58
Abb. 45	Brückenunter-seite	58
Abb. 46	Rostfahne an der Brückenunter-seite	58
Abb. 47	Korrodiertes Geländer und Betonabplatzungen	58
Abb. 48	Brückenlager	58
Abb. 49	Querschnitt der Rungiusbrücke und derzeitige Verkehrsraumaufteilung	59
Abb. 50	Seitenansicht	61
Abb. 51	Fahrbahn und Absturzsicherung	61
Abb. 52	Versatz zwischen Rad- und Gehweg	61
Abb. 53	Brückenunter-seite	61
Abb. 54	Korrosion am Geländerfuß	61
Abb. 55	Brückenaufleger mit Beton-abplatzungen	61
Abb. 56	Seitenansicht	63
Abb. 57	Belag und Absturzsicherung	63
Abb. 58	Brückenunter-seite	63
Abb. 59	Korrosion an der Aussteifung	63
Abb. 60	Korrosion an der Fachwerkskon-struktion	63
Abb. 61	Betonabplatzungen am Brücken-übergang	63
Abb. 62	Querschnitt des Britzer Hafensteg	64
Abb. 63	Lage des zukünftigen Brückenbauwerks (www.bing.com)	65
Abb. 64	Luftbild im Bereich des geplanten Brückenbauwerks (www.bing.com)	65
Abb. 65	Seitenansicht des Bestandsbauwerks	66
Abb. 66	Geländesituation (www.google.com/maps)	66
Abb. 67	Seitenansicht	67
Abb. 68	Seitenansicht	67
Abb. 69	Böschungskegel neben A 113	67
Abb. 70	Geh- und Radweg neben A 113	67
Abb. 71	Betriebsgelände	67
Abb. 72	Betriebsgelände	67
Abb. 73	Seitenansicht	71
Abb. 74	Straßenquerschnitt	71
Abb. 75	Brückenunter-seite	71
Abb. 76	Zuwegung an der Süd-West-Seite des Brückenbauwerks	71
Abb. 77	Korrosion im Bereich der Längsfuge	71
Abb. 78	Korrosion am Überbau	71
Abb. 79	Querschnitt der Britzer-Allee-Brücke	72
Abb. 80	Seitenansicht	74
Abb. 81	Belag und Absturzsicherung	74
Abb. 82	Brückenunter-seite	74
Abb. 83	Rampe an der Westseite	74
Abb. 84	Rampe an der Ostseite	74
Abb. 85	Korrosionsschäden Geländerfuß	74
Abb. 86	Querschnitt des Überführungsbauwerk Britzer Tor	75
Abb. 87	Luftbild im Bereich des Britzer Tors und Lage einer neuen Rampenbrücke (© Google Maps)	75
Abb. 88	Seitenansicht	76
Abb. 89	Brückenübergang	76
Abb. 90	Brückenunter-seite	77
Abb. 91	Lager	77
Abb. 92	Gewichts-beschränkung	77
Abb. 93	Geländer	77
Abb. 94	Querschnitt des Überbrückungsbauwerks	78

Abb. 95	Fahrbahnbelag und Absturzsicherung	80
Abb. 96	Fuge im Flügelbereich	80
Abb. 97	Brückenunter-seite	80
Abb. 98	Verformung am Widerlager	80
Abb. 99	Brückenübergang	80
Abb. 100	Verformung zwischen Flügelwänden	80
Abb. 101	Halber Querschnitt der Grenzalleebrücke und derzeitige Verkehrsraumaufteilung	81
Abb. 102	Seitenansicht	83
Abb. 103	Fahrbahnbelag und Absturzsicherung	83
Abb. 104	Schadhaftes Oberflächenschutzsystem am Gesims	83
Abb. 105	Gerissene Fugenabdichtung am Gesims	83
Abb. 106	Sicht auf die Brücke	83
Abb. 107	Knotenpunkt der beiden Bögen	83
Abb. 108	Querschnitt der Oderstraßenbrücke	84
Abb. 109	Seitenansicht	86
Abb. 110	Pfeiler	86
Abb. 111	Sanierungsarbeiten auf dem Brückenbauwerk	86
Abb. 112	Brückenuntersicht	86
Abb. 113	Absturzsicherung	86
Abb. 114	Brückenübergang	86
Abb. 115	Bogentragwerk und Fahrbahn	88
Abb. 116	Gehweg und Absturz-sicherung	88
Abb. 117	Oberflächenschutzsystem am Gesims	88
Abb. 118	Riss im Gehwegbelag	88
Abb. 119	Korrosionsschäden	88
Abb. 120	Fahrbahnbelag auf der Straße	88
Abb. 121	Querschnitt der Hertabrücke	89
Abb. 122	Seitenansicht	91
Abb. 123	Fahrbahnbelag und Absturzsicherung	91
Abb. 124	Übergang zw. Erddamm und Bauwerk	91
Abb. 125	Gewichtsbeschränkung	91
Abb. 126	Schadhaftes Oberflächen-schutzsystem am Gesims	91
Abb. 127	Schadhaftes Oberflächenschutzsystem am Gesims	91
Abb. 128	Bogenansicht	93
Abb. 129	Geh- und Rad-wegbelag und Geländer	93
Abb. 130	Schadhaftes Oberflächen-schutzsystem am Gesims	93
Abb. 131	Gewichtsbeschränkung	93
Abb. 132	Fahrbahn	93
Abb. 133	Ausbesserung im Geh- und Rad- wegbereich	93
Abb. 134	Seitenansicht	95
Abb. 135	Fahrbahnbelag und Geländer	95
Abb. 136	Brückenunter-ansicht	95
Abb. 137	Korrosion am Pfeiler	95
Abb. 138	Korrosions-schäden	95
Abb. 139	Schäden am Widerlager	95
Abb. 140	Querschnitt der EÜ Eisenstraße und derzeitiger Belagsaufbau	96
Abb. 141	Querschnitt der EÜ Eisenstraße und des neuen Brückenbauwerks	96
Abb. 142	Luftbild im Bereich der EÜ Eisenstraße und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks (© Google Maps)	97
Abb. 143	Bestehendes Widerlager	97
Abb. 144	Seitenansicht	99

Abb. 145	Fahrbahnbelag und Geländer	99
Abb. 146	Übersteigbares Geländer	99
Abb. 147	Brückenuntersicht	99
Abb. 148	Abriss WL-Wand vom Flügel	99
Abb. 149	Stahlstütze	99
Abb. 150	Querschnitt der EÜ Bouchéstraße und derzeitiger Belagsaufbau	100
Abb. 151	Querschnitt der EÜ Bouchéstraße und des neuen Brückenbauwerks	101
Abb. 152	Luftbild im Bereich der EÜ Bouchéstraße und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks (© Google Maps)	101
Abb. 153	Seitenansicht	103
Abb. 154	Fahrbahnbelag und Geländer	103
Abb. 155	Korrosionsschäden am nicht genutzten Nachbarüberbau	103
Abb. 156	Brückenuntersicht	103
Abb. 157	Risse und offene Fugen in den Stirnwänden der Bögen	103
Abb. 158	Steinausbruch am Pfeilerfuß	103
Abb. 159	Querschnitt der EÜ Lohmühlenstraße	104
Abb. 160	Seitenansicht im Bereich Görlitzer Ufer	106
Abb. 161	Offene Mauerwerksfugen	106
Abb. 162	Fahrbahnbelag und Geländer	106
Abb. 163	Risse Widerlagerwand	106
Abb. 164	Korrosionsschäden	106
Abb. 165	Defekte Entwässerung	106
Abb. 166	Querschnitt der EÜ Görlitzer Ufer. Links: im Bereich der unterführten Gehwege. Rechts: im Bereich der Unterführten Straße und des Kanals	107
Abb. 167	Luftbild im Bereich der EÜ Görlitzer Ufer und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks nördlich auf den Bestandspfeilern (rot) und Rampe (grün) mit Treppenanlage (gelb) (© Google Maps)	108
Abb. 168	Treppenabgang Görlitzer Park (© Google Maps)	109
Abb. 169	Luftbild im Bereich der EÜ Görlitzer Ufer und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks südlich der Bestandsbrücke (© Google Maps)	109
Abb. 170	Luftbild im Bereich der EÜ Görlitzer Ufer und mögliche Lage von Rampen für Radfahrer (© Google Maps)	110
Abb. 171	Übersicht Ausbaustufen Y-Trasse	112
Abb. 172	Langsamfahrbereich KP 55	114
Abb. 173	Abschnitte Y-27 -a	115
Abb. 174	Mögliche Beschilderung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße	116
Abb. 175	Mögliche bauliche Bevorrechtigung einer Fahrradstraße	117
Abb. 176	Querschnittsbreite im Bestand und in der Planung in der Oderstraße (Y-25)	118
Abb. 177	Abschnitte Y-23 bis Y-26	119
Abb. 178	Abschnitte Y-21	120
Abb. 179	Beispiel Bestands- und Planungsquerschnitt Betriebsweg A 113 (Y-05)	123
Abb. 180	Abschnitte Y-08 bis Y-11	124
Abb. 181	Bereits umgesetzte Protected Bike Lane in Berlin	125
Abb. 182	Abschnitte Y-12 bis Y-14	126
Abb. 183	Alternative Y-21-b	128

Abb. 184	Skizze direkter Linksabbieger am KP Neuköllnische Allee/ Mauerweg (KP-048)	130
Abb. 185	Beispiel für abknickende RSV in Göttingen durch Führung auf separaten Linksabbieger für Radverkehr (ohne Mittelinsel)	130
Abb. 186	Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich Neue Späthbrücke	132
Abb. 187	Zubringerstrecken Oberbaumbrücke	139
Abb. 188	Varianten Zubringerstrecke Adlershof	140
Abb. 189	Zentrale Zubringerstrecken	141
Abb. 190	Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Tab. 10.1, SrV 2013)	148

Glossar/Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGÜ	Fußgängerüberweg
KP	Knotenpunkt
LaPro	Landschaftsprogramm
ONB	Obere Naturschutzbehörde
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RSV	Radschnellverbindung
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
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

In Berlin sollen bis 2050 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen entstehen, dies ist in dem seit dem 05.07.2018 gültigen Berliner Mobilitätsgesetz verankert. Dazu sind Machbarkeitsuntersuchungen erforderlich, die die bei der Potenzialuntersuchung festgelegten Trassenkorridore hinsichtlich der am besten geeigneten Trassenführung untersuchen und bewerten. Insgesamt werden zehn Trassen auf Machbarkeit überprüft. Die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung legt für den Projektkorridor der Y-Trasse eine Vorzugstrasse fest.

Der Name Y-Trasse ist auf ihren Routenverlauf, der dem Buchstaben ähnelt, zurückzuführen. Die Y-Trasse verläuft im Südosten Berlins zunächst parallel zur Autobahn BAB 113 und dem südlichen Teltowkanal. Am Britzer Hafen teilt sich die Trasse in zwei Streckenarme auf. Die westliche Abzweigung führt quer durch Neukölln entlang des Tempelhofer Feldes über die Hasenheide bis zum Zielpunkt Südsterne in Kreuzberg. Die zweite Abzweigung der Radschnellverbindung verläuft östlich davon entlang der Autobahn BAB 100 bis zum Görlitzer Bahnhof in Kreuzberg.

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

Im Rahmen der Untersuchung der Machbarkeit und der Festlegung der Vorzugstrasse anhand des Bewertungsschemas haben sich für die Y-Trasse zwei Ausbaustufen ergeben. Der Endausbau – Stufe 2 – ist im Wesentlichen von dem Neubau des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal abhängig. Ohne diese Überquerungsmöglichkeit wird das Potenzial des südlichen Trassenarms (Betriebsweg A 113) als deutlich geringer eingeschätzt. In der Zwischenstufe (ohne Brücke über den Britzer Verbindungskanal) wird die Radschnellverbindung über den bereits im Bestand gut ausgebauten Mauerweg geführt. Zur Überquerung des Teltowkanals in Richtung Westen ist im Endausbau die Reaktivierung der Alten Späthbrücke anzustreben, da dadurch eine deutlich attraktivere Führung des Radverkehrs entlang des Delfter Ufer ermöglicht wird. In Weiterführung wird die Radschnellverbindung über ein Netz aus Fahrradstraßen bis zum Tempelhofer Feld geführt. Zur Erreichung der RSV-Standards ist hier Grunderwerb zu tätigen. In Weiterführung wird eine Anbindung bis zum Südsterne über die Lilienthalstraße (Fahrradstraße) geschaffen.

Der Betriebsweg der A 100 ist ausgehend von dem Britzer Verbindungskanal die direkteste Wegeverbindung in Richtung Görlitzer Bahnhof. Ursprünglich war vorgesehen, den geplanten Betriebsweg parallel zur A 100 auf den Radschnellwegestandard von 6,50 m auszubauen. Da aber nicht in die bestehenden Eingriffsgrenzen des Planfeststellungsverfahrens zur A 100 eingeschritten werden soll, soll nun parallel dazu eine Radschnellverbindung mit einer Breite von 4,00 m plus Beleuchtung angelegt werden. Der Gehweg der RSV soll auf dem Betriebsweg angelegt werden. Der Betriebsweg soll auf Höhe des ehemaligen

Görlitzer Bahndammes anschließen, wo eine attraktive, straßenunabhängige Führung für den Radverkehr ermöglicht wird.

Insgesamt weist die Vorzugstrasse der Y-Trasse eine Länge von etwa 26 km auf. Durch die zahlreichen Brückenbauwerke, die im Zuge der Radschnellverbindung überquert werden müssen, nimmt die Sanierung, Erweiterung und der Neubau von Brücken und Rampen einen wesentlichen Kostenfaktor ein (16,86 Mio. €). Die Kosten für den Ausbau der Strecke sowie den Umbau von Knotenpunkten, das Einrichten von gesicherten Querungsmöglichkeiten und weiteren Eingriffen in die Natur und Landschaft liegt bei 12,64 Mio. €. Um die erfordernten Maße für eine Radschnellverbindung zu erreichen, ist an einzelnen Stellen Grunderwerb zu tätigen. Die Kosten werden über die Bodenrichtwerte ermittelt (Gesamtsumme etwa 0,88 Mio. €). Zuzüglich Planungs- und Nebenkosten liegen die Gesamtkosten für die Y-Trasse bei 36,51 Mio. € netto für beide Ausbaustufen.

1 Projektorganisation

1.1 Auftraggeber

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

1.2 Auftragnehmer

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



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

1.3 Aufgabenstellung

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Information und Dialog

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

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

Circa sieben Monaten nach Beginn der Machbarkeitsuntersuchung wurden am 16. April 2019 der Projektstand sowie die untersuchten Streckenvarianten öffentlich vorgestellt und diskutiert. Veranstalter war die SenUVK. Die Organisation und Bewerbung der Veranstaltung übernahm infraVelo. Die Veranstaltung wurde über Einladungsflyer und Plakate, die im Trassenkorridor verteilt wurden, im Straßenraum bekannt gemacht, wichtige Beteiligte wurden persönlich eingeladen und die Veranstaltung über die Website bekanntgemacht.

Rund 150 Ortskundige und interessierte Radfahrende beteiligten sich und gaben Hinweise, Anmerkungen und Bedenken wurden in einzelnen „Dialogrunden“ – abschnittsweise – erörtert. Die Veranstaltung wurde von dem Büro TOLLERORT moderiert und dokumentiert. Die detaillierte Dokumentation ist online verfügbar³. Die einzelnen Hinweise wurden ebenfalls transparent auf der infraVelo-Webseite dokumentiert und aus fachplanerischer Sicht kommentiert⁴.

Die „Bürger-Hinweise“ sind ebenso in die weitere Bearbeitung der Untersuchung eingeflossen wie die nicht öffentlichen Dialogrunden mit den Projektbeteiligten und ausgewählten Akteuren. Tabelle im Anhang 19 stellt dar, wie mit den Hinweisen im weiteren Verlauf umgegangen wurde.

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

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

Tab. 1 Arbeitsbesprechungen und Dialogrunden

Datum	Thema und Inhalt der Abstimmung	Teilnehmende
13.09.2018	Befahrung: Y-Trasse	SenUVK IVb
27.09.2018	Abstimmung SenUVK A100	SenUVK V
25.10.2018	Straßen- und Grünflächenamt + UNB Neukölln	UNB Neukölln
31.10.2018	Abstimmung Umwelt- und Naturschutzbelange	UNB Friedrichshain-Kreuzberg
14.12.2018	Abstimmung Umwelt- und Naturschutzbelange + Straßen- und Grünflächenamt	UNB, SGA Treptow-Köpenick Kreuzberg
19.12.2018	Abstimmung Obere Naturschutzbehörde	SenUVK III
24.01.2019	Abstimmung Lichtsignalanlagen	VLB
08.02.2019	Abstimmung Straßen- und Grünflächenamt	SGA Friedrichshain-Kreuzberg
05.04.2019	Abstimmung A 113 (im Zuge Jourfixe 14)	SenUVK V
16.04.2019	Öffentliche Beteiligung	Interessierte Öffentlichkeit
16.05.2019	Abstimmung Planung ÖPNV	SenUVK IV C 4
23.05.2019	Abstimmung A 100	SenUVK V

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

Mit dem Mobilitätsgesetz wurde damit die Grundlage für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Dies beinhaltet unter anderem ein Radverkehrsnetz auf Haupt- und Nebenstraßen, das lückenlose und sichere Verbindungen ermöglicht, 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 Entwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes zur 2.Lesung beim Berliner Senat, Stand: 20. Februar 2018

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

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

2.2 Allgemeines Vorgehen

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

2.3 Regel- und Qualitätsstandards

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

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

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

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

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

Beschilderung

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

Markierung und Kennzeichnung

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

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

Beleuchtung

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

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

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

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. Soll die Radschnellverbindung einseitig als Zweirichtungsradweg im Seitenraum geführt werden, sind bei einem getrennten Geh- und Radweg Mindestbreiten von 4,00 Metern erforderlich. Bei gemeinsamer Führung von Radverkehr und Linienbussen ist eine Breite von mindestens 4,75 Meter notwendig, um das Überholen innerhalb des Fahrstreifens zu ermöglichen.



Abb. 1 Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 1



Abb. 2 Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen – Beispiel 2

Radschnellverbindungen an Nebenstraßen oder auf Sonderwegen

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

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

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

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

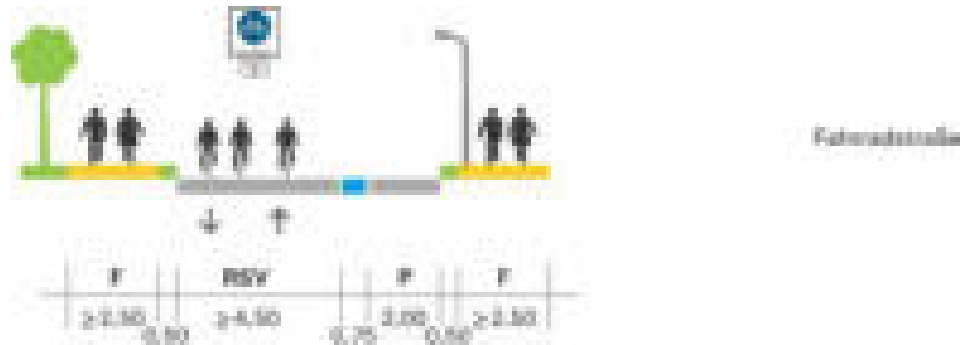


Abb. 3 Radschnellverbindungen an Nebenstraßen

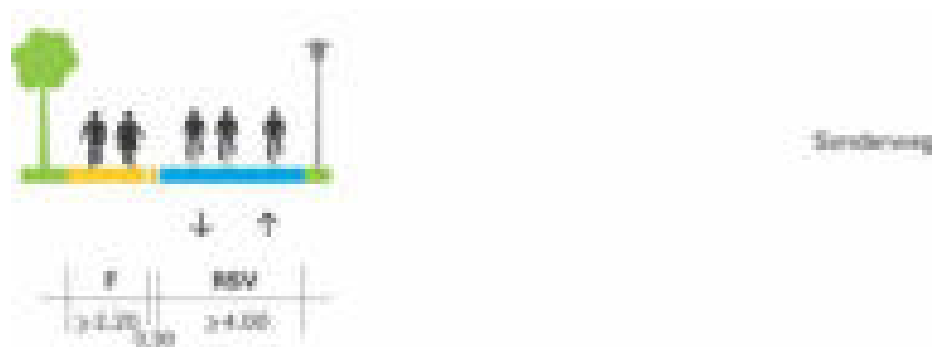


Abb. 4 Radschnellverbindungen auf Sonderwegen

2.5 Abweichungen

Bei Engstellen bspw. Brückenunterführungen oder ähnlichen Zwangspunkten kann von den empfohlenen Regelmaßen 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 abzusehen. 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, die restlichen 20 % müssen mindestens im ERA-Grundstandard geplant sein. Abschnitte, welche die Regelabmessungen 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 Name Y-Trasse ist auf ihren Routenverlauf, der dem Buchstaben ähnelt, zurückzuführen. Die Y-Trasse verläuft im Südosten Berlins zunächst parallel zur Autobahn BAB 113 und dem südlichen Teltowkanal. Am Britzer Hafen teilt sich die Trasse in zwei Streckenarme auf. Die westliche Abzweigung führt quer durch Neukölln entlang des Tempelhofer Feldes über die Hasenheide bis zum Zielpunkt Südstern in Kreuzberg. Die zweite Abzweigung der Radschnellverbindung verläuft östlich davon entlang der Autobahn BAB 100 bis zum Görlitzer Bahnhof in Kreuzberg.

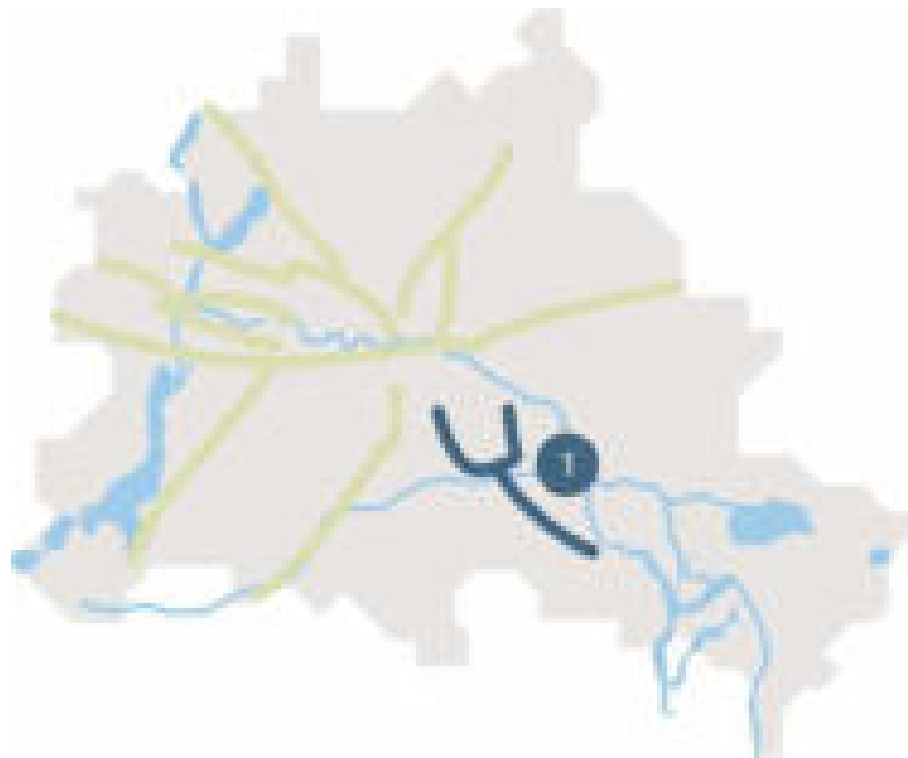


Abb. 5 Lage der Y-Trasse (RSV 1) im Berliner Stadtgebiet

3.1 Bestandsanalyse

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

¹² Dokumentation der Info- und Dialogveranstaltung Y-Trasse, <https://www.infravelo.de/meldung/dokumentation-veranstaltung-y-trasse/>; infraVelo

3.1.1 Entwicklung von Trassenvarianten

Der Trassenkorridor erstreckt sich von Süden kommend vom S-Bahnhof Adlershof (Bezirk Treptow-Köpenick) parallel zur Bundesautobahn A 100 und zum Teltowkanal bis zum Britzer Verbindungskanal. Im Bereich des Britzer Verbindungskanal spaltet sich die Trasse in das sogenannte „Y“. In Richtung Nord-Osten verläuft diese durch den Bezirk Neukölln parallel zum Neubau des 16. Autobahnabschnittes der A 100 bis zum Wohngebiet rund um den Görlitzer Park (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg). Die Weiterführung in Richtung Nord-Westen erstreckt sich zunächst parallel zum Kanal und führt anschließend in Richtung Norden entlang des Tempelhofer Feldes (Ostseite) und endet schließlich nördlich des Volksparks Hasenheide (Bezirk Neukölln).

Parallel zur in der Potenzialuntersuchung vorgeschlagenen Streckenführung werden Trassenalternativen im Trassenkorridor von beidseitig einem Kilometer betrachtet. Zudem werden Anbindungen bis zur Landesgrenze (Abzweig A 100) bzw. in Richtung Oberbaumbrücke sowie zum S-Bahnhof Adlershof geprüft. In Verlängerung des Ernst-Ruska-Ufers (A 113) wird die Anbindung an die TVO Radschnellverbindung (Tangential-Verbindung-Ost) untersucht. Weiterhin wurde in der Öffentlichkeitsveranstaltung auf eine Verbindung in Richtung Süden, zur Anbindung der Flughäfen Berlin-Schönefeld und Berlin Brandenburg verwiesen.

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 „Y“ als Kennzeichnung der Y-Trasse gekennzeichnet.



Abb. 6 Übersicht des Trassenkorridors Y-Trasse (© SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

3.1.2 Vorhandene Strecken

Streckenabschnitte, welche auch nach Durchführung der Vorprüfung 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 angege-

ben. 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, welcher vom Kfz-Verkehr nicht befahrbar werden kann, sind einige Angaben hinfällig (z. B. Fahrstreifenanzahl, zulässige Höchstgeschwindigkeit). Die DTV-Werte der Straßenzüge entsprechen den Zählwerten aus dem Jahr 2014.¹³

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

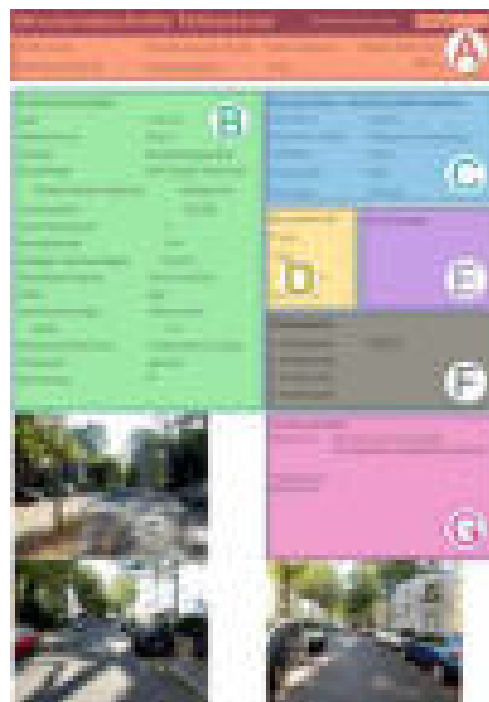


Abb. 7 Struktur Steckbriefe Strecken

¹³ Verkehrsstärke 2014, SenUVK, Verkehrslenkung Berlin (VLB)

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 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) 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 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.



Abb. 8 Struktur Steckbriefe Knotenpunkte

3.1.4 Bewertungskriterien

Allgemeines

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

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

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

Tab. 3 Bewertungskriterien und Gewichtung Variantenvergleich

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

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

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

Zur Veranschaulichung der Benotung der einzelnen Kriterien wurde eine Klartexttabelle erstellt, welche Erläuterungen und Beispiele beinhaltet (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.

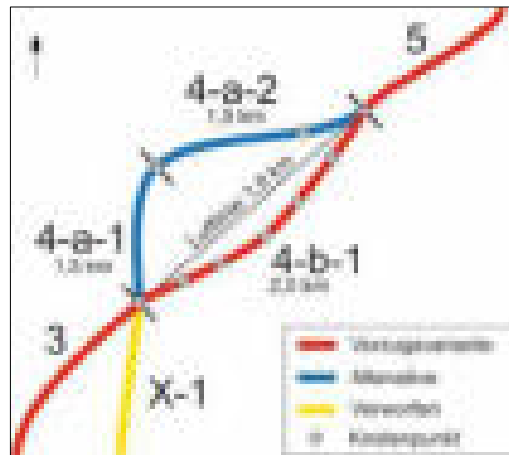


Abb. 9 Beispiel Variantenvergleich

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. 4 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 Beirung der Trasse. Berücksichtigt wurden die einschlägigen Geodaten des Umweltatlas Berlin sowie der Stiftung Naturschutz Berlin. Weiterführende Gespräche mit den Naturschutzämtern der Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Treptow-Köpenick und Neukölln sowie der oberen Naturschutzbehörde (SenUVK) dienten darüber hinaus der Überprüfung und Ergänzung der gesammelten Informationen.

Grundlegend zu beachten sind die auf Natur und Umwelt bezogenen Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms einschließlich des Artenschutzprogramms (LaPro) und der für den betreffenden Untersuchungsraum aufgestellten Landschaftspläne. Weiterführend ermittelt wurden im Einzelnen ausgewiesene Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmale, bestehende Kompensationsmaßnahmen sowie Belange des Artenschutzes (siehe Anlage 1).

Mit Bezug auf Naturhaushalt und Umweltschutz zeigt das LaPro in dem für die Radschnellverbindung vorgesehenen Korridor überwiegend Siedlungsgebiete und stellenweise Industrie und Gewerbe, für die jeweils zum Teil Schwerpunkte der Anpassung an den Klimawandel ausgewiesen sind. Insbesondere die nördlichen Bereiche des Korridors sind überwiegend städtisch geprägt. Auf den im Innenstadtbereich und den Übergangsbereichen mit Mischnutzungen liegenden Freiflächen sollen hinsichtlich des Biotop- und Artenschutzes u.a. Bodenversiegelung vermieden sowie Lebensräume für Flora und Fauna erhalten und geschaffen werden.

Im Bereich des Teltowkanals und der Parkanlagen sind Grün- und Freiflächen sowie Kleingärten, Landwirtschaft, Gartenbau dargestellt, für die spezifische naturschutzbezogene Anforderungen an die Nutzung formuliert sind. Entlang des Teltowkanals sind Gebiete zur Entwicklung und Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen sowie zur Pflege und Entwicklung von sonstigen Eignungsflächen für den Biotopverbund als auch zum Florenschutz ausgewiesen.

Im Korridor existieren verschiedenste lineare Biotopverbindungen wie Grünzüge, Bahnböschungen sowie breite, unbefestigte Straßenränder die erhalten und gepflegt werden sollen. So sind z.B. auf dem ehemaligen Mauerstreifen, westlich der S-Bahntrasse auf dem Grünzug Heidekampgraben neben dem Bau eines befestigten Geh- und Radweges, der Bestandteil des übergeordneten Radwegekonzeptes und des Mauerweges ist, extensive und intensiv gepflegte Grünflächen angelegt, deren Erhaltung im Vordergrund steht. Hier und auch am Teltowkanal sollen die Uferbereiche gepflegt und so entwickelt werden, dass sie der Biotopvernetzung und dem Artenschutz dienen und zur biologischen Vielfalt beitragen.

Im Korridor befinden sich Abschnitte der 20 grünen Hauptwege Berlins (siehe Anlage 8) sowie bedeutende Erholungs- und Grünflächen, Sport- und Spielflächen, Wander-, Rad- und Reitwegen, deren Erhalt und Pflege zu sichern ist. Sowie das Tempelhofer Feld weisen einige Erholungsflächen darüber hinaus ebenfalls bedeutende Flächen für die Biotopvernetzung durch einzelne Biotope wie Magerrasen und Heiden auf, die erhalten bleiben sollen.

Nord-westlich des Teltowkanals grenzen Vorsorgegebiete für Luftreinhaltung und Klima an den Korridor an. In den Siedlungsbereichen im gesamten Korridor sollen Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel, wie z.B. eine allgemeine Flächenentsiegelung, Stadtbegrünung und die Vernetzung klimawirksamer Strukturen, durchgeführt werden. Im süd-westlichen Bereich des Korridors bestehen kulturlandschaftliche Elemente wie z.B. Hecken, Feldgehölze, Gräben, Frischwiesen, Alleen und Straßen mit unbefestigten Seitenstreifen sowie artenschutzrelevante Strukturen, welche zur Erhaltung gepflegt und nicht versiegelt werden sollen.

Hinsichtlich des Landschaftsbilds sollen insbesondere die überwiegenden Siedlungsbereiche im Projektkorridor begrünt und ihre natürlichen und historischen Elemente in positiv landschaftsbildprägender Weise betont werden.

Neben dem Landschaftsprogramm, das sich auf das gesamte Stadtgebiet bezieht, liegt der Projektkorridor 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). 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 „Wasserwerk Johannistal“, das Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet „Ehemaliges Flugfeld Johannistal“. Zudem sind im Projektkorridor drei Naturdenkmale ausgewiesen. Der „Teich Britz“, ein süd-westlich der Buschkrugbrücke gelegenes Kleingewässer, der „Krugpfuhl“, eine aus naturgeschichtlichen Gründen geschützte öffentliche Grünanlage und der „Priesterpfuhl“, ein seltenes eiszeitliches Toteisloch.

Im südöstlichen Bereich reicht der Projektkorridor in das Wasserschutzgebiet „Johannisthal“. Hier gelten gemäß der Schutzgebietsverordnung bestimmte Nutzungseinschränkungen.

An den Randbereichen des Korridors liegen gebündelt zahlreiche Biotope mit gesetzlichem Schutzstatus gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 28 Berliner Naturschutzgesetz. Schwerpunkte befinden sich im südlichen Bereich des Korridors, östlich der A113 und auf dem Tempelhofer Feld. Die Biotope sind in Anlage 1 im Überblick dargestellt und in Anlage 3 aufgelistet.

Zudem befinden sich im Projektkorridor eine Reihe geschützter Arten. Die nicht abschließende Liste bekannter punktgenauer, flächen- und linienhafter Vorkommen geschützter Flora ist in Anlage 4 dargestellt. Sie umfasst Artvorkommen die zwischen 1988-2017 kartiert wurden. Bekannte Vorkommen geschützter Fauna, die zwischen 1985 und 2017 kartiert wurden, sind in Anlage 5 aufgelistet. Hier handelt es sich überwiegend um Amphibien, die ihren Lebensraum in und um Kleingewässer haben.

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 sowie an Autobahn- und Bahnböschungen. Das Kompensationskataster (siehe Anlage 6) gibt gegenwärtig allerdings ein unvollständiges Bild wieder - die letzte Aktualisierung erfolgte am 07.05.2009. Bei den zuständigen Behörden sollten im weiteren Planungsprozess daher gezielt Hinweise auf weitere Kompensationsmaßnahmen im Bereich der später zu im Antrag festgelegten RSV abgefragt werden, um diese bei der Detailplanung angemessen berücksichtigen zu können.

Bewertung möglicher Konfliktrisiken mit Belangen des Natur- und Umweltschutzes

Die im Projektkorridor und dessen Wirkungsraum 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 einzelnen Abschnitten 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 sind mit großer Wahrscheinlichkeit durch geeignete Maßnahmen ausgleichbar.

Insgesamt sind bei einer Realisierung der Radschnellverbindung Y-Trasse daher aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes keine unüberwindbaren Zulassungshemmnisse zu erkennen, die einer Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen. Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes ist die Radschnellverbindung Y-Trasse daher gut machbar.

3.1.6 Wasserstraßen

Der Trassenkorridor verläuft im südlichen Abschnitt parallel zur Bundeswasserstraße Teltowkanal. Im Hafen Britz Ost zweigt dieser in Richtung Westen entlang des Delfter Ufers und Braunschweiger Ufer ab. Ein Brückenbauwerk für den Fuß- und Radverkehr ist in diesem Bereich bisher nicht vorhanden. Der Teltowkanal muss bereits weiter südlich über die Neue Späthbrücke überwunden werden. Der Weg entlang des Delfter Ufers wird durch die ansässigen Rudervereine sowie Schwerlastverkehr der Berliner Wasserbetriebe genutzt, da sich der Entwässerungskanal in Teilbereichen unterhalb des Weges befindet.

In Richtung Osten verläuft der Britzer Verbindungskanal zunächst noch ein Teilstück parallel zum Trassenkorridor. In Richtung Nord-Osten erstreckt sich der Neuköllner Schifffahrtskanal, der in den Landwehrkanal mit Flutgraben geführt wird, und im Zuge der Radschnellverbindung überquert werden muss.

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.

Der Nutzungsvertrag, welcher zwischen dem Land Berlin und der Schifffahrtsverwaltung geschlossen werden muss, beinhaltet im Entwurf unter anderem die Regelung, dass keine Beeinträchtigung von Landschafts- und Naturschutzgebieten zulässig ist. Zudem ist Art und Ausmaß des Bewuchses (Bäume, Sträucher, Schilf) nur veränderbar, wenn die WSV einwilligt.

3.1.7 Öffentlicher Personennahverkehr

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

Etwa 2 km parallel zum südlichen Abschnitt des Trassenkorridors verkehren die S-Bahn-Linien S8, S9, S45, S46, S47 und S85 zwischen Berlin-Schönefeld, Königs Wusterhausen und der Innenstadt Berlins. Zusätzlich werden die im Korridor befindlichen Bahnhöfe Berlin-Neukölln, Hermannstraße, Sonnenallee, Köllnische Heide und Treptower Park von den Ringbahnlinien S41 und S42 bedient und werden daher als Umstiegsbahnhöfe genutzt.

Innerhalb des nördlichen Trassenkorridors befindet sich ein verdichtetes U-Bahn-Liniennetz. In Nord-Süd Richtung verkehrt die Linie U7, diese bindet auch den nord-westlichen Endpunkt des Trassenkorridors am Südsterne und Hermannplatz an. Weiter in Richtung Süden verlaufend über den Bahnhof Neukölln (Umstiegshaltestelle S- und U-Bahn) bis nach Rudow stellt sie eine wichtige Verbindung für die Anbindung des Berliner Südens dar.

Die Linie U8 verkehrt ebenfalls über den U-Bahnhof Hermannplatz und endet im Trassenkorridor an der U- und S-Bahn Haltestelle Hermannstraße. Im Bereich des Görlitzer Parks liegen die U-Bahnhöfe Görlitzer Bahnhof und Schlesi-sches Tor, die von den Linien U1 und U3 bedient werden.

Aktuell gibt es eine Trassenuntersuchung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M10, die derzeit am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße endet. Diese soll weiter in Richtung Südwesten bis zum U-Bahnhof Hermannplatz geführt werden. Der genaue Routenverlauf ist derzeit noch nicht final geklärt.

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

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

- Columbiadamm
- Britzer Damm/ Hermannstraße
- Sonnenallee,
- Elsenstraße
- Wiener Straße

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 (siehe Kapitel 0).

Weiterhin ist zu beachten, dass der Bereich Hermannstraße/ Emser Straße von den Bussen als Blockumfahrung genutzt wird.

Zudem sollen im Zuge der weiteren Planung Umleitungsfahrpläne berücksichtigt werden, die bei Veranstaltungen oder Baustellen gefahren werden. Diese können bei der BVG abgefragt werden.

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 Teltowkanals über das Braunschweiger Ufer, Delfter Ufer und auf dem Betriebsweg der A 113 verläuft der grüne Hauptweg 17. Weiter im Süden kreuzt der Teltower Dörfelweg (Hauptweg 15). Durch das Tempelhofer Feld, über die Oderstraße bis hin zum Görlitzer Park erstreckt sich der Hauptwanderweg mit der Nummer 18. Zudem tangieren die Hauptwege 1 und 19 den Trassenkorridor. (Siehe Anlage 8)

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 Regemaß hinaus anzupassen.

Auf dem südlichen Trassenarm verläuft ebenfalls der Berliner Mauerweg, als Rad- und Wanderroute. Dieser knickt im Britzer Verbindungskanal in Richtung Osten ab.

Weiterhin gibt es nennenswerte Grünflächen im Bereich des Trassenkorridors, die für den Fußverkehr in Bezug auf Erholung, Sport und Spiel von besonderer Bedeutung sind:

- Carl-Weder-Park
- Mauerweg
- Görlitzer Bahndamm
- Görlitzer Park
- Tempelhofer Feld

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 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** 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 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.

Anlage 11 beinhaltet die Prognose 2030 für den Kfz-Verkehr. Die Verkehrsprognose enthält die grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt. Spezifische Vorhaben sind hierin nicht detailliert enthalten. Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt die Infrastrukturmaßnahmen des StEP Verkehr 2025. Dieser befindet sich aktuell in Überarbeitung. Die Prognosedaten für die Stubenrauchstraße berücksichtigen zudem den derzeitigen Arbeitsstand der gebietskonkreten Verkehrsprognose 2030 für den Bereich Berlin-Johannisthal/-Adlershof. Die Gebietsentwicklung im Bereich Johannisthal und Adlershof ist demnach in den Prognoseangaben bereits enthalten. Im Zuge der Weiterführung der BAB A 100 ist eine deutliche verkehrliche Entlastung der Grenzallee zu erwarten.

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 zwischen der Buschkrugallee und der A 113 sowie entlang des Neuköllner Schifffahrtskanals und nördlich und südlich der Grenzallee. In Adlershof befinden sich wichtige Wirtschafts- und Forschungseinrichtungen. 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 der Buschkrugallee und Haarlemer Straße relevant.

In den Wohngebieten des Trassenkorridors, zum Beispiel im Bereich Emser Straße, sind zudem 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.

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 13 illustriert die vorhandenen Einwohnerdichten entlang des Trassenkorridors. Einige Streckenvarianten verlaufen durch Anliegerstraßen, welche an Grundstücke mit relativ hoher Einwohnerdichte angrenzen, insbesondere ist hier die Oderstraße und Emser Straße in Neukölln 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 in Teilen der Lilienthalstraße Bereiche mit kostenpflichtigen öffentlichen Kfz-Stellplätzen im Straßenraum, was in Anlage 14 dargestellt ist.

Im Bereich der Wiener Straße wird derzeit die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung untersucht.

3.1.12 Städtebau/Denkmalchutz

Im Untersuchungsraum befinden sich einige Anliegerstraßen, welche im Fahrbahnbereich mit einer Kopf- oder Natursteinpflasterdecke versehen sind. Beispiele für relevante Trassenvarianten sind z. B. die Görlitzer Straße oder die Oderstraße. 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 Krankenhaus oder das Bürgeramt in Neukölln.

Die Alte Späthbrücke über den Teltowkanal steht ebenfalls unter Denkmalschutz. Derzeit ist die Brücke nicht nutzbar. Im Zuge des Neubaus der A 113 hatte diese durch den Neubau der Neuen Späthbrücke die Funktion verloren, auf der östlichen Seite sind keine Rampen vorhanden. Eine Wiedereröffnung als Fuß- und Radbrücke wird angestrebt. Die Brücke müsste entwidmet werden und an das Land Berlin übergeben werden. Die Rampen an der östlichen Seite müssen neu gebaut werden.

Die Brücken und der Bahndamm der ehemaligen Görlitzer Eisenbahn stehen ebenfalls unter Denkmalschutz. Der Grünzug auf dem Bahndamm ist im Eigentum des Bezirks Treptow-Köpenick, der Bahndamm im Eigentum der DB.

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.

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 15, im Kontext der entwickelten Trassenvarianten relevant sind folgende Straßenabschnitte:

- Querung Elsenstraße
- Springbornstraße

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

3.1.13 Grunderwerb

Erfordernis und Ausmaß von Grunderwerb im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung Y-Trasse 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. Diese werden durch einen Gutachterausschuss festgelegt und geben Auskunft über Quadratmeterpreise der Grundstücke im Berliner Stadtgebiet. Anlage 16 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 5.000 €/m² veranschlagt werden.

3.1.14 Rampen

Rampen für den Fuß- und Radverkehr befinden sich entlang des vorhandenen Betriebsweges der A 113 sowie teilweise entlang des Görlitzer Bahndamms zur Erschließung der umliegenden Wohngebiete. Die Rampen binden allerdings teilweise nur in eine Richtung an.

Die Rampen weisen größtenteils eine zu geringe Breite auf, um das hohe Fußgänger- und Radverkehrsaufkommens in Verbindung mit engen Abbiegeradien und unzureichender Zuwegung zur Rampe zu bewältigen. Das Konfliktpotenzial im Bestand wird hier als durchaus hoch angesehen.



Abb. 10 Verbindungsrampe Neue Späthbrücke

3.2 Projektrelevante Planungen

Stadtumbau West Neukölln-Südring

Das Stadtumbau West Neukölln-Südring¹⁴ Projekt erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung zwischen dem südlichen S-Bahnring und der Grenzallee. Im Rahmen des Projektes wurden bereits Wegeverbindungen ertüchtigt, die auch im Bereich der Y-Trasse verlaufen (bspw. Britzer Hafenteg -Grenzallee). Eine Weiterführung auf den stillgelegten Bahngleisen am Neuköllner Schiffahrtskanal war bisher angedacht. Die zu Beginn der Stadtumbau-Förderung vorhandenen Flächenreserven sind mittlerweile teilweise aufgebraucht, da das Gewerbegebiet wieder stark nachgefragt ist. Die Einrichtung einer Radschnellverbindung ist in diesem Bereich aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht möglich.

Straßenbahnverlängerung M 10

Die Straßenbahnlinie M 10, die derzeit am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße endet, soll weiter in Richtung Südwesten geführt werden. Neue Endbahnhaltestelle soll der U-Bahnhof Hermannplatz sein. Der genaue Routenverlauf ist derzeit noch nicht final geklärt. Es gibt verschiedene Varianten, von denen auch die mögliche Führung der Radschnellverbindung tangiert wird. Einige dieser Varianten führen gehen über eine Führung direkt durch den Görlitzer Park oder verlaufen am Rande des Parks über das Görlitzer Ufer / Wiener Straße.

¹⁴ Stadtumbau West Neukölln-Südring, Programm, Projekte, Perspektiven, Sen-UVK

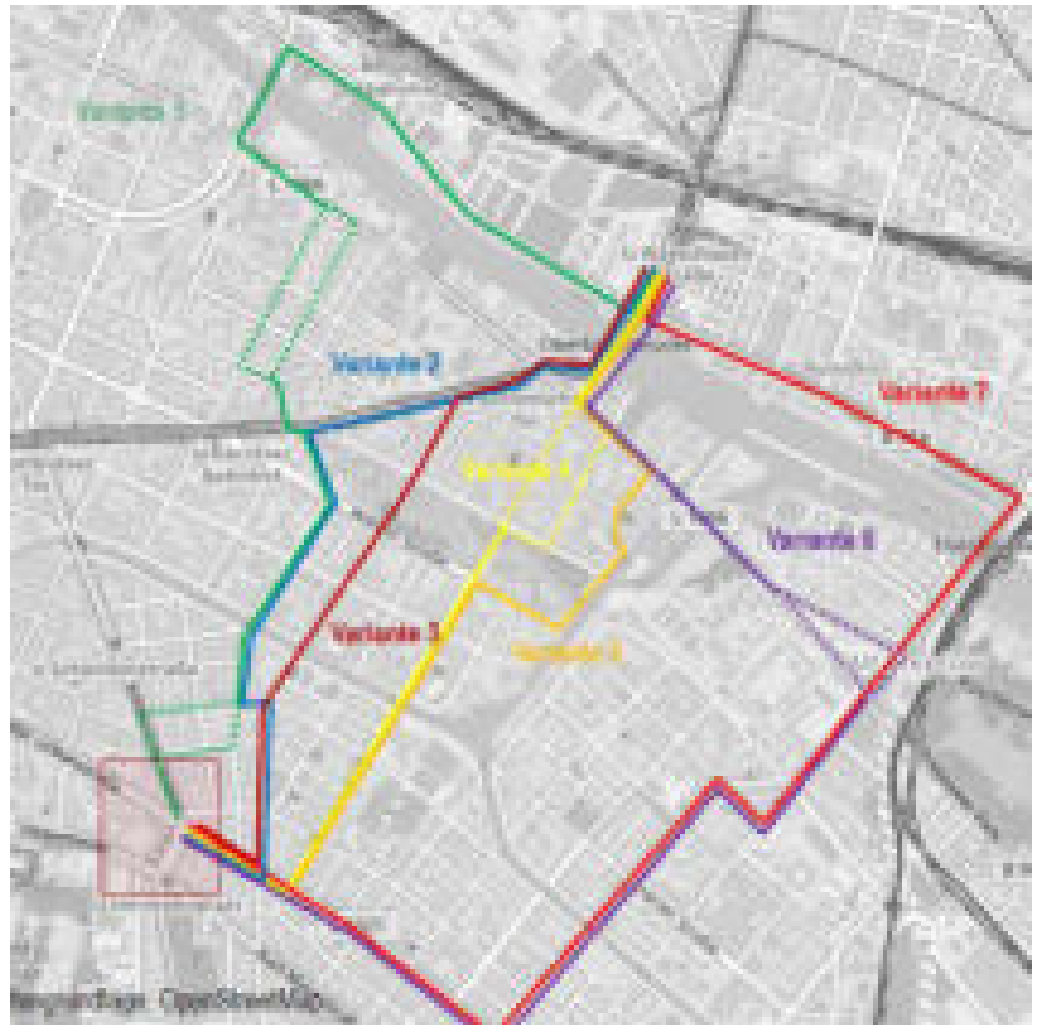


Abb. 11 Variantenuntersuchung M10 (Quelle: Präsentation Informationsveranstaltung¹⁵)

Umgestaltung Eingangsbereiche Tempelhofer Feld

Die Grün Berlin Stiftung bearbeitet derzeit in Abstimmung mit SenUVK und der Feldkoordination zum Beteiligungsmodell Tempelhofer Feld den Entwicklungs- und Pflegeplan (EPP) des Tempelhofer Feldes/ Teilbereich Oderstraße. Für die Eingangsbereiche an der Oderstraße (Herrfurthstraße und Crashgate), die eine hohe Nutzungsfrequenz aufweisen und künftig auch von der Radschnellverbindung gekreuzt werden sollen, ist eine Umgestaltung vorgesehen. Diese beinhaltet derzeit aber nur den Bereich innerhalb des Tempelhofer Feldes. Durch sogenannte Aufmerksamkeitsbereiche sollen die Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radfahrern möglichst gering gehalten werden. Eine punktuelle Entschleunigung des Radverkehrs sowie eine sichere Wegeführung (auch im Sinne des Seh- und Behindertenverbandes) für Fußgänger muss auch in den nutzungsintensiven Zulaufstrecken im näheren Umfeld des Tempelhofer Feldes sichergestellt werden.

¹⁵ https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oeprnv/netzplanung/de/tram_hermannplatz.shtml, Abruf: 06.06.2019



Abb. 12 Eingang Herrfurthstraße (Quelle: Entwicklung des Tempelhofer Feldes/Teilbereich Oderstraße, Planungsstand zur Umsetzung des EPP, Vorstellung Feldforum 04. April 2019; Sinai)

Entwicklung Gewerbegebiet Adlershof – Verknüpfung TVO

In Treptow-Köpenick werden zwei Radschnellverbindungen zusammengeführt. Die Y-Trasse endet bisher am Knotenpunkt Ernst-Ruska-Ufer/Wegedornstraße. Die TVO (Tangential-Verbindung-Ost) endet bisher an der südlichen Spindlersfelder Straße. Der Bezirk plant derzeit die Gebiete zwischen Adlersgestell, Glienecker Straße und Grünauer Straße gemäß Flächennutzungsplan als Gewerbestandorte zu entwickeln. Aktuell wird für die ca. 42 ha große Teilfläche zwischen Adlersgestell und Bahntrasse der Bebauungsplan 9-63 aufgestellt. Die Voruntersuchung hat ergeben, dass die Entwicklung der Gewerbeflächen verkehrstechnisch nicht von dem umliegenden Straßennetz zu bewältigen ist. Daher soll das Gewerbegebiet mit besonderem Fokus auf den Umweltverbund erschlossen werden, der Radverkehr ist integraler Bestandteil der Verkehrserschließung. Damit das Angebot optimal angenommen wird, sind großräumigere Verknüpfungen von hoher Bedeutung. Eine Verknüpfung der beiden Radschnellverbindungen (Y-Trasse und TVO) ist daher zwingend erforderlich. In Kombination mit dem auf Höhe der Kreuzung Glienicker Weg / Spindlersfelder Straße geplanten SPNV-Haltepunkt ergäbe sich eine gute Erschließungssituation im neuen Gewerbegebiet. Durch die Verlängerung erhalten auch die südlichen Bereiche des Entwicklungsgebiets Adlershof einen besseren Zugang zu der Radschnellverbindung. Die Anbindung zum S-Bahnhof Adlershof ist bereits durch die Rudower Chaussee als bezirkliche Hauptroute im Radwegekonzept Treptow-Köpenick hergestellt.

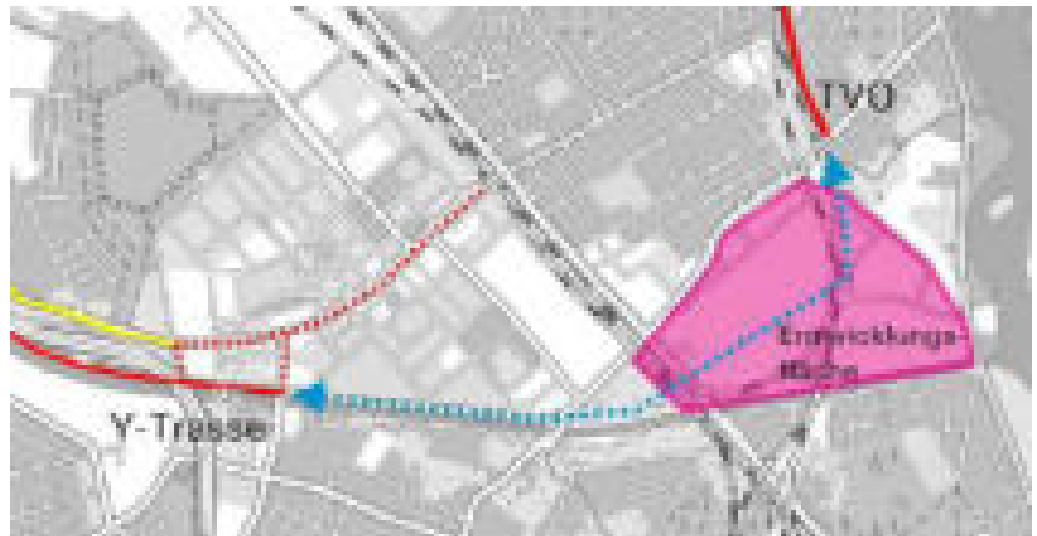


Abb. 13 Verknüpfung Y-Trasse und TVO

Umbaumaßnahmen Oderstraße

Der Bezirk Neukölln sieht derzeit die Sanierung des südlichen Abschnittes der Oderstraße zwischen Anita-Berber-Park und Emser Straße vor. Die jeweiligen Anforderungen an die Planungen wurden während der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie mit dem Bezirk ausgetauscht, sodass die geplanten Maßnahmen auf RSV-Niveau angepasst wurden. Die Planungen sehen eine Einrichtung zur Fahrradstraße vor. Diese geht mit der Sanierung der Oberfläche sowie einer Neuordnung der Parkflächen einher.

16. Bauabschnitt BAB A 100

Zwischen dem Autobahndreieck Neukölln bis zur Anschlussstelle am Treptower Park führt der 16. Bauabschnitt der Bundesautobahn A 100 auf einer Länge von 3,2 km. Parallel zur Autobahn ist beidseitig ein Betriebsweg mit einer Breite von 3,50 m geplant. Auf der östlichen Seite ist die Nutzung für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, angrenzend ist ein etwa 5,00 m breiter Ausgleichstreifen mit Bäumen geplant. Der westliche Weg soll nicht freigegeben werden. Die Planungen sind weit vorangeschritten, sodass ein Eingriff in das bestehende Planfeststellungsverfahren sehr schwierig ist. Es haben ausgiebige Abstimmungstermine mit der Senatsverwaltung dazu stattgefunden. Die Ergebnisse fließen in die Überlegungen der Wegeführung mit ein.

Sanierung Delfter Ufer

Der Abschnitt zwischen der Buschkrugallee und dem Britzer Verbindungskanal (Braunschweiger Ufer), als Teil einer möglichen Radschnellverbindungsführung, wurde erst kürzlich saniert. Eine Verbreiterung auf RSV-Standard wird in den nächsten Jahren voraussichtlich kaum vertretbar sein. In diesem Jahr soll der Abschnitt zwischen Alter Späthbrücke und der Wirtschaftszufahrt Holz-Possling mit einer Breite von 3,00 – 3,50 m neu gepflastert werden. Bei einem Abstimmungstermin mit dem Bezirk Neukölln konnten Synergien hergestellt werden. Eine Verbreiterung auf RSV-Standard ist zwar kurzfristig nicht möglich, allerdings ist nun – immerhin – die Nutzung eines Pflasters ohne Fase vorgesehen.

Braunschweiger Straße

Der Bezirk Neukölln hat darauf hingewiesen, dass der Knotenpunkt Braunschweiger Straße/Sonnenallee umgeplant werden soll. Das Rechtsabbiegen von der Sonnenallee in die Braunschweiger Straße soll unterbunden werden. Zudem soll die Braunschweiger Straße asphaltiert werden, dies würde mit den Planungen einer RSV einher gehen.

4 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich beschreibt die Anwendung des in Kapitel 3.1.4 erläuterten Abwägungsprozesses auf die entwickelten Trassenvarianten. In einem ersten Schritt werden hierbei aufgrund des Vorhandenseins von Ausschlusskriterien verworfene Varianten betrachtet. Danach wird die Vorzugsvariante der Haupttrasse definiert. Diese wird mit den zusätzlichen Varianten westlich und östlich der ursprünglichen Trasse gegenübergestellt. Die zugehörigen Bewertungsbögen sind in Unterlage 8.4 dokumentiert.

4.1 Varianten innerhalb des Projektkorridors

4.1.1 Verworfenne Varianten

In der Vorprüfung werden die Varianten hinsichtlich der baulichen und verkehrlichen Machbarkeit untersucht. Einige dargestellte Streckenvarianten weisen Ausschlussgründe auf, welche die weitere Betrachtung im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung ausschließen. Diese werden mit dem Präfix „X“ gekennzeichnet 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 für den Ausschluss einzelner Streckenabschnitte ist die Kombination aus im Bestand vorhandener bzw. der prognostizierten Verkehrsstärke (Kfz-Verkehrsprognose 2030) mit den örtlichen, baulichen Gegebenheiten. So weist Abschnitt Y-X-03 (Blaschkoallee) eine Prognosebelastung von 30.000 Fahrzeugen pro Tag auf; in Verbindung mit der ÖPNV-Bedienung des Abschnittes und der Ausweisung einer Umleitungsstrecke für den Schwerverkehr ist eine Radschnellverbindung unter Berücksichtigung der in Kapitel 2 beschriebenen Qualitätsstandards und Regelabmessungen nicht realisierbar. In der Folge dessen wird auch der Abschnitt Y-X-04 verworfen, da die Zuwegung dieser Abschnitte bei Ausschluss von Y-X-03 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 oft nicht zulässt (z. B. Y-X-06). 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 geschlossen werden kann, dass Radfahrende auch nach Realisierung einer Radschnellverbindung weiterhin die kürzere und bereits vorhandene Strecke bevorzugen würden und daher eine geringe Nutzerakzeptanz erwartet wird. Der Abschnitt Y-X-01 verläuft parallel zum vorhanden Betriebsweg der A 113, ein Verlagerungspotenzial ist nicht gegeben, deshalb ist ein Ausbau nicht vertretbar.

Seinerzeit war eine Führung der Radschnellverbindung auf der stillgelegten Güterbahntrasse entlang des Neuköllner Schifffahrtskanals vorgesehen. Dieser Bereich ist Bestandteil des Stadtumbau West Neukölln Südring Projektes. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeiten ist der Ausbau einer 6,50 m breiten

Trasse aber nicht mehr möglich. Notwendige Flächen für eine direkte Führung der Radschnellverbindung sind nicht mehr verfügbar (Fläche südlich der Sonnenallee), weswegen eine Realisierung verworfen wurde (Y-X-02).

Ein weiterer Ausschlussgrund ist die Führung der Radschnellverbindung durch Parkanlagen, bei denen hohe Nutzungskonflikte mit Erholungssuchenden zu erwarten sind. Die Führung durch den Görlitzer Park (Y-X-08) wurde seitens des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg klar abgelehnt. Die Nutzung einer Radschnellverbindung durch die Hasenheide (Y-X-07) ist zudem durch das Volksfest Hasenheide in den Sommermonaten stark eingeschränkt. Die Verbindung zwischen dem Südstern parallel zur Straße Hasenheide ist zudem sehr schmal und weist ein hohes Konfliktpotenzial mit den Fußgängern und anliegenden Nutzungen auf.

Der Abschnitt zwischen der Buschkrugallee und dem Britzer Damm (Y-X-05) wurde erst kürzlich saniert. Eine Verbreiterung auf RSV-Standard wird in den nächsten Jahren voraussichtlich kaum vertretbar sein.

Insgesamt werden 8 Abschnitte im Zuge der Vorprüfung der Machbarkeit verworfen. Die Ausschlussgründe sind in der separaten Tabelle in Unterlage 8.5 nachzuvollziehen.

4.1.2 Y-11-a/b/c

Die Trassenvarianten Y-11-a/b/c befinden sich am östlichen Trassenarm zwischen der Neuköllnischen Allee/Grenzallee und der Kieffholzstraße/Treptower Straße. Variante A verläuft parallel zu dem Neubauabschnitt der A 100 und soll direkt an den geplanten Betriebsweg auf der östlichen Seite angrenzen. Westlich dazu gibt es alternativ die Möglichkeit, die Radschnellverbindung durch Sammel- und Erschließungsstraßen zuführen (Variante B). Die Variante C erstreckt sich über den Dammweg und führt auf den Mauerweg, auf dem der Fuß- und Radverkehr straßenunabhängig geführt wird.

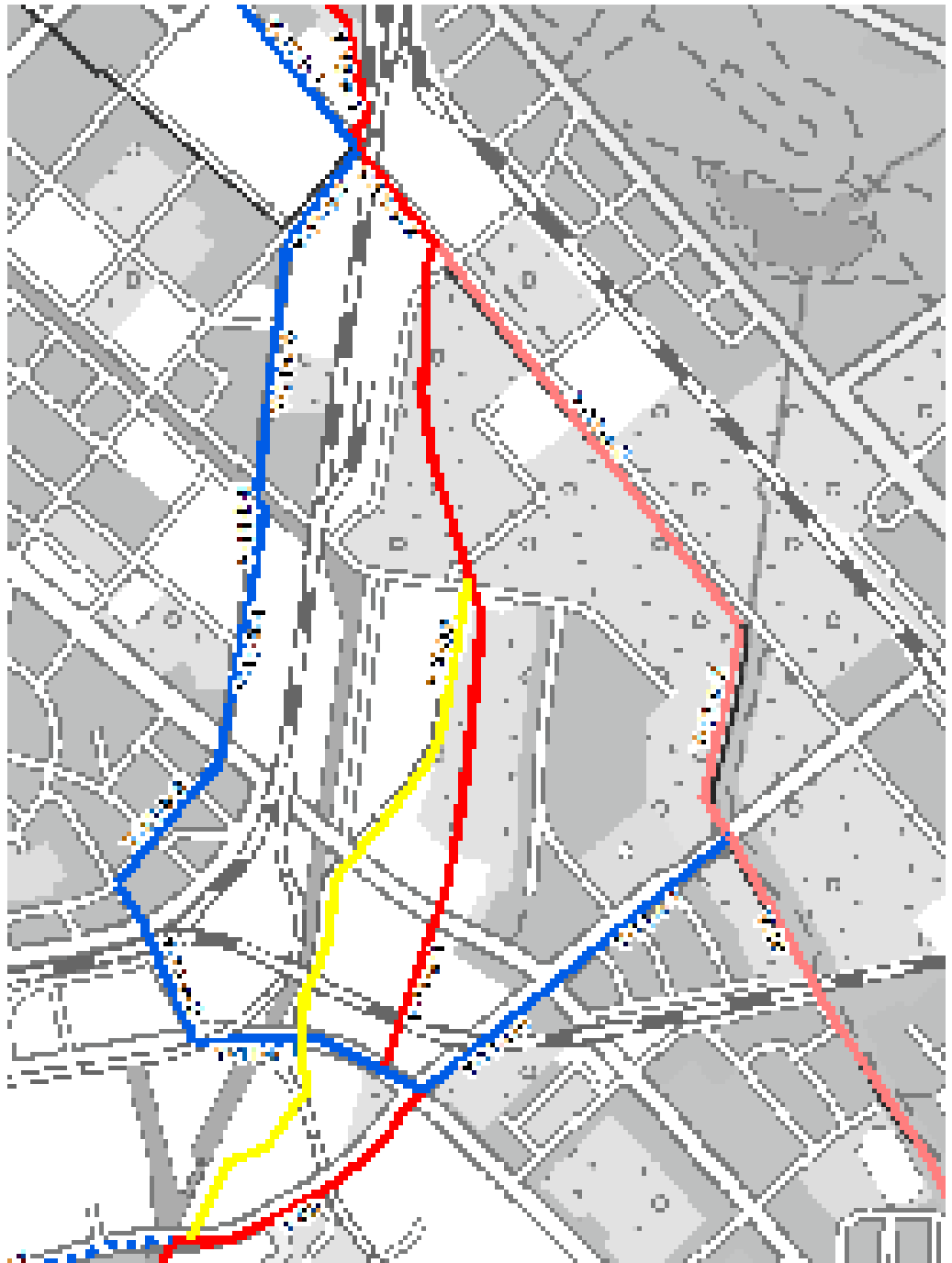


Abb. 14 Variantenverlauf Y-11-a/b/c

Die Variante A verläuft parallel zum Neubauabschnitt der A 100. Im Zuge dieser Verbindung müssen lediglich zwei Straßen (Sonnenallee und Dieselstraße) plangleich gequert werden, die Radfahrenden können somit eine hohe Reisegeschwindigkeit erreichen. Durch die separate Führung sind keine Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr zu erwarten. Neben dem östlichen Betriebsweg ist ein 5 m Ausgleichstreifen mit Bäumen vorgesehen. Wenn dieser mit geplant werden soll, muss der dort vorgesehene Eingriffsausgleich an anderer Stelle realisiert werden. Es ist zu prüfen, wie dies planrechtlich abgesichert werden kann.

Die Variante B hingegen weist eine höhere Erschließungsqualität auf, demzufolge ist auch ein erhöhter Parkdruck in den Erschließungsstraßen vorzufinden.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde den Wegfall von zahlreichen Stellplätzen mit sich tragen, zudem entstehen an zahlreichen plangleichen Knotenpunkten mögliche Konfliktstellen für die Radfahrenden.

Die dritte Variante (C) wird nicht nur als Alternative, sondern in Teilen auch als Übergangslösung bis zur Fertigstellung des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal gesehen. Die Variante ist allerdings deutlich länger als die beiden anderen Varianten.

Der Abschnitt Y-11-a-2 wird in der Bewertung für die Variante A und C berücksichtigt. Nach Anwendung des gewichteten Variantenvergleichs wird Alternative A als Vorzugsvariante definiert, da auf dieser Strecke die höchsten Reisege-
schwindigkeiten für den Radverkehr erreicht werden können und diese nahezu konfliktfrei fahren können. Die Teilabschnitte der Alternative B werden weiterhin als Vorzugstrasse in der ersten Ausbaustufe, solange die Brücke noch nicht gebaut ist, definiert (Y-11-c-2, Y-11-c-3).

4.1.3 Y-12-a/b

Zwischen der Kiefholzstraße und dem Görlitzer Park werden zwei unterschiedliche Varianten untersucht. Variante A verläuft auf dem Bahndamm der ehemaligen Görlitzer Eisenbahn. Die Variante B erstreckt sich parallel durch das Wohngebiet der Kiefholzstraße.

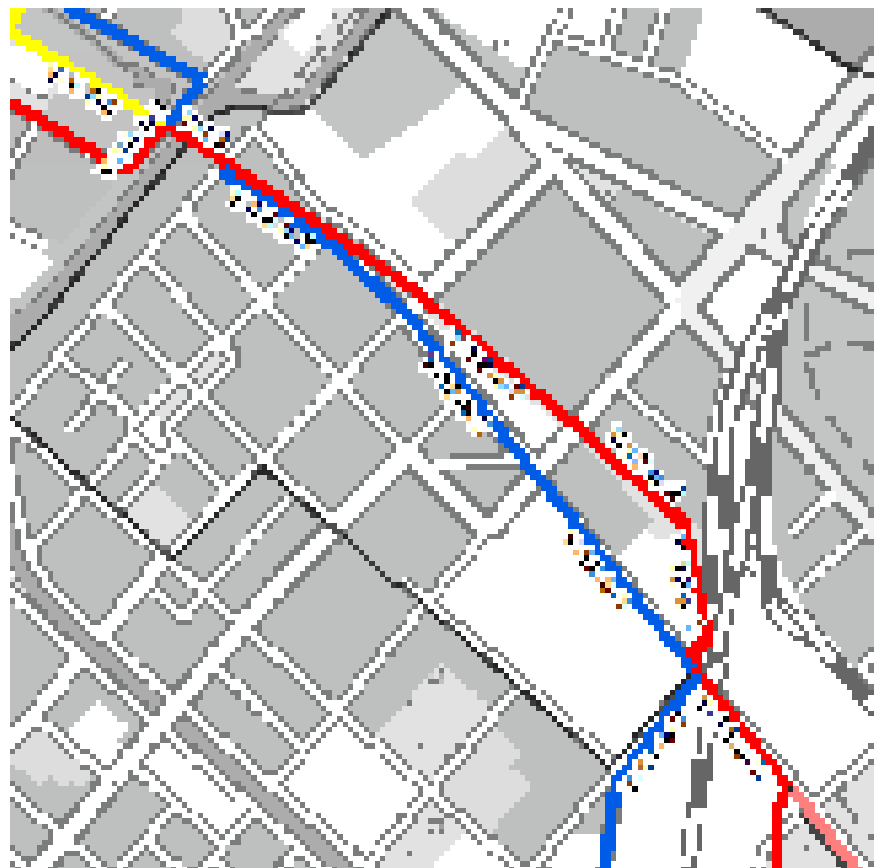


Abb. 15 Variantenverlauf Y-12-a/b

In Variante A werden Radfahrende, nach einer kurzen Führung über die Kiefholzstraße, wieder auf den Betriebsweg der A 100 geführt. Dieser verläuft nun westlich der Autobahn und wird direkt an den Görlitzer Bahndamm herangeführt. Der Anschluss ist somit bereits in den derzeitigen Planungen gegeben.

Auf dem Görlitzer Bahndamm ist derzeit ein unbefestigter Weg vorhanden, der sowohl verbreitert, befestigt und beleuchtet werden muss. Auf dem Bahndamm werden vier Brückenbauwerke überwunden, die bereits heute als Gehweg- und Radwegeüberführung genutzt werden. Die Zustände der Brücken sind dringend unterhaltungsbedürftig und stellen auch nach einer Instandhaltung einer Engstelle dar. Aus diesem Grund sind über die Elsenstraße und Bouchéstraße parallel neue Brückenbauwerke auf den vorhandenen Widerlagern zu errichten, die für die Radschnellverbindung genutzt werden kann. Die sanierten Brücken sollen dann allein von dem Fußverkehr genutzt werden. Das Brückenbauwerk über die Lohmühlenstraße wird instandgesetzt werden, um die geplante Breite einer Radschnellverbindung zu erreichen. Das letzte Brückenbauwerk über das Görlitzer Ufer führt direkt in den Görlitzer Park. Eine Führung durch den Görlitzer Park wurde seitens des Bezirks abgelehnt. Zur Erreichung der Qualitätsstandards muss ein paralleles Brückenbauwerk auf den vorhandenen Widerlagern gebaut werden. Um eine Führung in den Görlitzer Park zu vermeiden, bietet sich der Bau einer Rampe an, um die Radfahrenden vom Brückenbauwerk aus direkt auf die Wiener Straße zu führen.

Sowohl der Bahndamm als auch die Brücken stehen unter Denkmalschutz. Das Erscheinungsbild der Brückenbauwerke sowie der Umgang mit den Bestandswiderlagern ist mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

Die parallele Führung der Variante B über die Kieffholzstraße weist zwar keine Konflikte in Bezug auf den Denkmalschutz und die Instandhaltungsmaßnahmen der Brückenbauwerke auf, aber dafür sind Konflikte mit dem ruhenden und fließendem Kfz-Verkehr sowie dem ÖPNV zu erwarten. Der Knotenpunkt Kieffholzstraße/ Elsenstraße ist ein Unfallschwerpunkt und muss von den Radfahrenden gequert werden. Weiterhin verläuft über die Elsenstraße das Vorrangnetz des ÖPNV, wodurch eine Priorisierung im Zuge der Kieffholzstraße nicht möglich wäre. Im weiteren Trassenverlauf geht die Kieffholzstraße in eine Tempo-30-Zone über, in der die Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll wäre. Es bestehen allerdings deutliche Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, da die Stellplatzanzahl, beispielsweise durch Wegnahme einer Stellplatzreihe oder der beidseitigen Anordnung von aufgesetztem Parken, reduziert wird. Um den Landwehrkanal im Bereich des Görlitzer Ufers zu überwinden, wäre ebenfalls der Neubau eines Brückenbauwerks erforderlich. Da die Flächenverfügbarkeiten aber sehr gering sind, wäre eine Führung auf den Görlitzer Bahndamm erforderlich. In diesem Fall wäre ebenfalls der Neubau eines parallelen Brückenbauwerks wie bei der Variante A über den Landwehrkanal erforderlich.

Die Variante A wird als bevorzugte Trassenvariante definiert, da die Radfahrenden dort nahezu konfliktfrei abseits des Kfz-Verkehrs geführt werden können.

4.1.4 Y-14-a/b

Die zwei Varianten zwischen Görlitzer Ufer und der Skalitzer Straße verlaufen jeweils nördlich und südlich des Görlitzer Parks. Die Variante A verläuft über die Görlitzer Straße, die Variante B über die Wiener Straße.

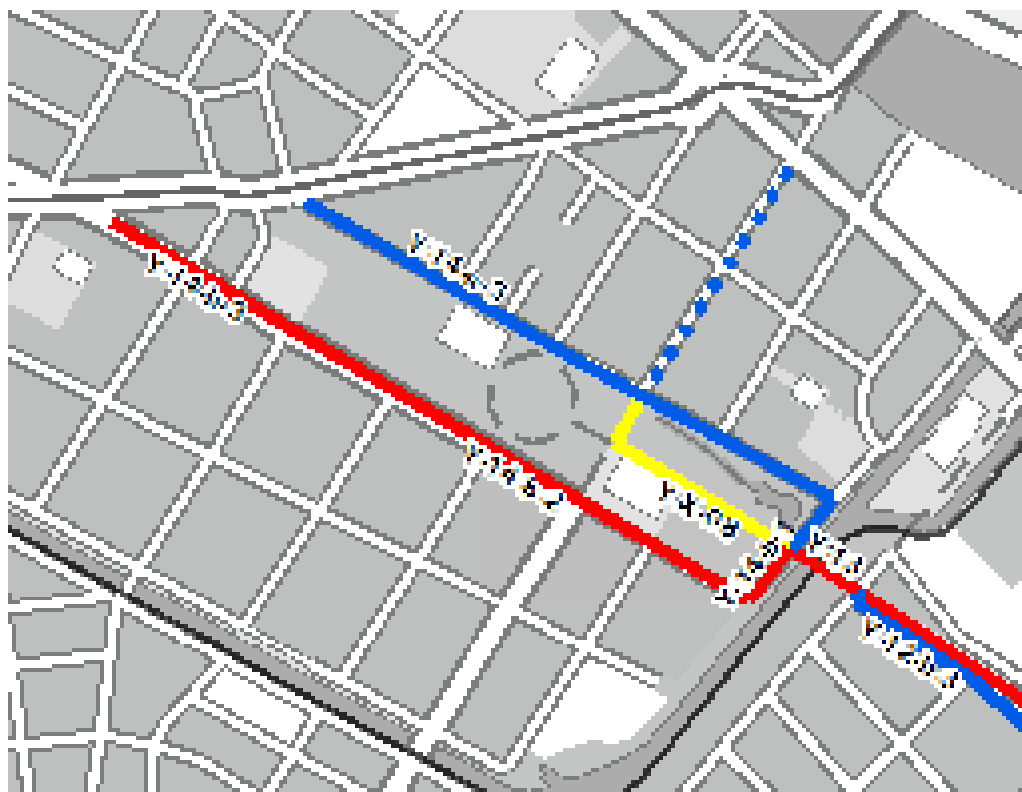


Abb. 16 Variantenverlauf Y-14-a/b

In der Görlitzer Straße ist die Fahrbahndecke in Kopfsteinpflaster ausgebildet, die Einrichtung einer Fahrradstraße würde eine Asphaltierung der Fahrbahn mit sich tragen. Dies würde Konflikte mit dem Städtebau nach sich (Variante A). Zudem 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 einer Umgestaltung von Senkrecht- zu Längsparkständen, sich reduzieren würde.

Die Variante B würde ebenfalls eine Neuordnung der Stellplätze mit sich tragen, um einen einseitigen Zweirichtungsradweg oder beidseitige Radwege einzurichten. Ab dem signalisierten Knotenpunkt Ohlauer Straße/Wiener Straße verläuft das ÖPNV-Vorrangnetz im Zuge der Wiener Straße, hier ist eine getrennte Führung des Radverkehrs zu bevorzugen.

Im Eingangsbereich des Görlitzer Parks/ Wiener Straße soll in diesem Jahr noch eine Umgestaltung durch Gruppe F Landschaftsarchitekten erfolgen, die eine Nutzung des bestehenden Geh- und Radweges zwischen der Baumallee als Radschnellverbindung ausschließen. Dieser könnte als Gehweg erhalten bleiben.

Für beide Varianten gilt, dass die Anbindung der Radschnellverbindung an die Skalitzer Straße als sehr wichtig erachtet wird. Es soll eine Einbindung in das bestehende Radverkehrsnetz erfolgen, um das gesamte Quartier zu erschließen.

Vorzugsvariante ist nach Abwägung von Machbarkeit/Streckenführung/Potenziale die Streckenführung durch die Wiener Straße (Variante B), dies entspricht auch den Wünschen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Die Führung der

Variante A wird zudem in Teilabschnitten als wichtige Anbindung in Richtung Oberbaumbrücke gesehen.

4.1.5 Y-19-a/b/c

Ausgehend von der Neuen bzw. Alten Späthbrücke werden drei Trassenvarianten bis zur Buschkrugallee entwickelt. Grundvoraussetzung für die Variante A ist die Inbetriebnahme der Alten Späthbrücke, die eine Führung entlang der Späthstraße und des Delfter Ufers ermöglicht. Variante B und C schließen an die Führung über die Neue Späthbrücke an und führen über die Neue Späthstraße und über die Hauptverkehrsstraße Buschkrugallee (Variante B) und Haarlemer Straße (Variante C).

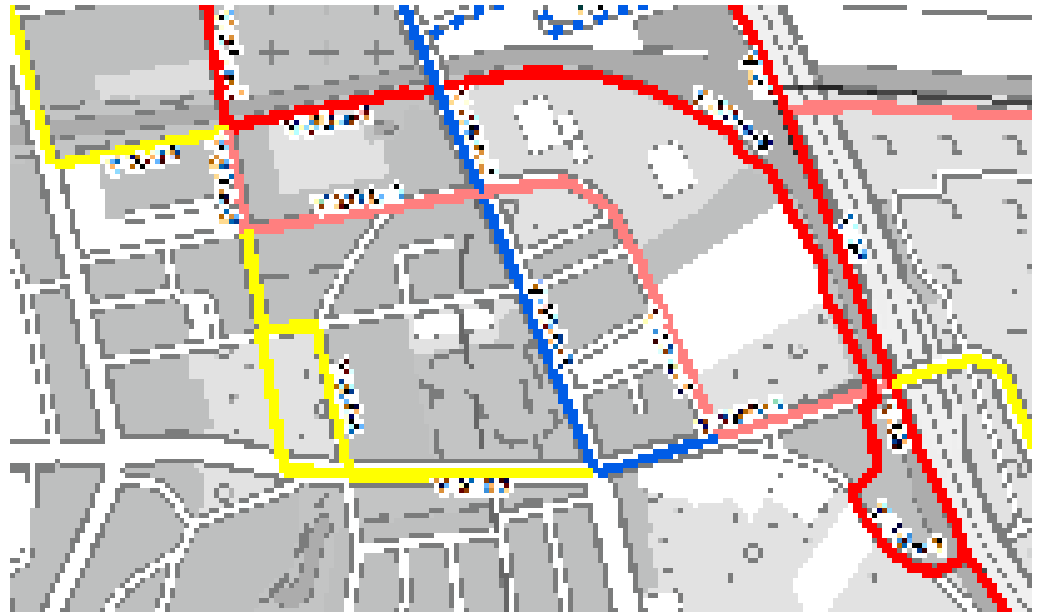


Abb. 17 Variantenverlauf Y-19-a/b/c

Variante A stellt eine attraktive Verbindung in Richtung Süden über die Alte Späthbrücke dar. 2019 soll der Abschnitt zwischen Alter Späthstraße und Wirtschaftszufahrt Holz-Possling mit einer Breite von 3,00 m – 3,50 m neu gepflastert werden. Nach Abstimmung des Bezirkes ist ein erweiterter Ausbau der geplanten Breite kurzfristig nicht möglich. Ggf. kann der neu gepflasterte Weg künftig als Gehweg genutzt werden und ein neuer asphaltierter Weg für den Radverkehr angelegt werden. Dies erfordert allerdings zahlreiche Baumfällungen.

Die Buschkrugallee (Variante B mit Y-19-b-2 und b-3) ist eine Hauptverkehrsstraße mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einer Vielzahl von signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten, die mit einer komfortablen Führung des Radverkehrs nicht vereinbar wäre. In Weiterführung würden sogar die Auf- und Abfahrten der Autobahnanschlussstelle gekreuzt werden, wodurch ein erhöhtes Konfliktpotenzial zu erwarten ist. Für die Einrichtung einer Radschnellverbindung müsste zudem beidseitig das Parken entfallen.

Die Alternative Führung über die Haarlemer Straße (Variante C) wird als dritte Variante auf Wunsch des Bezirkes Neukölln mit untersucht. Aufgrund des anässigen Gewerbes ist hier ein relativ hoher Schwerverkehrsanteil vorzufinden.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde ggf. mit einer Verkehrsberuhigung innerhalb des Gebietes einhergehen.

Trotz der zu erwartenden Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz wird die Variante A entlang des Delfter Ufers als Vorzugstrasse festgehalten. Solange die Alte Späthbrücke noch nicht instandgesetzt wurde, wird die Führung über die Neue Späthbrücke und die Haarlemer Straße (Variante C) gegenüber der Buschkrugallee eindeutig bevorzugt.

4.1.6 Y-21-a/b/c/d/e

Zwischen der Buschkrugallee bzw. der Rungiusstraße (je nach Führung der Trassenvarianten 19 und 20) werden insgesamt fünf Alternativen untersucht. Die Varianten weisen hinsichtlich ihrer Radverkehrsführung unterschiedliche Qualitäten auf. Die unterschiedlichen Trassenvarianten sind in diesem Bereich sehr komplex, einzelne Abschnitte werden teilweise in mehreren Varianten überlagert. Variante A verläuft fast ausschließlich durch Erschließungsstraßen, Variante B durchquert eine Grünanlage, Variante C schließt sich an die Hauptverkehrsstraße Buschkrugallee an. Die Variante D führt leicht umwegig und stellt eine Alternative zur Führung durch die Parkanlage dar. Variante E wird als Alternative zur Anbindung an die Buschkrugallee und Rungiusstraße betrachtet.

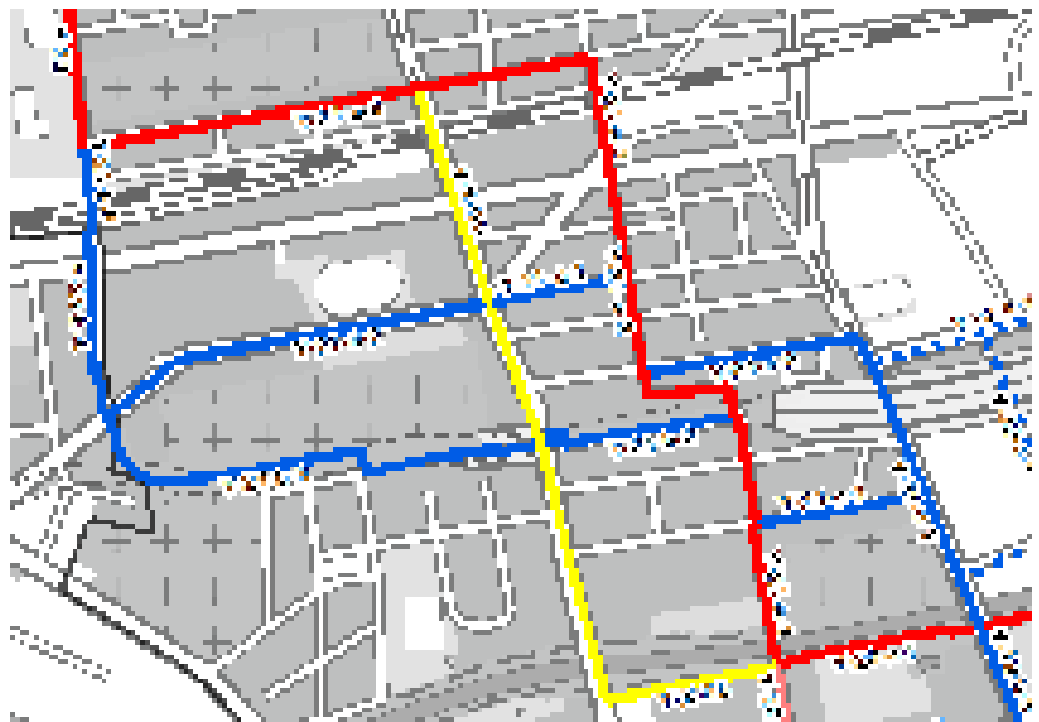


Abb. 18 Variantenverlauf Y-21-a/b/c/d/e

Die Variante A führt über die Rungiusstraße, Britzkestraße, Ilsestraße und Emser Straße, in diesen Straßen bietet sich die Einrichtung einer Fahrradstraße an. Die Querschnittsbreiten sind hier ausreichend, sodass keine Stellplätze entfallen müssten. Lediglich die Führung über die Hertabrücke stellt hier eine Engstelle dar. In diesem Bereich verkehrt auch der ÖPNV, die Verträglichkeit ist in den weiteren Schritten zu prüfen. Weiterhin wird die Emser Straße als Blockumfahrung von mehreren Buslinien genutzt. Durch geeignete Maßnahmen sind Konflikte möglichst gering zu halten.

Der Carl-Weder-Park (Variante B) befindet sich im Besitz von SenUVK und ist Teil einer Kompensationsmaßnahme der A 100. Eine Verbreiterung sowie Beleuchtung des Abschnittes muss geprüft werden und mit den Zielvorgaben dieser Maßnahme abgestimmt werden. Zudem sind Nutzungskonflikte mit den Fußgängern und ggf. der Artenschutzbelange (Fledermäuse) zu erwarten.

Die parallele Führung über die Mariendorfer Straße (Variante D), die ebenfalls an die Eschersheimer Straße anschließt, weist in Bezug auf die direkte Wegeführung eine schlechtere Bewertung auf. Zudem sind Konflikte mit dem ÖPNV zu erwarten.

Die Führung über die Buschkrugallee hat sich bereits in der vorangehenden Trassenbewertung der Abschnitte 19 aus Sicht der Machbarkeit und Attraktivität für Radfahrenden nicht als Vorzugstrasse herausgestellt. Eine Weiterführung stellt sich demzufolge ebenfalls nicht als bevorzugte Variante über die Juliusstraße (Variante C) oder Jahnstraße (Variante D) heraus.

Unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien wird die Variante A als Vorzugstrassen definiert. Im Laufe der Bearbeitung hat sich allerdings im Zuge der zu erwartenden Konflikte mit dem ÖPNV und den Rettungsdiensten sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit die Führung durch den Carl-Weder-Park ebenfalls als attraktive Variante herausgestellt. Diese Variante soll weiterhin mit in der Variantenuntersuchung mit aufgenommen werden, obwohl sich der Bezirk Neukölln für Führung durch die Emser Straße befürwortet.

4.1.7 Y-27-a/b

Als Weiterführung nördlich des Tempelhofer Feldes werden zwei Varianten untersucht. Variante A verläuft zunächst über den Columbiadamm und die Lilienthalstraße bis zum Südsterne und die Variante B östliche der Hasenheide bis zum Hermannplatz.

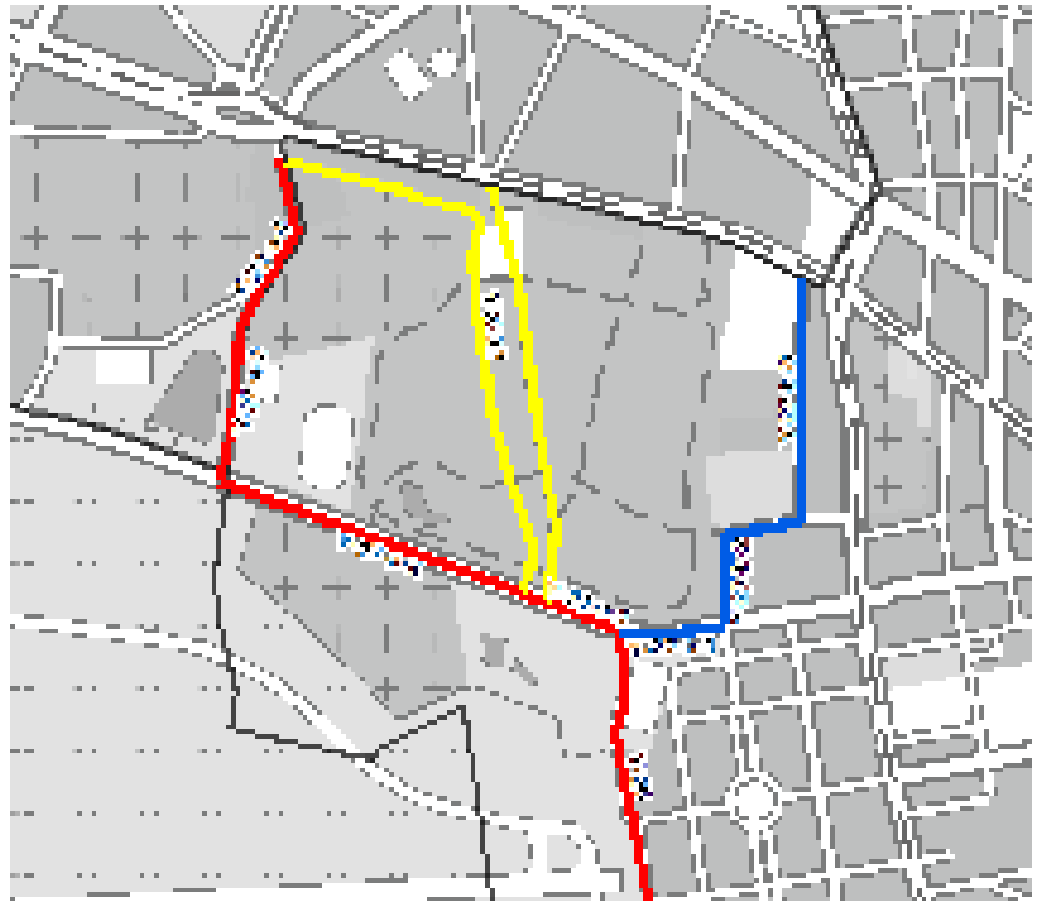


Abb. 19 Variantenverlauf Y-27-a/b

Die Variante A weist hinsichtlich ihrer Durchsetzbarkeit wenig Konflikte auf. Beide Varianten erfordern eine signalisierte Querung über den Columbiadamm auf Höhe der Straße 645. Im Bereich der Lilienthalstraße sind wenig Nutzungskonflikte zu erwarten, die Einrichtung einer Fahrradstraße würde nur eine Neuordnung der dort ansässigen „Wohnmobile“ mit sich tragen. Weiter nördlich ist eine Asphaltierung der Lilienthalstraße erforderlich.

Die Variante B hingegen würde bei Einrichtung einer Fahrradstraße den Wegfall von Stellplätzen erfordern sowie eine Asphaltierung der Wissmannstraße.

Die Lilienthalstraße (Variante A) wird als Vorzugsvariante definiert. Die Verbindung durch die Hasenheide sowie über die Wissmannstraße soll aber nach wie vor eine attraktive und direkte Verbindung für den Radverkehr darstellen, aber nicht als RSV ausgebaut bzw. benannt werden.

5 Ingenieurbauwerke

5.1 Grundlagen

5.1.1 Einleitung

Die grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG wurde mit der Bewertung und Beurteilung von Brückenbauwerken auf den Trassen von möglichen Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet beauftragt. Die Betrachtung der Ingenieurbauwerke ist Bestandteil dieser Machbarkeitsstudie für das Los 1.

Nachfolgend werden die Bauwerke entlang der Y-Trasse bewertet. In der Abb. 20 wird die Lage der betrachteten Bauwerke dargestellt.

5.1.2 Unterlagen

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

- Bauwerk Y.1: Alte Späthbrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 25.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 25.10.2018
- Bauwerk Y.2: Neue Späthbrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 25.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 25.10.2018
- Bauwerk Y.3: Britzer Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 25.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 25.10.2018
- Bauwerk Y.4: Rungiusbrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 25.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 25.10.2018
- Bauwerk Y.5: Buschkrugbrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 25.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 25.10.2018
- Bauwerk Y.6a: Britzer-Hafensteg
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.6b: Brücke über den Britzer-Verbindungskanal
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
 - Diverse Bestandspläne
- Bauwerk Y.7: Britzer-Allee-Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 25.10.2018
 - Prüfbericht, Stand 25.10.2018
- Bauwerk Y.8: Fußgängersteg Britzer Tor
 - Bauwerksbuch TBW 1, Stand 12.02.2019
 - Bauwerksbuch TBW 2, Stand 12.02.2019
 - Bauwerksbuch TBW 3, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.9a: Überbrückung Einleitbauwerk
 - Bauwerksbuch, Stand 11.03.2019
- Bauwerk Y.9b: Grenzalleebrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.10: Oderstraßenbrücke

- Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.11: Hermannbrücke
 - Bauwerksbuch TBW 1, Stand 12.02.2019
 - Bauwerksbuch TBW 2, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.12: Herthabrücke
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.13: Neuköllnische Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.14: Teupitzer Brücke
 - Bauwerksbuch, Stand 12.02.2019
- Bauwerk Y.15: EÜ Elsenstraße
 - Diverse Bestandspläne
- Bauwerk Y.16: EÜ Bouchéstraße
 - Diverse Bestandspläne
- Bauwerk Y.17: EÜ Lohmühlenstraße
 - Diverse Bestandspläne
- Bauwerk Y.18: EÜ Görlitzer Ufer
 - Diverse Bestandspläne

5.1.3 Hinweise für die weitere Bearbeitung

Im Rahmen der Bauwerksbegehung wurden auch Bauwerke in Augenschein genommen, die an der geplanten Radschnellverbindungstrasse oder auf Alternativrouten liegen. Diese Zustandsdokumentation umfasst alle diese Bauwerke. Eine vertiefte Bewertung der Bauwerke erfolgt nach einer Spezifizierung der relevanten Bauwerke für die Radschnellverbindungstrasse.

5.1.4 Lage der Bauwerke

Die zugehörigen Bauwerke sind mit den Bauwerksnummern Y.01 bis Y.18 nummeriert.

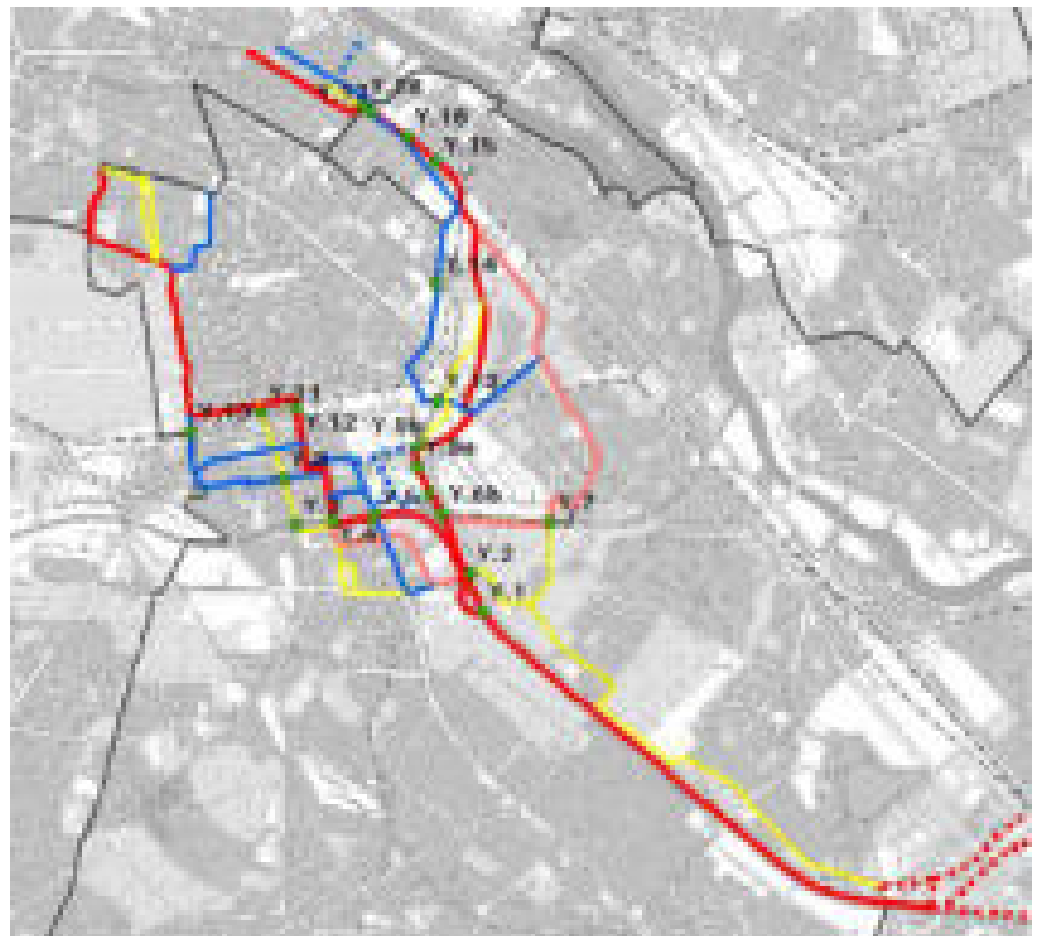


Abb. 20 Lage der Bauwerke auf der Y-Trasse

5.2 Bauwerke

5.2.1 Bauwerk – Alte Späthbrücke (Y.1)

Die Alte Späthbrücke überführte die Späthstraße über den Teltowkanal. Die Brücke wurden nach der Eröffnung der Neuen Späthbrücke (Y.02; Baujahr 2002) stillgelegt. Gemäß dem Bauwerksbuch steht die Brücke unter Denkmalschutz.

Tab. 6 Kenndaten Alte Späthbrücke

Verkehr oben:	nicht genutzt
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1903
Bauwerksart:	Fachwerkbrücke
Konstruktionsart:	genietete Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	lokale Korrosionsschäden
Zustand der ÜKO:	lokale Korrosionsschäden, Fugenband fehlt
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	lokale Korrosionsschäden am Überbau Mörtelfugen am Widerlager vereinzelt offen bzw. gerissen mit Aussinterungen. Bewuchs entlang der Flügelwände
Absturzsicherung:	Zierstabgeländer, Höhe ca. 97 cm Erhebliche Korrosionsschäden am Geländer (nicht verkehrssicher)
Erforderliche Maßnahmen:	Statische Nachrechnung und Wiederfreigabe des Brückentragwerkes, Ausbesserung des Korrosionsschutzes, Sanierung der Brückenwiderlager und Entfernung des Bewuchses, Instandsetzen der Geländer, Bauen einer neuen Zuwegung östlich des Bauwerks
Besonderheiten	Bauwerk steht unter Denkmalschutz
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,4 (2016)



Abb. 21 Brückenfachwerk



Abb. 22 Gehweg und Absturzsicherung



Abb. 23 Brückenunterseite



Abb. 24 Korrosionsschäden



Abb. 25 Brückenabsperrung

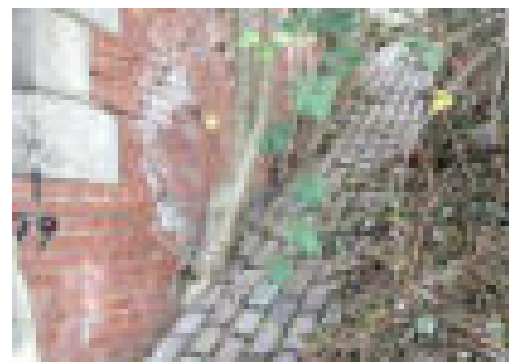


Abb. 26 Offene Mauerwerksfugen im Widerlager und Bewuchs

Das Bauwerk wurde 1903 errichtet und weist eine Stützweite von ca. 38 m auf. Die Bauwerksbreite beträgt ca. 13,6 m. Es handelt sich bei dem Bauwerk um eine genietete Stahlfachwerkkonstruktion. Ein Bestandsplan des Bauwerks liegt nicht vor. Die Brückenklasse ist unbekannt.

Das Bauwerk wurde im Rahmen der letzten Brückenhauptprüfung mit der Zustandsnote 2,4 bewertet. Die Zustandsnote ergab sich maßgeblich aus Defiziten im Bereich der Dauerhaftigkeit des Bauwerks.



Abb. 27 Luftbild im Bereich der Alten Späthbrücke (© Google Maps)

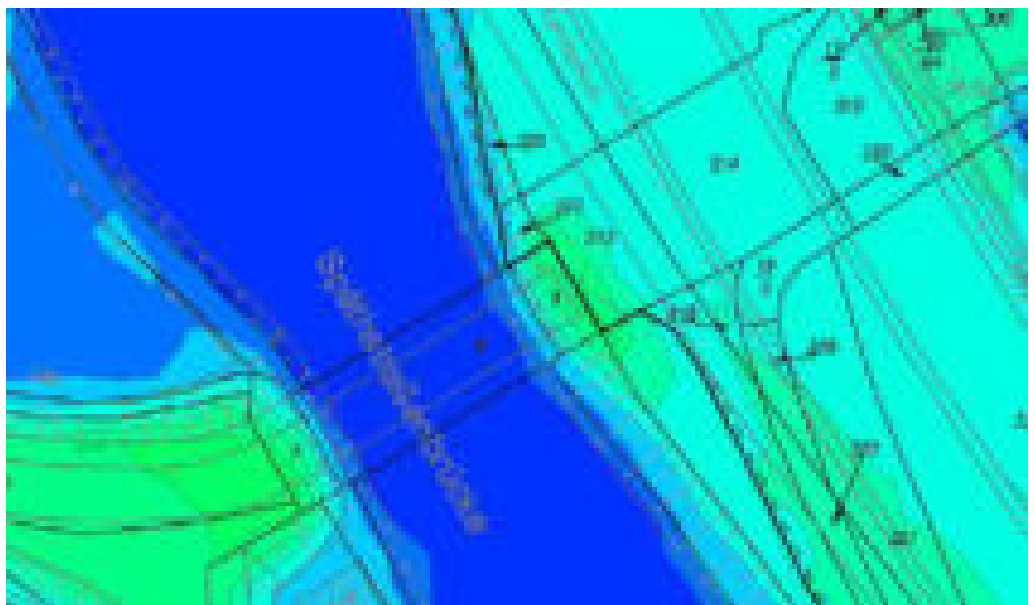


Abb. 28 Geländehöhen im Bereich der Alten Späthbrücke (© Geportal Berlin, Geländehöhen 2009)

Falls das Bauwerk für die Radschnellverbindung wiedereröffnet werden soll, so muss dieses nachgerechnet und statisch neu eingestuft werden. Darüber hinaus ist auf der östlichen Seite des Bauwerks eine neue Zufahrt bzw. Rampe herzustellen oder die vorhandene Wegegradienten zur Anbindung an die Alte Späthbrücke anzuheben. Der Höhenunterschied zwischen der Brücke (+38 bis +39 m NHN) und dem umliegenden Gelände (+35 bis +36 m NHN) liegt bei ca. 3 m.

Folgend werden die Rahmenbedingungen beim Bau einer Rampe erläutert. Für die Rampe ergibt sich eine Länge von 75 m bei einer maximalen Längsneigung von 4 % für die Radschnellverbindung. Die Zufahrt bzw. Rampe muss zwischen der östlichen Böschung des Teltowkanals und dem bestehenden, parallel zum Teltowkanal verlaufenden Radweg errichtet werden. Die Zufahrt ist aus südlicher Richtung zu gewährleisten. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse

wird eine tiefgegründete Brückenlösung in der Art eines Steges für die Rampe empfohlen. Damit soll ein offenes Fahrerlebnis für den Radfahrer auf dem bestehenden Radweg zwischen der Rampe und der Lärmschutzwand der Autobahn gewährleistet werden. Bei der Rampenlösung mit einer Länge von ca. 75 m, einer Breite von 6,5 m und einem Kostenansatz von 2.000 €/m² resultiert ein Gesamtpreis von 975.000 €.

Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit wird die Anhebung der Wegegradienten als Vorzug in den Lageplänen dargestellt.

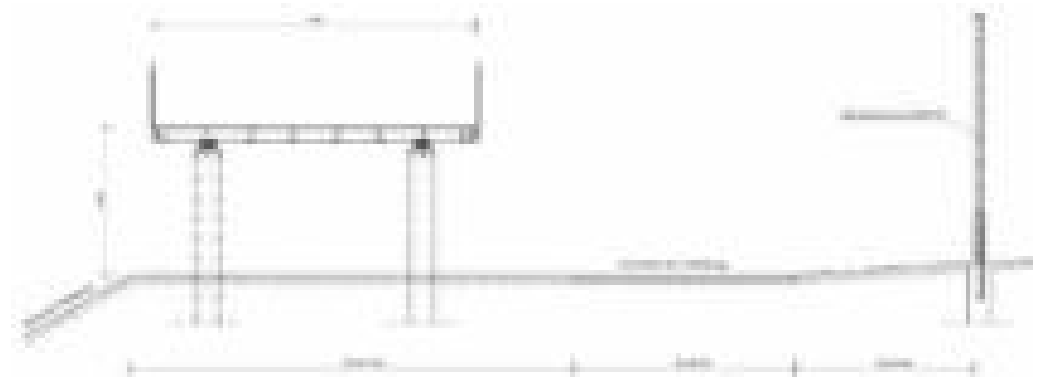


Abb. 29 Östliche Zuwegung zur Alten Späthbrücke

Des Weiteren sind folgende Unterhaltungsmaßnahmen an der Alten Späthbrücke erforderlich:

- Die Absturzsicherung muss erneuert werden, da diese starke Korrosionsschäden aufweist und derzeit nicht verkehrssicher ist.
- Das Mauerwerk der Widerlager ist instand zu setzen und der Bewuchs im Bereich der Flügelwände ist zu entfernen bevor es weitere Schäden hervorruft.
- Die Korrosionsschäden an den Lagern und den Fahrbahnübergangskonstruktionen sind zu beheben. Die Dichtprofile der Fahrbahnübergänge sind zu erneuern.
- Der Korrosionsschutz des Überbaus ist auszubessern. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der vorhandene Korrosionsschutz gesundheitsgefährdende Stoffe enthält. Dies kann u. U. zu hohen Instandsetzungskosten führen.

Bei einer nur lokalen Instandsetzung des Korrosionsschutzes des Überbaus (und der bestehende Korrosionsschutz nicht gesundheitsgefährdend ist) werden Kosten für die Instandsetzung der Alten Späthbrücke als Radschnellverbindung inkl. Rampe von 1,2 Mio. € bis 1,5 Mio. € erwartet.

5.2.2 Bauwerk – Neue Späthbrücke (Y.2)

Die Neue Späthbrücke wurde 2002 errichtet und überführt die Neue Späthstraße über den Teltowkanal. Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Stabbogenbrücke mit einer Gesamtstützweite von 60,7 m und einer nutzbaren Breite von 30,7 m. Das Bauwerk wurde entsprechend Brückenklasse 60/30 nach DIN 1072 bemessen.

Parallel zur Neuen Späthstraße werden auf beiden Seiten des Bauwerks Geh- und Radwege mit einer Breite von jeweils 3,45 m (Radweg 1,60 m + Gehweg 1,85 m) überführt. Die Radschnellverbindung soll auf den vorhandenen Geh- und Radwegen geführt werden. Das Bauwerk kann nicht ohne erheblichen Aufwand verbreitert werden, sodass das Bauwerk eine Engstelle für die Radschnellverbindung darstellt oder für den Fußverkehr vorübergehend nur eine einseitige Nutzung ermöglicht wird.

Tab. 7 Kenndaten Neue Späthbrücke

Verkehr oben:	Neue Späthstraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	2002
Bauwerksart:	Bogenbrücke
Konstruktionsart:	geschweißte Stahlverbundkonstruktion
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:	Geländer mit Drahtgitterfüllung, Höhe ca. 120 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Erhöhung der Absturzsicherung
Besonderheiten	ggf. ist die südöstliche Treppe durch eine Rampe zu ersetzen
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,5 (2014)



Abb. 30 Seitenansicht



Abb. 31 Geh- und Radweg sowie Absturzsicherung

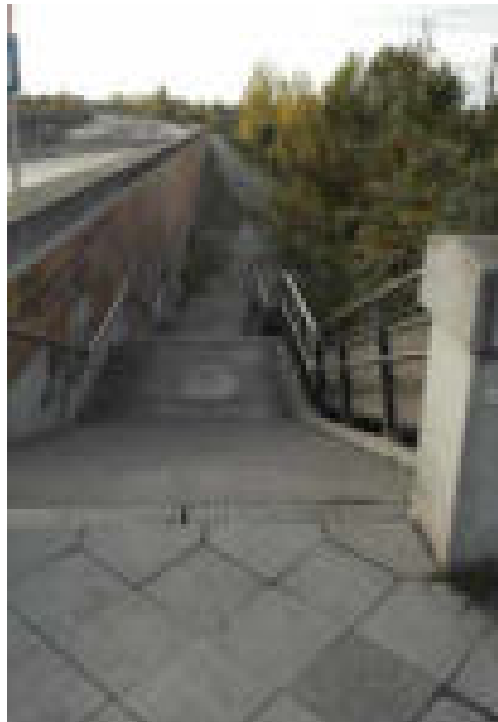


Abb. 32 Südöstliche Treppe



Abb. 33 Brückenunterseite



Abb. 34 Östliches Brückenwiderlager



Abb. 35 Brückenbogen und Fahrbahnbereich

Die Lasten der Radschnellverbindung können von dem Bauwerk aufgenommen werden. Die Absturzsicherung weist eine Höhe von 1,20 m auf. Nach ZTV-ING stellen Absturzsicherungen im Bestand von $\geq 1,20$ m an Radwegen keine Nutzungseinschränkung dar. Demgemäß kann die Höhe der Absturzsicherung formal als ausreichend angesehen werden. An Radschnellverbindungen sollen die Absturzsicherungen gemäß dem Leitfaden zu Radschnellwebverbindungen jedoch eine Höhe von 1,30 m aufweisen. Demgemäß ist das Gelände auf 1,30 m zu erhöhen. Hierfür sind Kosten in Höhe von 200 €/lfm. bzw. 25.000 € (beidseitige Erneuerung des Geländers) zu erwarten.

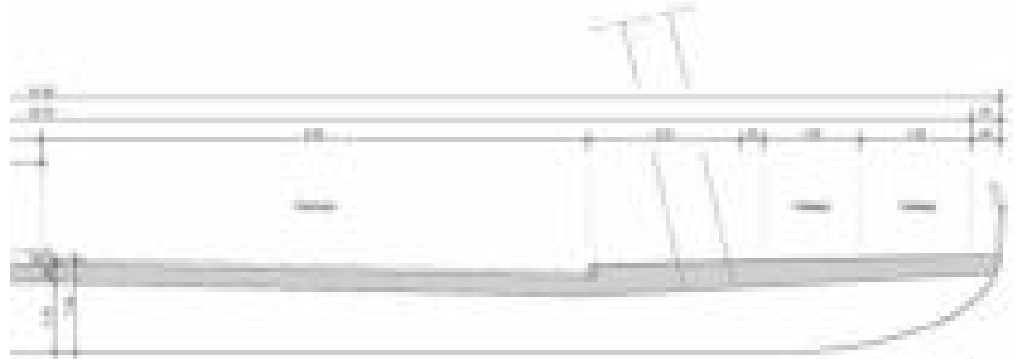


Abb. 36 Halber Querschnitt der Neuen Späthbrücke

5.2.3 Bauwerk – Britzer Brücke (Y.3)

Die Britzer Brücke überführt den Britzer Damm über den Teltowkanal im Bezirk Neukölln. Die Brücke wurde 1956 als einfeldriges Brückenbauwerk in Spannbetonbauweise errichtet. In Brückenquerrichtung handelt es sich um einen 5-stegigen Plattenbalken. Das Bauwerk weist eine Stützweite von 44,3 m und eine nutzbare Breite von 30,1 m auf. Es wurde gemäß Brückenklasse 60 nach DIN 1072 bemessen. Die Verkehrsfläche teilt sich in einen ca. 18 m breiten Fahrbahnbereich und beidseitige Geh- und Radwege mit einer Gesamtbreite von jeweils 6 m auf. Die Trasse der Radschnellverbindung wurde so geändert, dass dieser nicht mehr über das Bauwerk führt. Das Bauwerk wird nicht näher betrachtet.

Tab. 8 Kenndaten Britzer Brücke

Verkehr oben:	Britzer Damm
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1995/56
Bauwerksart:	5-stegiger Plattenbalken
Konstruktionsart:	Spannbetonbauwerk
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton mit Mauerwerksverblendung
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	Oberflächenschutzsystem des Gesimses schadhaft Widerlager teilweise gerissen
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 105 cm Geländerfüße verrostet sowie weitere vereinzelte Korrosionsspuren
Erforderliche Maßnahmen:	Erneuerung des Oberflächenschutzsystems im Bereich des Gesimses Erhöhung der Absturzsicherung (Höhe $\geq 1,30$ m) Beseitigung der Korrosionsschäden am Geländer
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch befriedigender Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	3,4 (2016)



Abb. 37 Seitenansicht



Abb. 38 Brückenunterseite

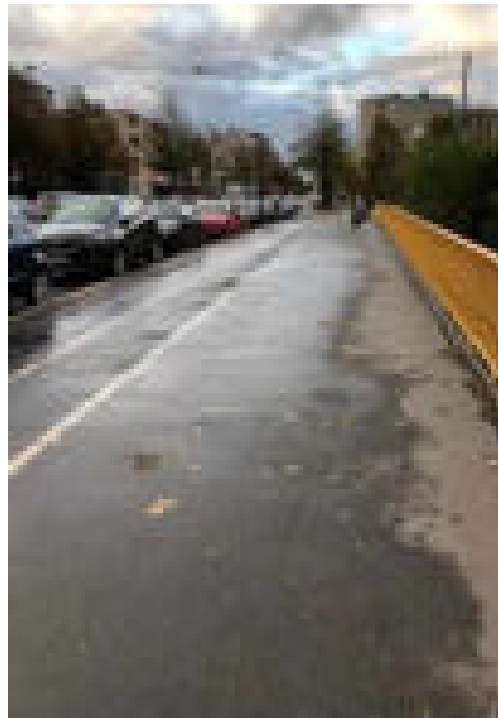


Abb. 39 Fahrbahn und Geländer



Abb. 40 Brückenwiderlager



Abb. 41 Abplatzungen und Korrosion am Geländer

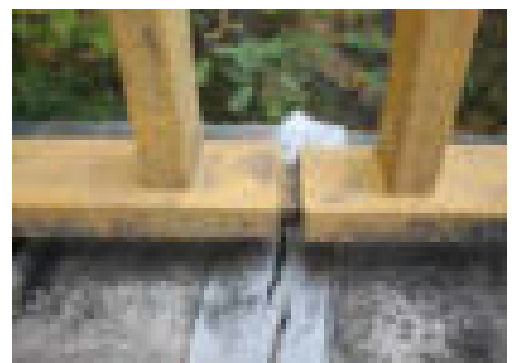


Abb. 42 Rissige Fugenabdichtung

5.2.4 Bauwerk – Rungiusbrücke (Y.4)

Die Rungiusbrücke überführt die Rungiusstraße über den Teltowkanal. In Brückenlängsrichtung handelt es sich um ein Dreifeldträger mit Stützweiten von 9,3 m – 37,2 m – 9,3 m. Die nutzbare Breite beträgt 11,0 m, das Bauwerk wurde entsprechend Brückenklasse 24 nach DIN 1072 bemessen.

Tab. 9 Kenndaten Rungiusbrücke

Verkehr oben:	Rungiusstraße
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1906
Bauwerksart:	Fachwerkbrücke mit 3 Längsträgern
Konstruktionsart:	Genietete Stahlverbundkonstruktion
Statisches System:	Dreifeldträger
Pfeiler:	Mauerwerk
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	Korrosionsspuren an der Stahlkonstruktion, lokale Betonabplatzungen mit freiliegender Bewehrung an der Unterseite der Stahlbetonplatte mit Rostfahnen
Absturzsicherung:	Zierstabgeländer, Höhe ca. 1 m mit lokalen Korrosionsspuren
Erforderliche Maßnahmen:	Instandsetzung der Betonabplatzungen, Instandsetzung der Korrosionsschäden am Geländer
Besonderheiten	keine
Gesamteindruck:	Optisch befriedigender Eindruck
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,8 (2018)



Abb. 43 Seitenansicht

Abb. 44 Fahrbahn und Absturzsicherung



Abb. 45 Brückenunterseite



Abb. 46 Rostfahne an der Brückenunterseite



Abb. 47 Korrodiertes Geländer und Betonabplatzungen



Abb. 48 Brückenlager

Die nutzbare Breite des Brückenbauwerks teilt sich derzeit in einen 6 m breiten Fahrbahnbereich und zwei 2,5 m breite Gehwege auf. Der Fahrbahnbereich wird derzeit auch als Parkstreifen genutzt. Es wird empfohlen die Radschnellverbindung im Bereich der Fahrbahn zu führen. In dem Falle wird davon ausgegangen, dass das vorhandene Geländer nicht zwangsläufig auf 1,30 m erhöht werden muss, da der Radfahrer durch das Schrammbord gebremst wird.

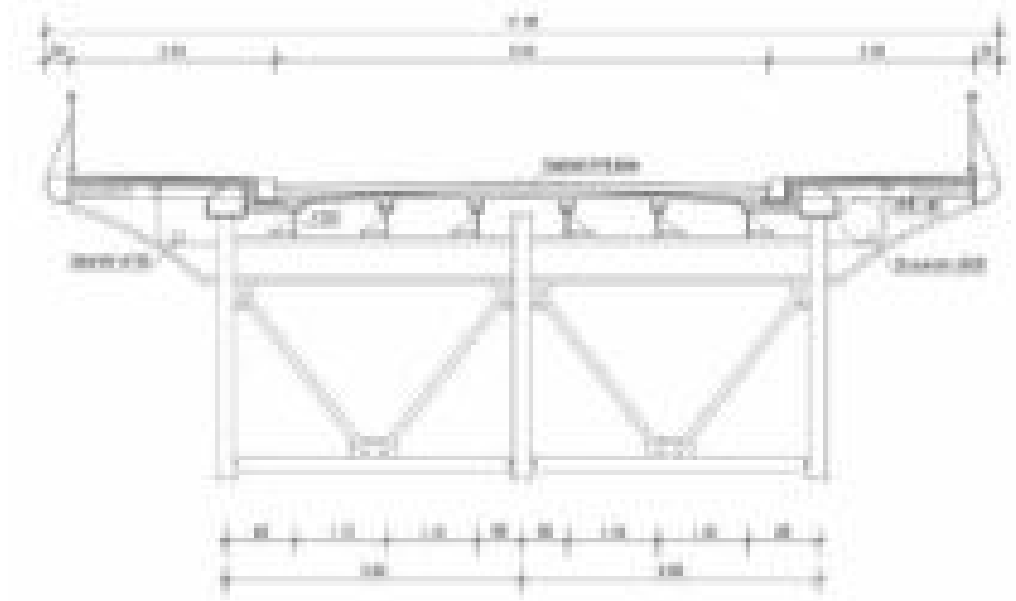


Abb. 49 Querschnitt der Rungiusbrücke und derzeitige Verkehrsaufteilung

Eine Verbreiterung des Brückenbauwerks ist nicht ohne erheblichen Aufwand möglich. Aus statischer Sicht können die Lasten der Radschnellverbindung vom Bauwerk sicher aufgenommen werden, wenn die Radschnellverbindung im Bereich der Fahrbahn über das Bauwerk geführt wird.

An dem Bauwerk sind Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich. Dabei handelt es sich jedoch in erster Linie um turnusmäßige Unterhaltungsmaßnahmen. Es werden keine Kosten für die Umnutzung als Radschnellverbindung veranschlagt.

5.2.5 Bauwerk – Buschkrugbrücke (Y.5)

Die Buschkrugbrücke überführt die Buschkrugallee über den Teltowkanal. Es handelt sich um eine einfeldrige Spannbetonbrücke mit einer Gesamtstützweite von 37,6 m aus dem Jahr 1963. In Brückenquerrichtung handelt es sich um einen 7-stegeigen Plattenbalkenquerschnitt mit einer nutzbaren Breite von 35,8 m. Das Bauwerk wurde entsprechend Brückenklasse 60/30 nach DIN 1072 bemessen.

Die Trasse der Radschnellverbindung wurde so geändert, dass dieser nicht mehr über das Bauwerk führt. Das Bauwerk wird nicht näher betrachtet.

Tab. 10 Kenndaten Buschkrugbrücke

Verkehr oben:	Buschkrugallee
Verkehr unten:	Teltowkanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1963
Bauwerksart:	7-stegige Plattenbalkenbrücke
Konstruktionsart:	Spannbeton
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	Unebenheiten zwischen dem Belag auf dem Erddamm und dem Überbau.
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	Betonabplatzung am äußeren Längsträger über dem südwestlichen Auflager mit freilegender Bewehrung, Kantenstein und Höhenversatz zwischen Gehweg und Radweg
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 113 cm, Korrosion an den Geländerfüßen
Erforderliche Maßnahmen:	Betonabplatzungen am Auflager sanieren, Erhöhung der Absturzsicherung, Unebenheit zw. Erddamm und Überbau sowie zw. Geh- und Radweg beheben
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,7 (2018)



Abb. 50 Seitenansicht



Abb. 51 Fahrbahn und Absturzsicherung



Abb. 52 Versatz zwischen Rad- und Gehweg



Abb. 53 Brückenunterseite



Abb. 54 Korrosion am Geländerfuß

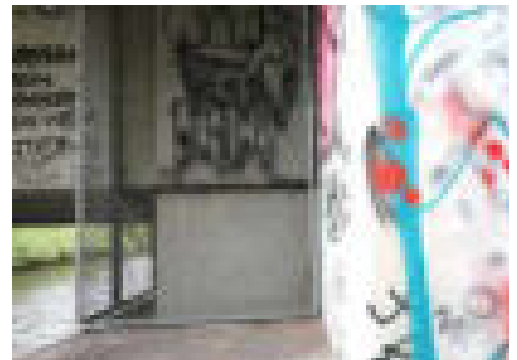


Abb. 55 Brückenaufleger mit Betonabplatzungen

5.2.6 Bauwerk – Britzer Hafensteg (Y.6a)

Der Britzer Hafensteg überführt einen Geh- und Radweg, der westlich des Bauwerks an das Sieversufer anschließt, über den Hafen Britz-Ost. Das Bauwerk wurde 1904 an einer anderen Stelle als einfeldrige, genietete Stahlfachwerkkonstruktion erbaut. Im Jahre 1934 wurde das Bauwerk in seine jetzige Lage eingeschwommen.

Die Gesamtstützweite des Bauwerks beträgt 42,4 m und die nutzbare Breite zwischen den Geländern 5,50 m. Das Bauwerk ist für eine Bemessungslast von 30 kN im Jahre 1967 eingestuft worden.

Tab. 11 Kenndaten Britzer Hafensteg

Verkehr oben:	Britzer Hafensteg (Geh- und Radweg)
Verkehr unten:	Hafen Britz-Ost
Verkehrslastträger:	WSV
Baujahr:	1904
Bauwerksart:	Fachwerkbrücke
Konstruktionsart:	Genietete Stahlfachwerkkonstruktion mit Holzbelag
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	Betonabplatzungen an der Übergangskonstruktion
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	vereinzelt Korrosionsspuren an der Fachwerkkonstruktion und an den horizontalen Aussteifungsverbänden
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 128 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Nachrechnung und statische Einstufung des Bauwerks Instandsetzung der Korrosionsschäden Instandsetzung des Betons am Fahrbahnübergang
Besonderheiten:	Holzbelag ggf. rutschig bei Nässe, Beschilderung notwendig
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,0 (2013)



Abb. 56 Seitenansicht



Abb. 57 Belag und Absturzsicherung



Abb. 58 Brückenunterseite

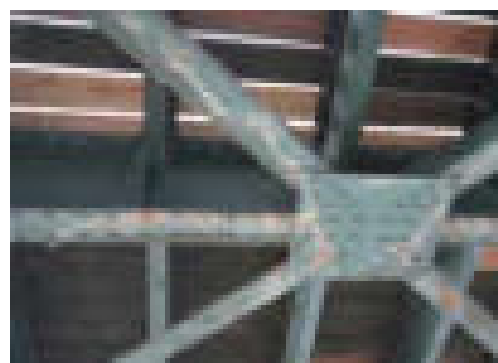


Abb. 59 Korrosion an der Aussteifung



Abb. 60 Korrosion an der Fachwerkskonstruktion



Abb. 61 Betonabplatzungen am Brückenübergang

Die Radschnellverbindung soll auf dem Bauwerk geführt werden. Hierzu steht eine nutzbare Breite von 5,5 m zur Verfügung. Das Bauwerk stellt damit eine Engstelle für die Radschnellverbindung dar. Die Geländerhöhe beträgt 1,28 m. Geländerhöhen von $\geq 1,20$ m im Bestand stellen gemäß ZTV-ING keine Nutzungseinschränkung für Radwege dar. Dementsprechend kann das vorhandene Geländer voraussichtlich erhalten bleiben.

Der Fahrbahnbelag besteht aus Holzbohlen. Es ist nicht auszuschließen, dass diese bei Nässe rutschig sein könnten. Hinweisschilder, die auf diese Gefahr hindeuten, sollten ergänzt werden.

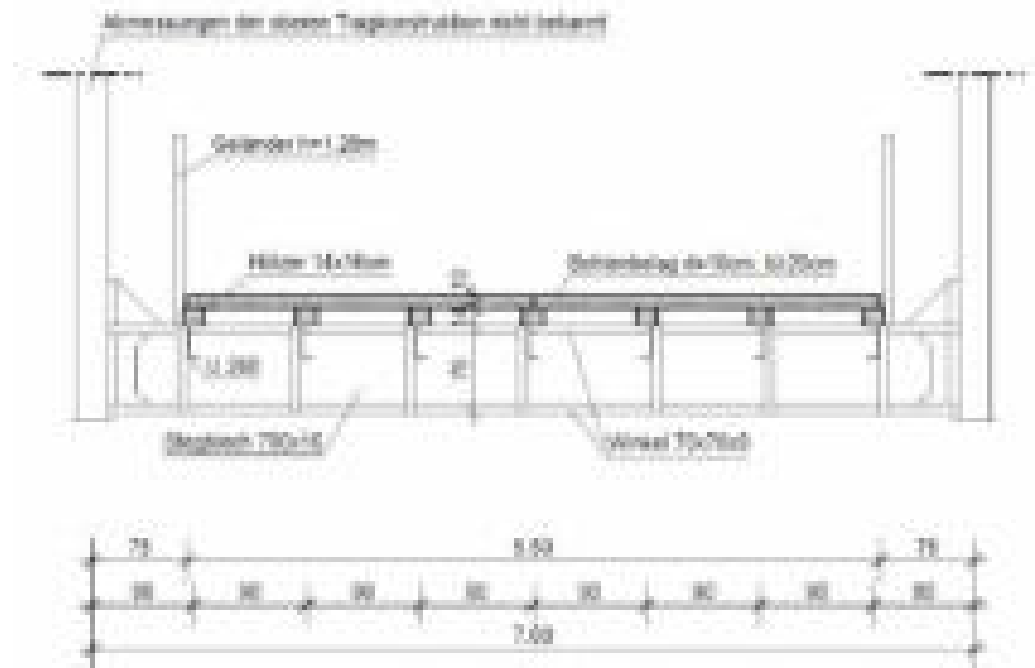


Abb. 62 Querschnitt des Britzer Hafensteg

Das Bauwerk weist lokale Korrosionsschäden auf. Es wird erwartet, dass die Kosten für die Instandsetzung im Rahmen der Bauwerksunterhaltung übernommen werden.

Die Brücke ist derzeit für eine Bemessungslast von 30 kN freigegeben. Diese Last ist verhältnismäßig gering und eine Beschilderung zur Gewichtsbeschränkung müsste in dem Fall am Bauwerk vorhanden sein. Auf Radschnellverbindungen ist eine Flächenlasten von 5 kN/m² und ein Dienstfahrzeug anzusetzen. Dies gilt ebenso für Geh- und Radwegbrücken, als die das Bauwerk derzeit eingestuft ist. Die Tragfähigkeit des Bauwerks ist auf der Grundlage einer statischen Nachrechnung zu überprüfen. Auf der Basis dieses Ergebnisses ist die Nutzbarkeit des Bauwerks als Radschnellverbindung abschließend zu beurteilen.

5.2.7 Bauwerk – Brückenneubau über den Britzer Verbindungskanal (Y.6b)

5.2.7.1 Allgemeines

Das zur Diskussion stehende Brückenbauwerk soll den geplanten Radschnellweg parallel zur Autobahn A 113 über den Britzer Verbindungskanal überführen. Der Radschnellweg verläuft westlich der Autobahn A 113. Im Bauwerksbereich zweigt der Britzer Verbindungskanal vom Teltowkanal ab, wodurch sich dieser signifikant aufweitet. Die derzeitige Situation und die künftige Lage des Bauwerks werden in den beiden folgenden Abbildungen dargestellt.



Abb. 63 Lage des zukünftigen Brückenbauwerks (www.bing.com)



Abb. 64 Luftbild im Bereich des geplanten Brückenbauwerks (www.bing.com)

Bei dem vorhandenen Brückenbauwerk im Zuge der A 113 handelt es sich um eine Stabbogenbrücke. Südlich des vorhandenen Bauwerks wird die A 113 auf einem Damm geführt. Auf der Nordseite wird der Geländesprung durch eine Stützwandkonstruktion abgefangen. Der angrenzende Bereich wird von den Berliner Stadtreinigungsbetrieben als Abstellfläche bzw. Parkplatz genutzt.



Abb. 65 Seitenansicht des Bestandsbauwerks



Abb. 66 Geländesituation (www.google.com/maps)



Abb. 67 Seitenansicht



Abb. 68 Seitenansicht



Abb. 69 Böschungskegel neben A 113



Abb. 70 Geh- und Radweg neben A 113



Abb. 71 Betriebsgelände



Abb. 72 Betriebsgelände

Vor beiden Widerlagern des Brückenbauwerks der A 113 verlaufen Geh- und Radwege bzw. Zuwegungen die erhalten bleiben müssen. Die Höhendifferenz zwischen der A 113 und dem umliegenden Gelände im Bereich der Widerlager des bestehenden Bauwerks liegen in der Größenordnung von ca. 6,5 m.

5.2.7.2 Politische Einordnung

Im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2016-2021 der Stadt Berlin ist vermerkt, dass bei dem Bau der vorhandenen Autobahnbrücke zur Überführung der A113 über den Britzer Verbindungskanal der Bau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Britzer Zweigkanal bereits statisch berücksichtigt wurde.

Die Bestandspläne des bestehenden Brückenbauwerks wurden gesichtet. In diesen Plänen konnten keine Anzeichen dafür erkannt werden, dass eine Er-

weiterung des Brückenbauwerks für einen Radweg vorgesehen wurde. Die äußeren Bögen, Versteifungsträger und Bogenfußpunkte wurden spiegelsymmetrisch ausgebildet. Es wurde keine Seite stärker ausgebildet als die andere, woraus angenommen werden könnte, dass ein zusätzlicher, einseitiger Radweg berücksichtigt wurde.

Es ist zu bedenken, dass aus einem zusätzlichen Radweg keine irrelevanten Belastungen für das Brückenbauwerk resultieren. Das Bauwerk wurde nach DIN 1072 für die Brückenklasse 60/30 bemessen. Das bedeutet, dass in der Hauptspur der Autobahn eine Flächenlast von 5 kN/m^2 (Breite 3,0m) und in den Nebenspuren 3 kN/m^2 angenommen wurden. Auf einem Radweg ist gemäß aktueller und damaliger Normung eine Belastung von 5 kN/m^2 auf der gesamten Breite des Radweges anzunehmen. Es handelt sich somit um eine relevante Zusatzbelastung. Es muss angenommen werden, dass ein Neubau erforderlich wird zur Überführung des Radschnellweges über den Britzer Verbindungskanal.

5.2.7.3 Geometrische Randbedingungen

Der Radschnellweg hat eine erforderliche Breite von 6,5 m. Unter Berücksichtigung von Bauwerkskappen nach RIZ-ING Kap 6 als Absturzsicherung resultiert eine Mindestbreite von ca. 8,0 m.

Die vorhandene lichte Durchfahrtshöhe des Britzer Verbindungskanals soll im Zuge des neu zu errichtenden Brückenbauwerks nicht reduziert werden. Aus ästhetischen Gründen empfiehlt es sich, die Unterkante des geplanten Überbaus auf der gleichen Höhe wie die des Bestandsbauwerkes im Zuge der A 113 festzulegen.

5.2.7.4 Bauwerksgeometrie

In dem Plan 1 ist das zur Diskussion stehende Bauwerk zur Überführung des Radschnellweges über den Britzer Verbindungskanal im Lageplan dargestellt. Das Bauwerk ist um ca. 2,8 m vom vorhandenen Brückenbauwerk im Zuge der A 113 in westliche Richtung abgerückt um Kollisionen mit den Fundamenten des Brückenbauwerks und im Boden verbliebenden Baubehelfen zu vermeiden sowie ausreichend Arbeitsraum zu gewährleisten. Auf der Grundlage der zuvor genannten geometrischen Randbedingungen und der Bestandssituation resultiert eine lichte Weite von ca. 150 m für das neu zu errichtende Brückenbauwerk. In Anbetracht der lichten Weite des Bauwerks und in Analogie zu dem Bestandsbauwerk empfiehlt sich eine Ausführung als Stabbogenbrücke. Die Stabbogenbrücke könnte im Bereich des südlichen Ufers parallel zur A 113 hergestellt und anschließend mithilfe von Pontons in Bauwerkslängsrichtung eingeschoben werden. Anschließend ist das Bauwerk in Querrichtung zwischen die neu zu errichtenden Widerlager zu verschieben. Während des Längs- und Querverschubs ist der Britzer Verbindungskanal für den Schifffahrtsverkehr zeitweise zu sperren. Der Verkehr auf dem vorhandenen Geh- und Radweg im südlichen Uferbereich ist voraussichtlich während der gesamten Maßnahme nicht aufrecht zu erhalten.

Südlich des neu zu errichtenden Brückenbauwerks ist eine Böschungsrampe zu errichten. Die Länge dieser Rampe liegt bei ca. 167 m bei Ansatz einer maximalen Längsneigung 4 % für Radschnellwege. Der vorhandene Geh- und Radweg muss in westliche Richtung verschwenkt werden um die Böschungsrampe auszubilden.

Auf der Nordseite soll der Radschnellweg auf einem Brückenbauwerk bis zum Ende des Betriebsgeländes weitergeführt werden und erst auf Höhe des Britzer Hafensteiges auf Geländehöhe abgesenkt und an den vorhandenen Geh- und Radweg angeschlossen werden. Hierdurch soll der Flächenverlust für die Berliner Stadtreinigungsbetriebe möglichst reduziert werden. Die Länge des resultierenden Bauwerks im Bereich des Betriebsgeländes liegt bei ca. 171 m. Der Bereich unter dem Bauwerk kann als Park- und Abstellfläche genutzt werden. An das Brückenbauwerk über dem Betriebsgelände schließt eine Böschungsrampe mit einer Länge von 107 m entsprechend der Rampe auf der Nordseite an. Die Neigung wurde zu ca. 5 % gewählt um an das vorhandene Wegenetz anschließen zu können.

5.2.7.5 Kostenrahmen

Die Bauwerkskosten werden auf der Grundlage von Einheitspreisen pro Brückenfläche und überschläglichen Massenermittlungen abgeschätzt.

Tab. 12 Kostenrahmen

Teilbauwerk	Länge	Breite	EP	Kosten
Brückenbauwerk Britzer Hafen	150 m	8,0 m	2.800 €/m ²	3.336.000 €
Brückenbauwerk Betriebsgelände	171 m	8,0 m	2.200 €/m ²	3.009.600 €
Böschung Nordseite		107 m	3.000 €/m	321.000 €
Böschung Südseite		167 m	3.000 €/m	501.000 €
Gesamtsumme				7.167.600 €

5.2.8 Bauwerk – Britzer-Allee-Brücke (Y.7)

Die Britzer-Allee-Brücke überführt die Chris-Geoffrey-Allee über den Britzer Verbindungskanal. Bei dem Brückenbauwerk handelt es sich um eine einfeldrige Stahlkonstruktion mit einer Gesamtstützweite von 39,4 m. In Querrichtung handelt es sich um zwei getrennte, zweistegige Überbauten mit einer Gesamtbreite von ca. 10,2 m. Die Brücke wurde 1994 erbaut und für die Brückenklasse 30/30 nach DIN 1072 bemessen.

Der Fahrbahnbereich des Brückenbauwerks weist eine nutzbare Breite von 6,2 m auf. Auf beiden Seiten des Bauwerks sind Gehwege mit einer nutzbaren Breite von 1,55 m vorhanden.

Tab. 13 Kenndaten Britzer-Allee-Brücke

Verkehr oben:	Chris-Gueffroy-Allee
Verkehr unten:	Britzer Verbindungskanal
Baulastträger:	WSV
Baujahr:	1994
Bauwerksart:	2 x 2-stegige Balkenbrücke durch Längsfuge getrennt
Konstruktionsart:	geschweißte Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	Korrosion an der Unterseite der Längsfuge
Absturzsicherung:	Geländer mit Drahtgitterfüllung, Höhe ca. 103 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Instandsetzung des Korrosionsschutzsystems insbesondere im Bereich der Längsfuge
Besonderheiten:	Ggf. ist die Zuwegung auf der Südwestseite des Brückenbauwerks für den Radschnellverkehr anzupassen
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,5 (2018)



Abb. 73 Seitenansicht



Abb. 74 Straßenquerschnitt



Abb. 75 Brückenunterseite



Abb. 76 Zuwegung an der Süd-West-Seite des Brückenbauwerks

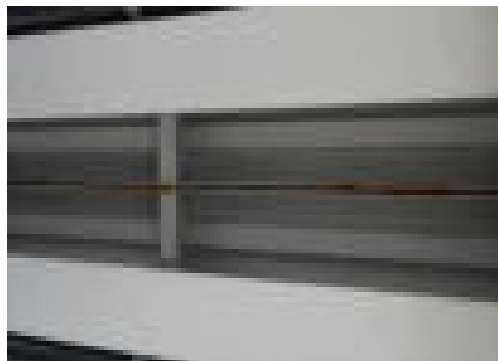


Abb. 77 Korrosion im Bereich der Längsfuge



Abb. 78 Korrosion am Überbau

Die Radschnellverbindung soll auf dem Bauwerk geführt werden. Aufgrund der Querschnittsabmessungen ist nur eine Führung im Bereich der Straßenfahrbahn möglich. Diese weist eine Breite von 6,2 m auf.

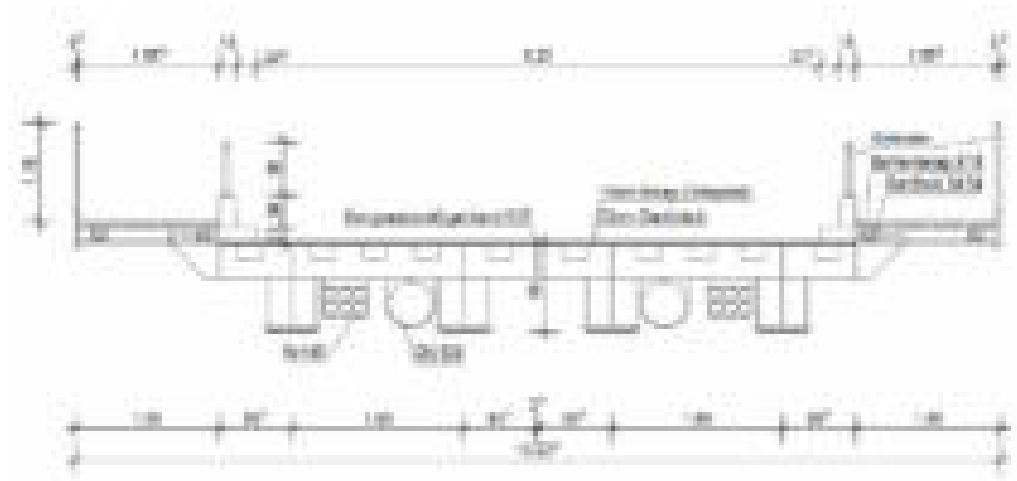


Abb. 79 Querschnitt der Britzer-Allee-Brücke

Das Bauwerk weist an mehreren Stellen Korrosionsschäden auf die mittelfristig zu beheben sind. Es wird erwartet, dass die Kosten hierfür im Rahmen der Bauwerksunterhaltung übernommen werden.

Die Lasten der Radschnellverbindung können von dem Bauwerk sicher in den Baugrund abgetragen werden.

5.2.9 Bauwerk – Britzer Tor (Y.8)

Die Geh- und Radwegüberführung Britzer Tor über den Britzer Damm wurde 1999 gebaut. Beidseits des Bauwerks befinden sich Rampenbrücken. Das Bauwerk wurde als Geh- und Radwegbrücke nach DIN 1072 bemessen. Das Bauwerk ist auf dem Tunnel der Autobahn A 100 gegründet. Die Radschnellverbindung soll über das Bauwerk geführt werden. Die Lasten der Radschnellverbindung können von dem Brückenbauwerk aufgenommen werden.

Tab. 14 Kenndaten Geh- und Radwegbrücke Britzer Tor

Verkehr oben:	Geh- und Radweg	
Verkehr unten:	Britzer Damm	
Baulastträge:	Stadt Berlin	
Baujahr:	1999	
Bauwerksart:	Bogenbrücke mit Rampen aus Stahlbetonplatten	
Konstruktionsart:	Geschweißte Stahlkonstruktion mit orthotroper Platte	
Statisches System:	Mehrere Teilbauwerke	
Pfeiler:	Stahlbeton mit und ohne Mauerwerksverblendung	
Widerlager:	Stahlbeton mit und ohne Mauerwerksverblendung	
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar	
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten	
Zustand des Belags:	Brückenbelag abgenutzt bzw. verwittert	
Oberflächenbeschaffenheit:	vereinzelt leichte Korrosionsspuren an den Geländern	
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer mit Rohrhandlauf, Höhe ca. 120 cm	
Erforderliche Maßnahmen:	Bes. der Korrosionsschäden am Geländer Erneuerung des Brückenbelages Evtl. Erneuerung der Absturzsicherung	
Besonderheiten:	Die Rampe auf der Ostseite des Brückenbauwerks ist sehr kurvig und u. U. für den Radschnellverkehr anzupassen Das Bauwerk ist auf dem Tunnel der A 100 gegründet	
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand	
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	Rampe Ostseite: (2017)	1,9
	Überführungsbauwerk: (2017)	1,7
	Rampe Westseite: (2017)	1,9

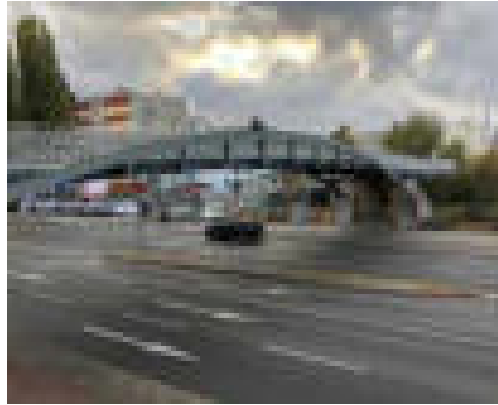


Abb. 80 Seitenansicht



Abb. 81 Belag und Absturzsicherung



Abb. 82 Brückenunterseite



Abb. 83 Rampe an der Westseite



Abb. 84 Rampe an der Ostseite

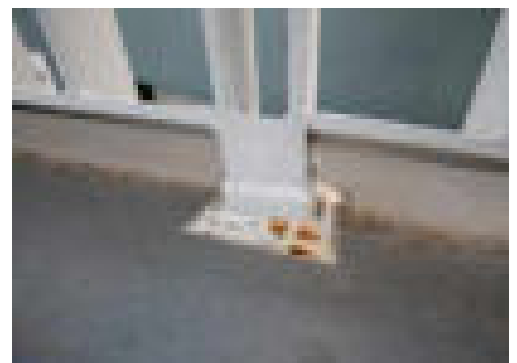


Abb. 85 Korrosionsschäden Geländerfuß

Die Absturzsicherung weist eine Höhe von 1,20 m auf. Nach ZTV-ING stellen Absturzsicherungen im Bestand von $\geq 1,20$ m an Radwegen keine Nutzungseinschränkung dar. Demgemäß kann die Höhe der Absturzsicherung formal als

ausreichend angesehen werden. An Radschnellverbindungen sollen die Absturzsicherungen gemäß dem Leitfaden zu Radschnellwebverbindungen jedoch eine Höhe von 1,30 m aufweisen. Demgemäß ist die Absturzsicherung zu erhöhen. Darüber hinaus muss der Belag des Brückenbauwerks und der Belag der Rampen erneuert werden. Die Baukosten für die Erhöhung der Absturzsicherung und der Belagserneuerung belaufen sich auf ca. 140.000 €.

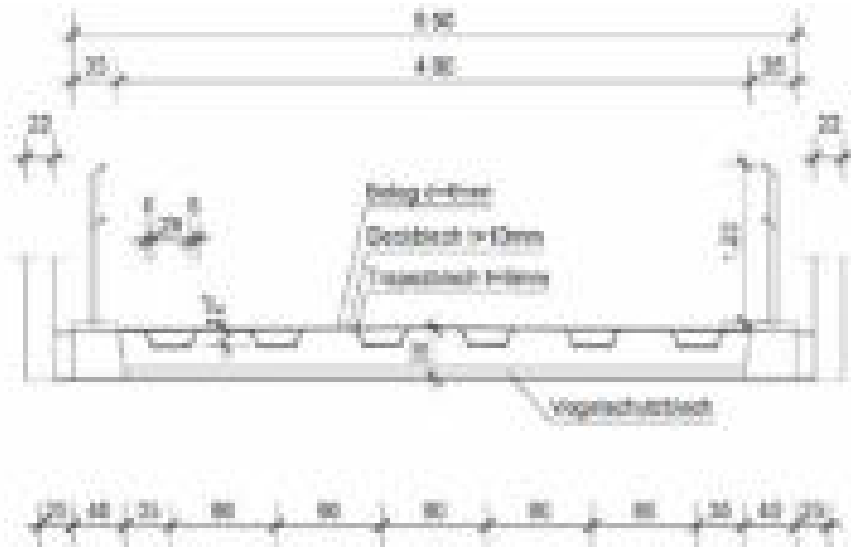


Abb. 86 Querschnitt des Überführungsbauwerk Britzer Tor

Die östliche Rampenbrücke ist sehr kurvig ausgeführt und damit für den Radfahrenden hinderlich. Die Lage einer neuen, geraden Rampenbrücke ist in der Abbildung 68 dargestellt. Der Höhenunterschied zwischen dem Brückenbauwerk und dem umliegenden Gelände liegt in der Größenordnung von ca. 4,0 m, woraus eine Rampenlänge von 100 m bei 4 % Längsneigung resultiert. Die nutzbare Breite des Brückenbauwerks beträgt 4,8 m. Diese Breite sollte für die Rampenbrücke übernommen werden. Damit ergeben sich die Baukosten für eine neue Rampenbrücke bei Ansatz eines Brückenpreises von 2.800 €/m² zu 1,3 Mio. €. Die Rampe muss auf dem Tunnel der Autobahn A 100 gegründet werden. Dieser verläuft in Längsrichtung der geplanten Rampe. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie kann nicht abgeschätzt werden, ob das Tunneltragwerk hierfür ausreichend dimensioniert ist. Hierfür sind eine statische Nachrechnung und weitere Bestandsunterlagen notwendig.



Abb. 87 Luftbild im Bereich des Britzer Tors und Lage einer neuen Rampenbrücke (© Google Maps)

5.2.10 Bauwerk – Überbrückung Einleitbauwerk (Y.9a)

Das Bauwerk überführt einen Geh- und Radweg über ein Einleitbauwerk eines Bodenfilters. Das Bauwerk wurde 2011 gebaut und als Geh- und Radwegbrücke nach DIN-Fachbericht 101 bemessen. Das Bauwerk weist eine Gesamtstützweite von 5,7 m und eine nutzbare Breite von 3,5 m auf.

Tab. 15 Kenndaten Überbrückungsbauwerk

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Entwässerung
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	2011
Bauwerksart:	2 Stahllängsträger mit Betonfertigteilmahnbahnplatten
Konstruktionsart:	Geschraubte Stahl-/Stahlbetonverbindung
Statisches System:	Einfeldträger
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	nicht vorhanden
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 130 cm
Erforderliche Maßnahmen:	keine
Besonderheiten:	Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,0 (2016)



Abb. 88 Seitenansicht

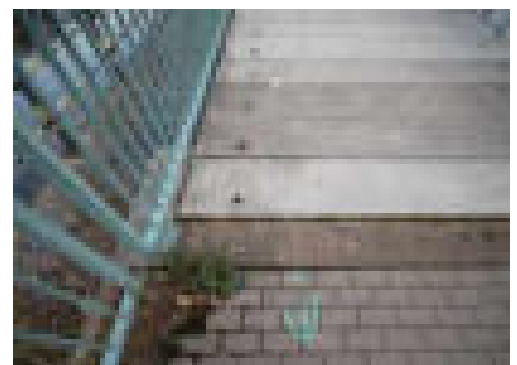


Abb. 89 Brückenübergang



Abb. 90 Brückenunter-
seite



Abb. 91 Lager



Abb. 92 Gewichts-
beschränkung



Abb. 93 Geländer

Die Radschnellverbindung soll über das Bauwerk geführt werden. Das Bauwerk stellt somit eine Engstelle für die Radschnellverbindung dar. Eine Verbreiterung des Bauwerks ist nicht ohne erheblichen Aufwand möglich. Auf der westlichen Seite des Brückenbauwerks befindet sich der Neuköllner Stichkanal und östlich des Bauwerks eine Filtrationsanlage.



Abb. 94 Querschnitt des Überbrückungsbauwerks

Die Lasten aus der Radschnellverbindung können von dem Bauwerk sicher in den Baugrund abgetragen werden.

5.2.11 Bauwerk – Grenzalleebrücke (Y.9b)

Das Bauwerk überführt die Grenzallee über den Neuköllner Stichkanal. Das Bauwerk wurde 1974 erbaut und für die Brückenklasse 60 nach DIN 1072 bemessen. Bei dem Bauwerk handelt es sich in Längsrichtung um ein Dreifeldträger mit einer Gesamtstützweite von 60,2 m und in Querrichtung um einen mehrstegigen Plattenbalkenquerschnitt mit einer nutzbaren Breite von 25,0 m.

Der Verkehrsraum teilt sich in den Straßenfahrbahnbereich mit einer Breite von 13,0 m und beidseitigen, parallel geführten Geh- und Radwegen mit Breiten von jeweils 6,0 m. Die Gesamtbreite des Bauwerks beträgt 26,0 m.

Tab. 16 Kenndaten Grenzalleebrücke

Verkehr oben:	Grenzallee
Verkehr unten:	Neuköllner Stichkanal
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1974
Bauwerksart:	14-stegige Balkenbrücke
Konstruktionsart:	Spannbeton
Statisches System:	Dreifeldträger
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. 128 cm
Erforderliche Maßnahmen:	keine
Besonderheiten:	Die Flügelwände sind durch eine Raumfuge von der Widerlagerwand am westlichen Widerlager getrennt. Die Flügelwände sind auf beiden Seiten des Brückenbauwerks nach außen verformt
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,0 (2013)



Abb. 95 Fahrbahnbelag und Absturzsicherung



Abb. 96 Fuge im Flügelbereich



Abb. 97 Brückenunterseite



Abb. 98 Verformung am Widerlager



Abb. 99 Brückenübergang

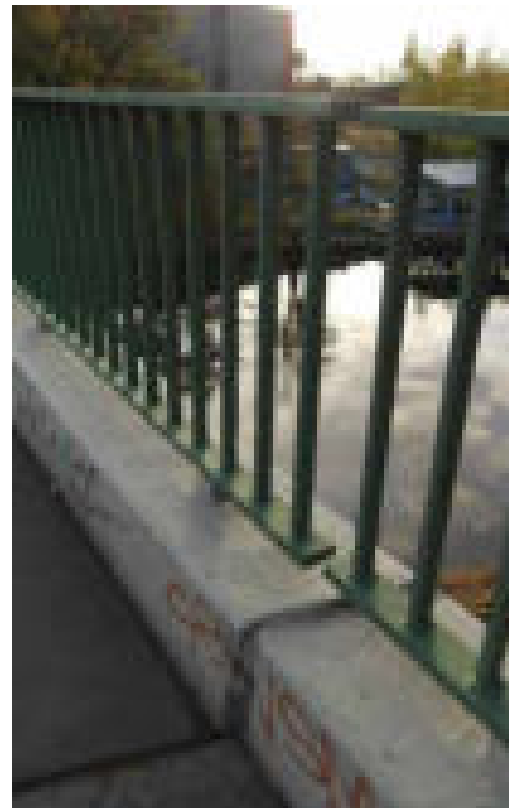


Abb. 100 Verformung zwischen Flügelwänden

Die Radschnellverbindung soll über das Bauwerk geführt werden. Hierfür stehen einerseits die Geh- und Radwege als auch der Fahrbahnbereich zur Verfügung. Die Lasten aus der Radschnellverbindung können von dem Bauwerk sicher in den Baugrund abgeleitet werden. Es sind keine statisch-konstruktiven Maßnahmen zur Überführung der Radschnellverbindung über das Brückenbauwerk erforderlich.

Abb. 101 Halber Querschnitt der Grenzalleebrücke und derzeitige Verkehrsraumaufteilung

5.2.12 Bauwerk Oderstraßenbrücke (Y.10)

Das Bauwerk überführt die Oderstraße über verschiedene Bahngleise. Bei dem Bauwerk handelt es sich um 2 Dreigelenkbogenbrücken aus Stahlbeton mit einer Gesamtlänge von 47,5 m. In Brückenquerrichtung wurde das Bauwerk in der Vergangenheit verbreitert. Die Breite zwischen den Geländern beträgt heute 15,6 m.

Das Bauwerk wurde 1906 erbaut und 1985 in die Brückenklasse 30/30 nach DIN 1072 eingestuft. Die Radschnellverbindung soll auf dem Brückenbauwerk geführt werden.

Tab. 17 Kenndaten Oderstraßenbrücke

Verkehr oben:	Oderstraße
Verkehr unten:	S-Bahn, 6 Gleise und Freiflächen
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1906
Bauwerksart:	2 Dreigelenk-Bogenbrücken
Konstruktionsart:	Stahlbeton
Statisches System:	Dreigelenkbogen
Pfeiler:	Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	Oberflächenschutzsystem sowie Fugenabdichtung des Gesimses ist bereichsweise schadhaft
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 127 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Erneuerung des Oberflächenschutzsystems sowie der Fugenabdichtung im Bereich des Gesimses
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,7 (2013)



Abb. 102 Seitenansicht



Abb. 103 Fahrbahnbelag und Absturzsicherung



Abb. 104 Schadhafte Oberflächenschutzsystem am Gesims



Abb. 105 Gerissene Fugenabdichtung am Gesims



Abb. 106 Sicht auf die Brücke

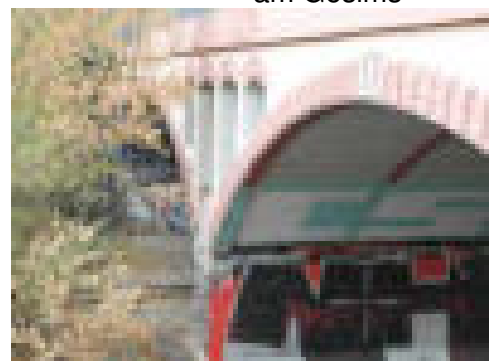


Abb. 107 Knotenpunkt der beiden Bögen

Die nutzbare Breite des Brückenbauwerks teils sich derzeit in einen 6,0 m breiten Fahrbahnbereich, einen 2,5 m breiten Parkstreifen, einen 2,5 m breiten Gehwegbereich auf der westlichen Seite des Bauwerks und einen 5,0 m breiten Geh- und Radweg auf der östlichen Seite des Bauwerks auf.

Da die Radschnellverbindung im Bereich der heutigen Fahrbahn geführt wird, sind an dem Bauwerk keine Maßnahmen erforderlich. Es wird erwartet, dass die Kosten für die Erneuerung des Oberflächenschutzsystems der Gesimse zu Lasten der turnusmäßigen Bauwerksunterhaltung fallen.

Falls die Radschnellverbindung im Bereich des östlichen Geh- und Radweges sowie des Parkstreifens geführt wird, so muss der Belag in diesem Bereich erneuert werden. In dem Zuge wäre ebenfalls das Oberflächenschutzsystem der

Gesimse instand zusetzen. Für die Arbeiten werden Baukosten in Höhe von 70.000 € erwartet.

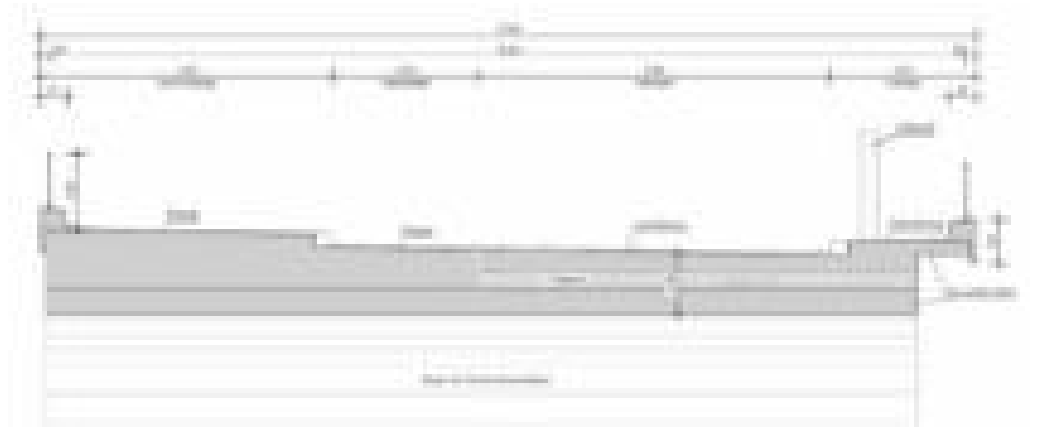


Abb. 108 Querschnitt der Oderstraßenbrücke

Die Lasten aus der Radschnellverbindung können von dem Brückenbauwerk sicher in den Baugrund abgeleitet werden.

5.2.13 Bauwerk Hermannbrücke (Y.11)

Die Hermannbrücke überführt die Hermannstraße über verschiedene Bahngleise.

Die Trassenführung der Radschnellverbindung wurde so geändert, dass dieser nicht mehr über das Bauwerk führt. Das Bauwerk wird nicht näher betrachtet.

Tab. 18 Kenndaten Hermannbrücke

Verkehr oben:	Hermannstraße
Verkehr unten:	S-Bahn, 6 Gleisen und Freiflächen
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1974
Bauwerksart:	4-zellige Hohlkastenbrücke
Konstruktionsart:	Geschweißte Stahlkonstruktion
Statisches System:	2 x Zweifeldträger
Pfeiler:	Stahl bzw. Stahlbeton
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	wird derzeit erneuert
Zustand des Belags:	wird derzeit erneuert
Oberflächenbeschaffenheit:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 128 cm
Erforderliche Maßnahmen:	keine
Besonderheiten:	Verkehrsführung für den Radschnellverkehr auf dem Brückenbauwerk ist fraglich. Hohes Verkehrsaufkommen durch Autos und Fußgänger zur angrenzenden S- und U-Bahnstation
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	Teilbauwerk 1: 2,3 (2013) Teilbauwerk 2: 2,0 (2013)



Abb. 109 Seitenansicht



Abb. 110 Pfeiler

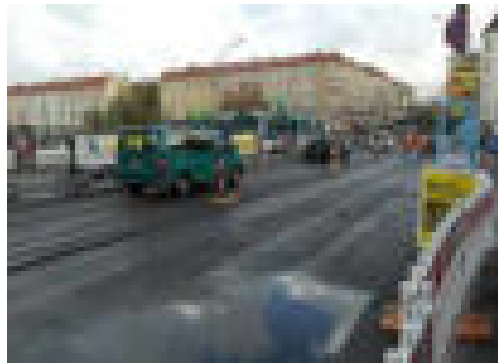


Abb. 111 Sanierungsarbeiten auf dem Brückenbauwerk



Abb. 112 Brückenuntersicht

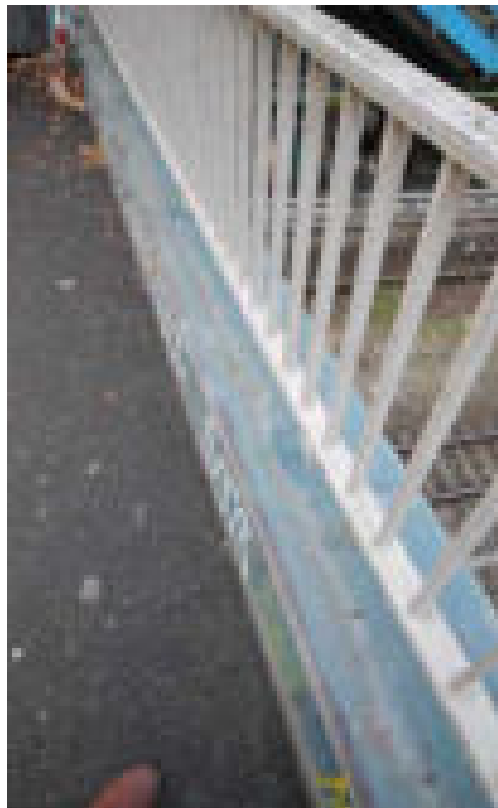


Abb. 113 Absturzsicherung

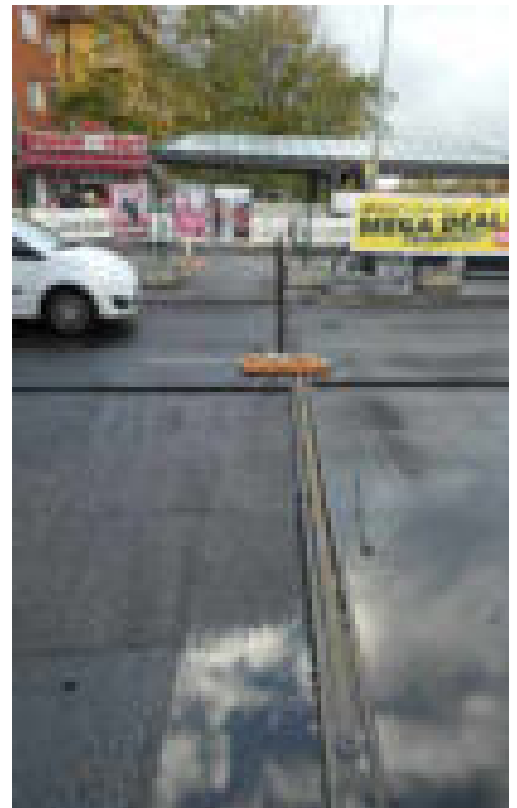


Abb. 114 Brückenübergang

5.2.14 Bauwerk Hertabrücke (Y.12)

Die Hertabrücke überführt die Ilsestraße bzw. Bendastraße über verschiedene Bahngleise. Das Bauwerk wurde 1912 erbaut. Es besteht aus zwei genieteten Stabbogenbrücken. Die Gesamtlänge des Brückenbauwerks beträgt 101,3 m und die Breite zwischen den Geländern 18,4 m. Das Bauwerk wurde für die Brückenklasse 24 nach DIN 1072 bemessen.

Tab. 19 Kenndaten Hertabrücke

Verkehr oben:	Ilsestraße / Bendastraße
Verkehr unten:	S-Bahn, 6 Gleise und Freiflächen
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1912
Bauwerksart:	2 Bogenbrücken
Konstruktionsart:	genietete Stahlkonstruktion
Statisches System:	2 Einfeldbögen, Fuge zwischen den Bögen
Pfeiler:	nicht zugänglich
Widerlager:	nicht zugänglich
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Zustand des Belags:	Bereichsweise wellige Oberfläche im Bereich der parkenden Autos Risse im Bereich des Fußweges
Oberflächenbeschaffenheit:	Vereinzelte Korrosionsspuren am Stahlüberbau Das Oberflächenschutzsystem des Gesimses ist schadhaft
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 120 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Erneuerung des Oberflächenschutzsystems im Bereich der Gesimse Ausbessern des Korrosionsschutzes Erneuerung des Fahrbahnbelages
Besonderheiten:	keine
Gesamteindruck:	optisch befriedigender Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,9 (2013)



Abb. 115 Bogentragwerk und Fahrbahn



Abb. 116 Gehweg und Absturzsicherung

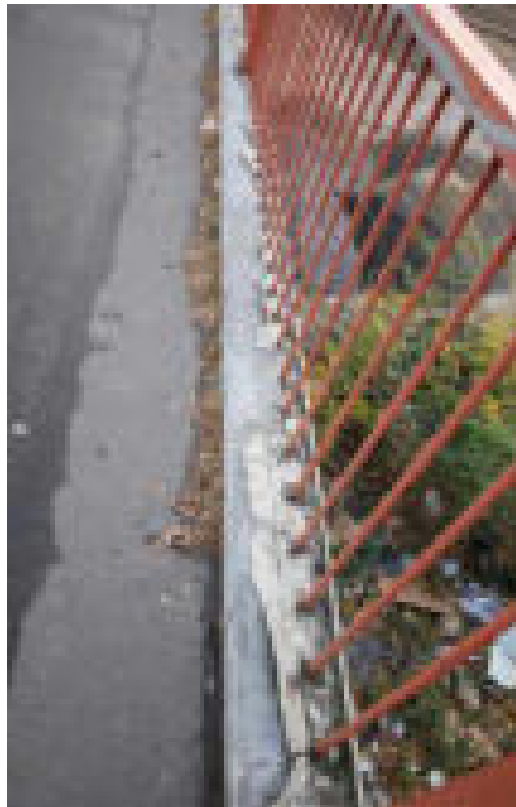


Abb. 117 Oberflächenschutzsystem am Gesims



Abb. 118 Riss im Gehwegbelag



Abb. 119 Korrosionsschäden

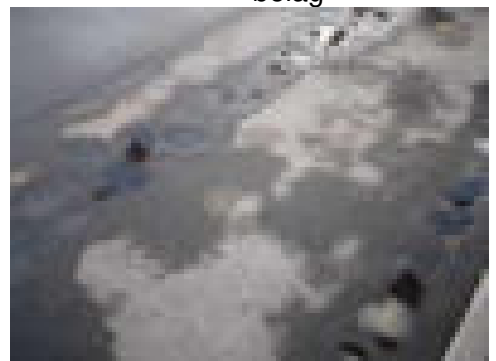


Abb. 120 Fahrbahnbelag auf der Straße

Die nutzbare Brückenbreite teilt sich in den Fahrbahnbereich mit einer Breite von 10,0 m und zwei Gehwegen mit nutzbaren Breiten von ca. 3,0 m auf. Der Radschnellweg muss im Bereich der Fahrbahn angeordnet werden. Die Nutzung der Verkehrsfläche als Parkraum muss dementsprechend eingeschränkt werden. Aus statischer Sicht können die Lasten aus dem Radschnellweg in diesem Bereich des Bauwerks in den Untergrund sicher abgeleitet werden.



Abb. 121 Querschnitt der Hertabrücke

Durch parkende Autos im Fahrbahnbereich ist der Asphaltbelag stark wellig und schadhaft. Dieser muss für die Nutzung als Radschnellwegverbindung instandgesetzt werden. Hierzu muss der vorhandene Belag abgefräst und durch einen neuen Belag ersetzt werden. Darüber hinaus ist das Oberflächenschutzsystem der Gesimse und der Korrosionsschutz des Brückentragwerks lokal instand zu setzen. Die Kosten für diese Arbeiten werden insgesamt mit 170.000 € veranschlagt. Dabei handelt es sich nur um die lokale Ausbesserung der vorhandenen Schäden.

5.2.15 Bauwerk Neuköllnische Brücke (Y.13)

Die Neuköllnische Brücke überführt die Neuköllnische Allee bzw. Lahnstraße über den Neuköllner Schifffahrtskanal.

Die Trassenführung des Radschnellweges wurde so geändert, dass dieser nicht mehr über das Bauwerk führt. Das Bauwerk wird nicht näher betrachtet.

Tab. 20 Kenndaten Neuköllnische Brücke

Verkehr oben:	Neuköllnische Allee / Lahnstraße
Verkehr unten:	Neuköllner Schifffahrtskanal
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1913
Bauwerksart:	Bogenbrücke
Konstruktionsart:	Stahlbeton
Statisches System:	Bogen
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht vorhanden
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	keine sichtbaren Auffälligkeiten
Oberflächenbeschaffenheit:	die Oberflächenflächenbeschichtung des Gesimses ist schadhaft
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 120 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Erneuerung des Oberflächenschutzsystems im Bereich des Gesimses
Besonderheiten:	Gewichtsbeschränkung auf 18 t
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,4 (2014)



Abb. 122 Seitenansicht



Abb. 123 Fahrbahnbelag und Absturzsicherung



Abb. 124 Übergang zw. Erddamm und Bauwerk

Abb. 125 Gewichtsbeschränkung

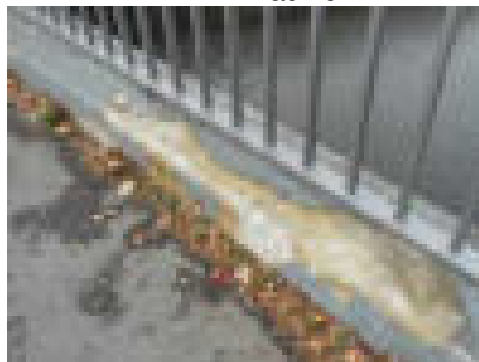


Abb. 126 Schadhafte Oberflächenschutzsystem am Gesims

Abb. 127 Schadhafte Oberflächenschutzsystem am Gesims

5.2.16 Bauwerk Teupitzer Brücke (Y.14)

Die Teupitzer Brücke überführt das Weigandufer über den Neuköllner Schifffahrtskanal.

Die Trassenführung des Radschnellweges wurde so geändert, dass dieser nicht mehr über das Bauwerk führt. Das Bauwerk wird nicht näher betrachtet.

Tab. 21 Kenndaten Teupitzer Brücke

Verkehr oben:	Weigandufer
Verkehr unten:	Neuköllner Schifffahrtskanal
Verkehrslastträger:	Stadt Berlin
Baujahr:	1914
Bauwerksart:	Bogenbrücke
Konstruktionsart:	Stahlbeton
Statisches System:	Bogen
Pfeiler:	---
Widerlager:	Stahlbeton
Zustand der Lager:	nicht vorhanden
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	Im Bereich des Geh- und Radweges unebener Belag durch Asphalt-Ausbesserungen
Oberflächenbeschaffenheit:	Die Oberflächenflächenbeschichtung des Gesimses ist vereinzelt schadhaft
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 123 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Ausbesserung des Oberflächenschutzsystems im Bereich des Gesimses Erneuerung des Geh- und Radwegbelages
Besonderheiten:	Gewichtsbeschränkung auf 18 t
Gesamteindruck:	optisch guter Zustand
Zustandsnote der letzten Brückenhauptprüfung:	2,4 (2013)



Abb. 128 Bogenansicht



Abb. 129 Geh- und Radwegbelag und Geländer



Abb. 130 Schadhafte Oberflächenschutzsystem am Gesims



Abb. 131 Gewichtsbeschränkung



Abb. 132 Fahrbahn



Abb. 133 Ausbesserung im Geh- und Radwegbereich

5.2.17 Bauwerk – EÜ Eisenstraße (Y.15)

Tab. 22 Kenndaten EÜ Eisenstraße

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Eisenstraße
Verkehrslastträger:	DB Netz oder Stadt Berlin
Baujahr:	1912
Bauwerksart:	Trogbrücke
Konstruktionsart:	Genietete Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträgerkette über drei Felder
Pfeiler:	Stahl
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	Sand-Kies Gemisch auf Überbau. Keine Entwässerung vorhanden. Regenwasser sammelt sich auf dem Überbau
Oberflächenbeschaffenheit:	Starke Oberflächenkorrosion am gesamten Bauwerk Mauerwerk der Widerlagerwände und Flügel schadhaft. Fugen sind teilweise offen bzw. gerissen, Steine fehlen vereinzelt
Absturzsicherung:	Ziergeländer, bereichsweise durch ein Holmgeländer auf der Trogwand ergänzt, Übersteigen möglich, Höhe ca. 1,0 m
Erforderliche Maßnahmen:	Instandsetzung des Mauerwerks der Widerlagerwände und der Flügel. Entfernen des Bewuchses Erneuerung des Korrosionsschutzes aller Stahlbauteile (Überbau, Pfeiler) Erneuerung der Absturzsicherung Erneuerung der Bauwerksentwässerung und des Brückenbelags (Sand-Kies-Gemisch). Die tragfähige Restdicke der Buckelbleche ist zu erfassen und zu beurteilen
Besonderheiten:	Es besteht voraussichtlich Denkmalschutz
Gesamteindruck:	Beurteilung aus Bauwerksbuch nicht vorhanden Optisch schlechter Zustand. Sanierungsmaßnahmen dringend erforderlich



Abb. 134 Seitenansicht



Abb. 135 Fahrbahnbelag und Geländer



Abb. 136 Brückenunteransicht



Abb. 137 Korrosion am Pfeiler



Abb. 138 Korrosionsschäden



Abb. 139 Schäden am Widerlager

Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Eisenbahnüberführung die heute als Geh- und Radwegüberführung genutzt wird. Der Zustand des Bauwerks ist dringend unterhaltungsbedürftig.

An der Yorckstraße in Berlin werden derzeit die Yorckbrücken 10, 11, 14 und 17 saniert. Die Brücken sind in der gleichen Bauart errichtet worden wie dieses Bauwerk. Die Sanierungskosten belaufen sich auf ca. 1 Mio. € je Bauwerk. Die Sanierungskosten sind auch für dieses Bauwerk zu veranschlagen.

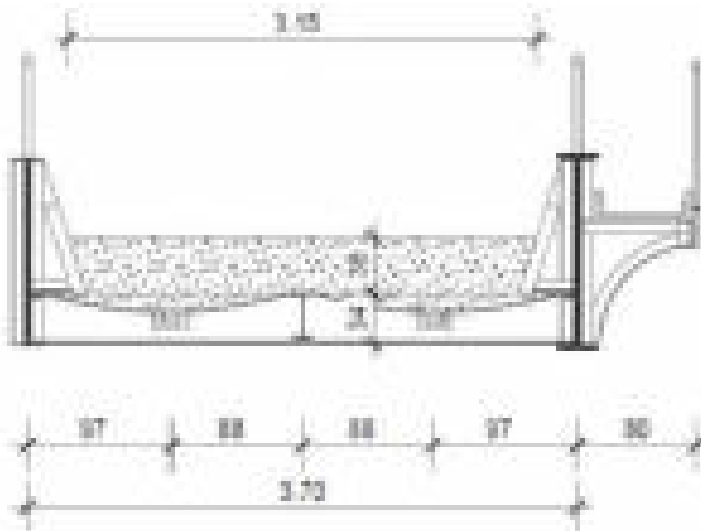


Abb. 140 Querschnitt der EÜ Eisenstraße und derzeitiger Belagsaufbau

Auch nach der Sanierung des Bauwerks kann die nutzbare Breite des Bauwerks infolge der Trogbauweise gegenüber dem Bestand nicht vergrößert werden und wird ca. 3,15 m betragen. Das Bauwerk wird somit eine Engstelle für die Radschnellverbindung darstellen.

Um diese Engstelle für den Radschnellweg zu beheben, ist parallel zum bestehenden Überführungsbauwerk ein neues Brückenbauwerk zu errichten. Die bestehende EÜ Eisenstraße könnte zur Überführung der Fußgänger genutzt werden und die neue Brücke zur Überführung der Radfahrer. Neben dem bestehenden Bauwerk bestanden in der Vergangenheit weitere Eisenbahnüberführungen. Die Widerlager dieser Brücken sind noch erhalten, aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Wiederverwendbarkeit der bestehenden Widerlager für die neue Radschnellwegbrücke kann nur auf der Grundlage von Materialuntersuchungen beurteilt werden. Es wird aber nicht erwartet, dass der Erhalt der Widerlager gegenüber dem Abbruch und dem Neubau der Widerlager monetäre Vorteile birgt. Das Erscheinungsbild des Brückenbauwerks und der Umgang mit den Bestandswiderlagern ist mit der zuständigen Denkmal-schutzbehörde abzustimmen.

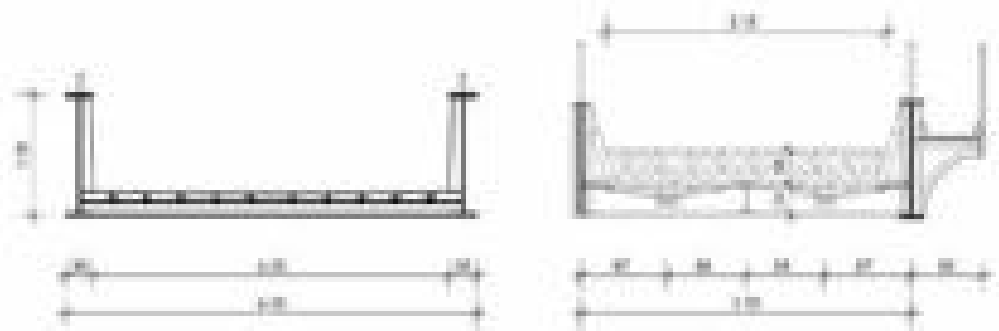


Abb. 141 Querschnitt der EÜ Eisenstraße und des neuen Brückenbauwerks

Die Gesamtstützweite des neuen Brückenbauwerks beträgt ca. 30 m und die nutzbare Breite 4,0 m entsprechend der erforderlichen Breite von Radschnellwegen ohne begleitenden Gehweg. Auf der Grundlage eines Kostenansatzes von 2.800 €/m² ergeben sich damit die Baukosten zu ca. 340.000 €.

Insgesamt sind Kosten für die Sanierung der bestehenden Brücke und dem Neubau einer parallelen Überführung von 1,3 Mio. € bis 1,4 Mio. € zu erwarten.



Abb. 142 Luftbild im Bereich der EÜ Eisenstraße und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks (© Google Maps)

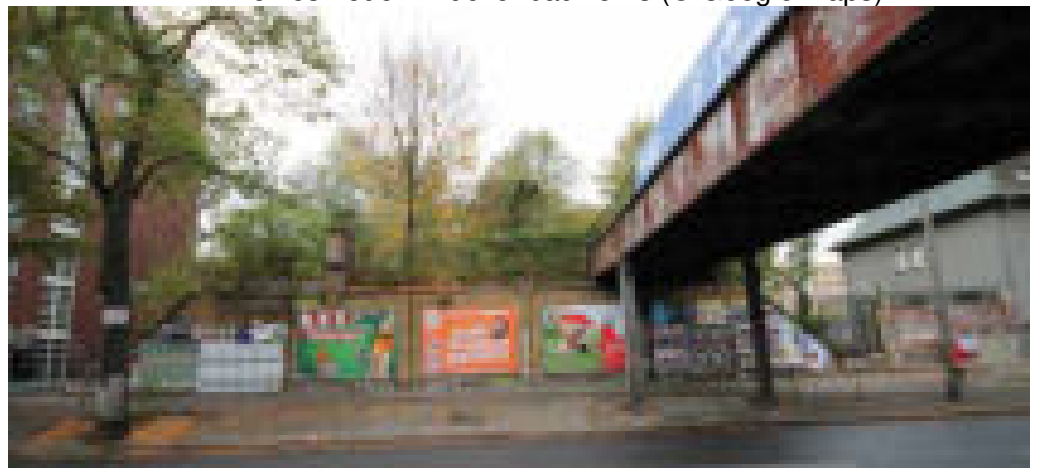


Abb. 143 Bestehendes Widerlager

5.2.18 Bauwerk – EÜ Bouchéstraße (Y.16)

Tab. 23 Kenndaten EÜ Bouchéstraße

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Bouchéstraße
Verkehrslastträger:	DB Netz oder Stadt Berlin
Baujahr:	1910
Bauwerksart:	Trogbrücke
Konstruktionsart:	genietete Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträgerkette über drei Felder
Pfeiler:	Stahl
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	Sand-Kies Gemisch auf Überbau. Keine Entwässerung vorhanden. Regenwasser sammelt sich auf dem Überbau
Oberflächenbeschaffenheit:	Starke Oberflächenkorrosion am gesamten Bauwerk Mauerwerk der Widerlagerwände und Flügel schadhaft Fugen sind teilweise offen bzw. gerissen, Steine fehlen vereinzelt Abriss zwischen Widerlagerwand und Flügel
Absturzsicherung:	Ziergeländer, bereichsweise durch ein Holmgeländer auf der Trogwand ergänzt, Übersteigen möglich, Höhe ca. 1,0 m
Erforderliche Maßnahmen:	Instandsetzung des Mauerwerks der Widerlagerwände und Flügel Erneuerung des Korrosionsschutzes aller Stahlbauteile (Überbau, Pfeiler) Erneuerung der Absturzsicherung (Höhe $\geq 1,30$ m, nicht übersteigbar) Erneuerung der Bauwerksentwässerung und des Brückenbelags (Sand-Kies-Gemisch) Die tragfähige Restdicke der Buckelbleche ist zu erfassen und zu beurteilen
Besonderheiten:	Es besteht voraussichtlich Denkmalschutz
Gesamteindruck:	Beurteilung aus Bauwerksbuch nicht vorhanden Optisch schlechter Zustand Sanierungsmaßnahmen dringend erforderlich



Abb. 144 Seitenansicht



Abb. 145 Fahrbahnbelag und Geländer

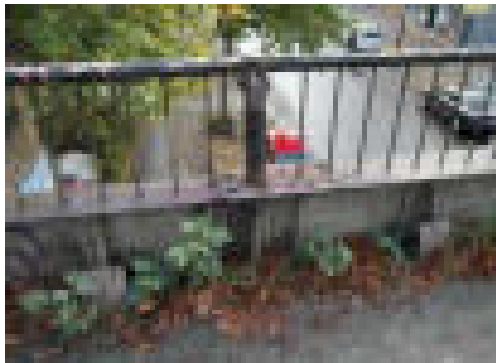


Abb. 146 Übersteigbares Geländer



Abb. 147 Brückenuntersicht

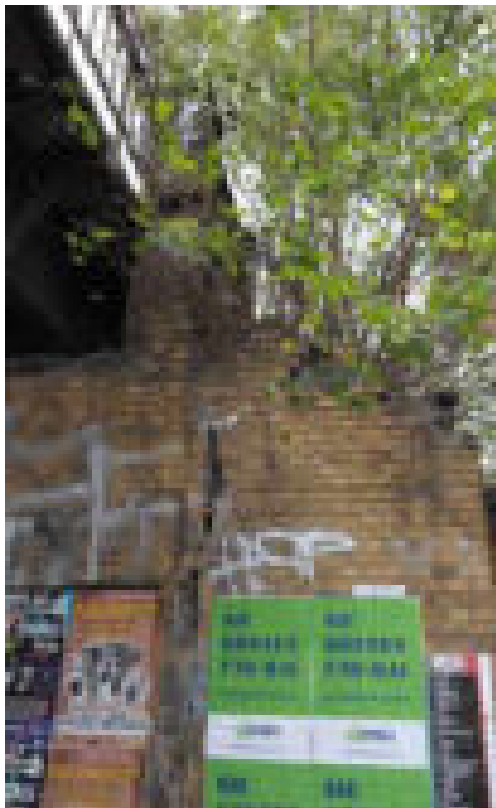


Abb. 148 Abriss WL-Wand vom Flügel



Abb. 149 Stahlstütze

Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Eisenbahnüberführung die heute als Geh- und Radwegüberführung genutzt wird. Der Zustand des Bauwerks ist dringend unterhaltungsbedürftig.

An der Yorckstraße in Berlin werden derzeit die Yorckbrücken 10, 11, 14 und 17 saniert. Die Brücken sind in der gleichen Bauart errichtet worden wie dieses Bauwerk. Die Sanierungskosten belaufen sich auf ca. 1 Mio. € je Bauwerk. Die Sanierungskosten sind auch für dieses Bauwerk zu veranschlagen.

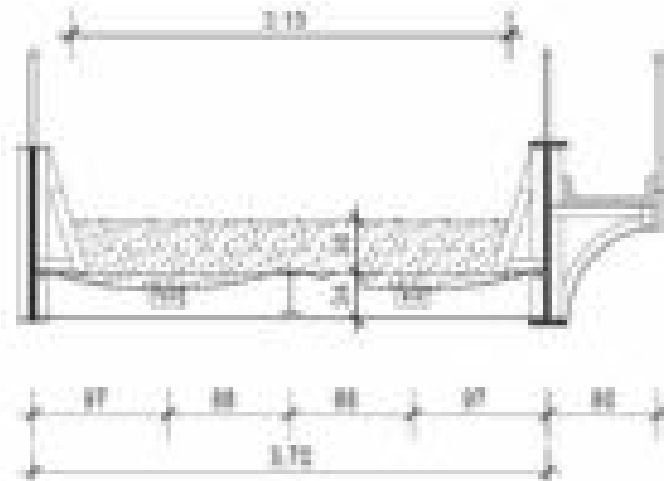


Abb. 150 Querschnitt der EÜ Bouchéstraße und derzeitiger Belagsaufbau

Auch nach der Sanierung des Bauwerks kann die nutzbare Breite des Bauwerks infolge der Trogbauweise gegenüber dem Bestand nicht vergrößert werden und wird ca. 3,15 m betragen. Das Bauwerk wird somit eine Engstelle für die Radschnellverbindung darstellen.

Um diese Engstelle für den Radschnellweg zu beheben, ist parallel zum bestehenden Überführungsbauwerk ein neues Brückenbauwerk zu errichten. Die bestehende EÜ Bouchéstraße könnte zur Überführung der Fußgänger genutzt werden und die neue Brücke zur Überführung der Radfahrer. Neben dem bestehenden Bauwerk bestanden in der Vergangenheit weitere Eisenbahnüberführungen. Die Widerlager dieser Brücken sind noch erhalten, aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Wiederverwendbarkeit der bestehenden Widerlager für die neue Radschnellwegbrücke kann nur auf der Grundlage von Materialuntersuchungen beurteilt werden. Es wird aber nicht erwartet, dass der Erhalt der Widerlager gegenüber dem Abbruch und dem Neubau der Widerlager monetäre Vorteile birgt. Das Erscheinungsbild des Brückenbauwerks und der Umgang mit den Bestandswiderlagern ist mit der zuständigen Denkmal-schutzbehörde abzustimmen.

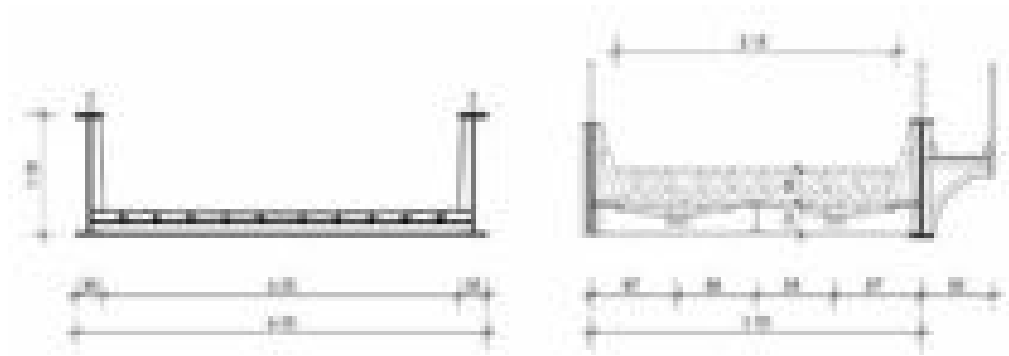


Abb. 151 Querschnitt der EÜ Bouchéstraße und des neuen Brückenbauwerks

Die Gesamtstützweite des neuen Brückenbauwerks beträgt ca. 30 m und die nutzbare Breite 4,0 m entsprechend der erforderlichen Breite von Radschnellwegen ohne begleitenden Gehweg. Auf der Grundlage eines Kostenansatzes von 2.800 €/m² ergeben sich damit die Baukosten zu ca. 340.000 €.

Insgesamt sind Kosten für die Sanierung der bestehenden Brücke und dem Neubau einer parallelen Überführung von 1,3 Mio. € bis 1,4 Mio. € zu erwarten.

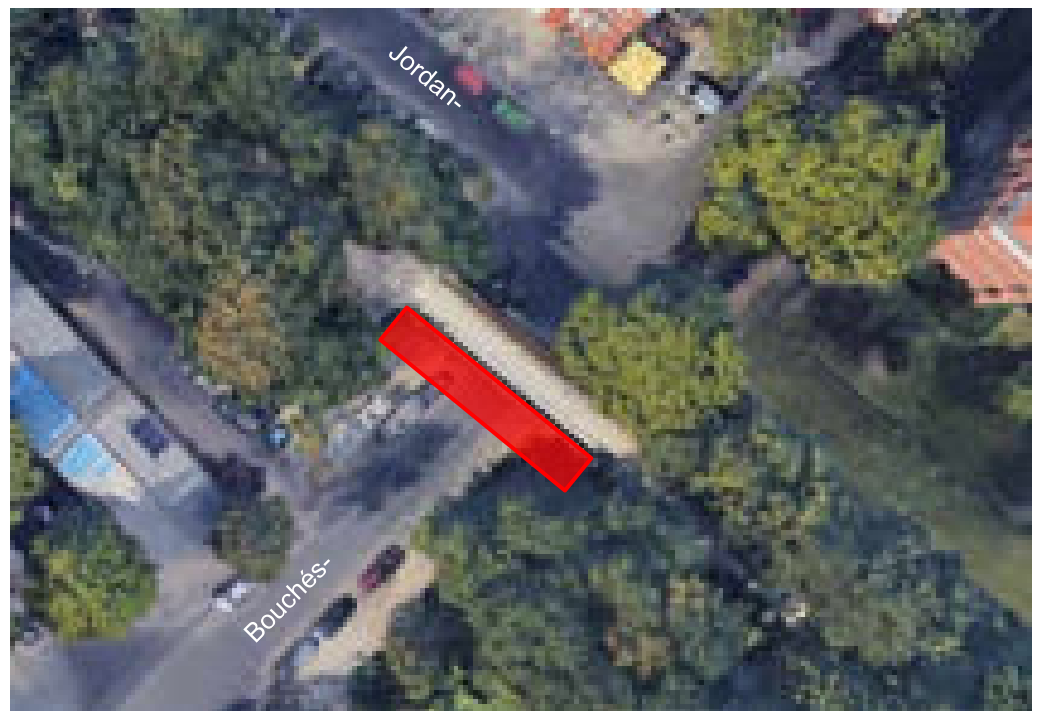


Abb. 152 Luftbild im Bereich der EÜ Bouchéstraße und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks (© Google Maps)

5.2.19 Bauwerk – EÜ Lohmühlenstraße (Y.17)

Tab. 24 Kenndaten EÜ Lohmühlenstraße

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Lohmühlenstraße
Verkehrslastträger:	DB Netz oder Stadt Berlin
Baujahr:	1901
Bauwerksart:	Stahlbrücke mit anschließenden Mauerwerksbögen
Konstruktionsart:	Genietet Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträger mit beidseitig anschließenden Mauerwerksbögen
Pfeiler:	Mauerwerk
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	Kies-Sand-Gemisch. Entwässerung schadhaft oder nicht vorhanden. Wasser tritt durch den Überbau und tropft durch
Oberflächenbeschaffenheit:	Korrosionsschutz des gesamten Bauwerks mangelhaft. Das Bauwerk weist deutlich Korrosionsschäden auf Mörtelfugen im Widerlager sowie an den Pfeilern offen und/oder ausgewaschen. Steine fehlen oder ausgebrochen Stirnwände der Mauerwerksbögen gerissen. Steine sind ausgebrochen
Absturzsicherung:	Holmgeländer, Höhe ca. 135 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Instandsetzung des Mauerwerks der Widerlagerwände und Flügel Erneuerung des Korrosionsschutzes aller Stahlbauteile (Überbau, Pfeiler) Erneuerung der Absturzsicherung (nicht Übersteigbar) Erneuerung der Bauwerksentwässerung und des Brückenbelags (Sand-Kies-Gemisch). Die tragfähige Restdicke der Fahrbahntafel ist zu erfassen und zu beurteilen
Besonderheiten:	Das derzeit nicht genutzte Nachbarbauwerk ist stark korrodiert Es besteht voraussichtlich Denkmalschutz
Gesamteindruck:	Beurteilung aus Bauwerksbuch nicht vorhanden, optisch schlechter und dringend unterhaltungsbedürftiger Zustand



Abb. 153 Seitenansicht



Abb. 154 Fahrbahnbelag und Geländer



Abb. 155 Korrosionsschäden am nicht genutzten Nachbarüberbau



Abb. 156 Brückenuntersicht



Abb. 157 Risse und offene Fugen in den Stirnwänden der Bögen

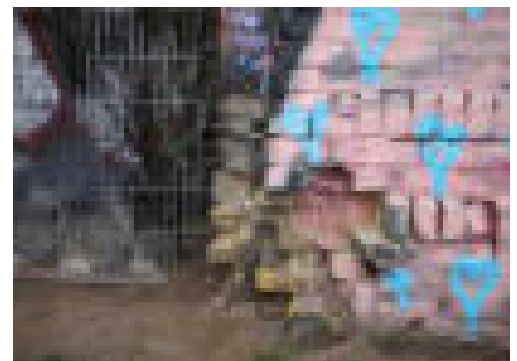


Abb. 158 Steinausbruch am Pfeilerfuß

Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Eisenbahnüberführung aus der Jahrhundertwende die heute als Geh- und Radwegüberführung genutzt wird. Die Eisenbahnüberführung bestand in Querrichtung aus drei einzelnen, genieteten Stahlbrücken die heute noch vorhanden sind. Zwei der Brücken werden heute als Geh- und Radwegbrücken genutzt, die dritte ist gesperrt. Der Zustand des Bauwerks ist dringend unterhaltungsbedürftig.

An der Yorckstraße in Berlin werden derzeit die Yorckbrücken 10, 11, 14 und 17 saniert. Die Brücken sind in vergleichbarer Bauart errichtet worden wie diese Bauwerke. Die Sanierungskosten belaufen sich auf ca. 1 Mio. € je Bauwerk. Diese Sanierungskosten sind hier je Teilbauwerk zu veranschlagen. Es sind

voraussichtlich alle drei Bauwerke instand zu setzen um die geplante Breite des Radschnellwegs zu erreichen. Damit sind 3 Mio. € für die Sanierung der Stahlüberbauten und der direkt angrenzenden Bogenwiderlager zu erwarten.



Abb. 159 Querschnitt der EÜ Lohmühlenstraße

Das Mauerwerk der angrenzenden Gewölbebögen setzt sich zwischen Kiefholzstraße und Jordanstraße bis zur EÜ Bouchéstraße (ca. 400 m) fort. Dieses ist ebenfalls instandsetzungsbedürftig. Das Mauerwerk ist rissig und verwittert. Einzelne Steine müssen ersetzt werden. Für die Instandsetzung dieser Stützwände bzw. Bögen entlang der Kiefholzstraße und der Jordanstraße wird mit 300.000 € veranschlagt.

5.2.20 Bauwerk – EÜ Görlitzer Ufer (Y.18)

Tab. 25 Kenndaten EÜ Görlitzer Ufer

Verkehr oben:	Geh- und Radweg
Verkehr unten:	Görlitzer Ufer und Landwehrkanal
Verkehrslastträger:	DB Netz oder Stadt Berlin
Baujahr:	Jahrhundertwende
Bauwerksart:	Trogbrücke
Konstruktionsart:	genietete Stahlkonstruktion
Statisches System:	Einfeldträgerkette über 5 Felder
Pfeiler:	Mauerwerk
Widerlager:	Mauerwerk
Zustand der Lager:	nicht sichtbar bzw. inspizierbar
Zustand der ÜKO:	nicht vorhanden
Zustand des Belags:	Kies-Sand-Gemisch, Entwässerungsleitungen abgerissen
Oberflächenbeschaffenheit:	Mangelnder Zustand des Korrosionsschutzes Fugen in den Widerlagern und Pfeilern gerissen. Steine zum Teil gerissen
Absturzsicherung:	Füllstabgeländer, Höhe ca. 112 cm
Erforderliche Maßnahmen:	Mauerwerksfugen der Widerlager und Pfeilern neu ausmörteln. Steine bereichsweise ausbessern Korrosionsschutz aller Stahlbauteile erneuern Erneuerung der Bauwerksentwässerung und des Brückenbelags (Sand-Kies-Gemisch). Die tragfähige Restdicke der Buckelbleche ist zu erfassen und zu beurteilen Erhöhung der Absturzsicherung (Höhe $\geq 1,30$ m)
Besonderheiten:	Es besteht voraussichtlich Denkmalschutz
Gesamteindruck:	Beurteilung aus Bauwerksbuch nicht vorhanden, optisch schlechter und dringend unterhaltungsbedürftiger Zustand

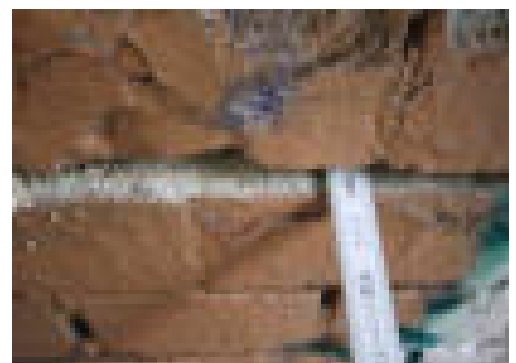


Abb. 160 Seitenansicht im Bereich Görlitzer Ufer



Abb. 161 Offene Mauerwerksfugen

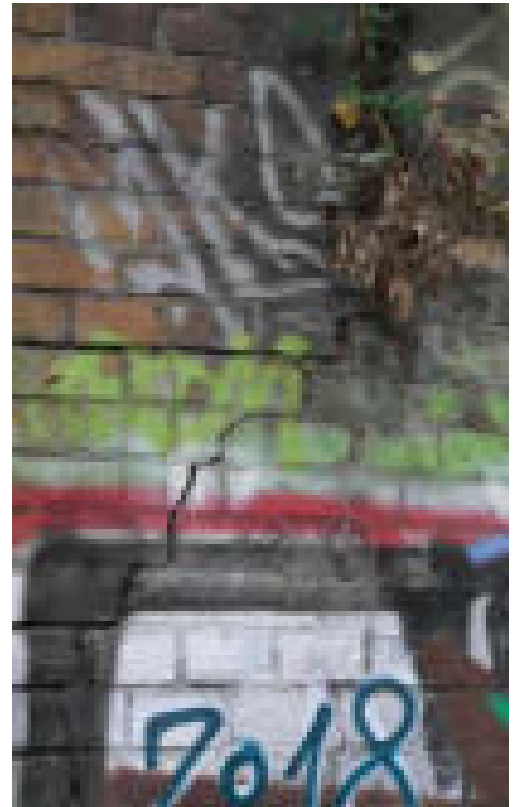


Abb. 162 Fahrbahnbelag und Geländer

Abb. 163 Risse Widerlagerwand



Abb. 164 Korrosionsschäden

Abb. 165 Defekte Entwässerung

Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Eisenbahnüberführung die heute als Geh- und Radwegüberführung genutzt wird. Der Zustand des Bauwerks ist dringend unterhaltungsbedürftig.

Bei dem Bauwerk handelt es sich in statischer Hinsicht um eine Einfeldträgerkette über 5 Felder. Die Feldweiten und die Querschnitte differieren feldweise. Die Gesamtlänge des Bauwerks beträgt ca. 65 m.

An der Yorckstraße in Berlin werden derzeit die Yorckbrücken 10, 11, 14 und 17 saniert. Die Brücken sind in der gleichen Bauart errichtet worden wie dieses

Bauwerk. Die Sanierungskosten belaufen sich auf ca. 1 Mio. € je Bauwerk. Dieses Bauwerk weist ungefähr die doppelte Länge wie die Yorckbrücken auf. Es sind damit auch die doppelten Sanierungskosten für dieses Bauwerk in Höhe von etwa 2 Mio. € zu veranschlagen.

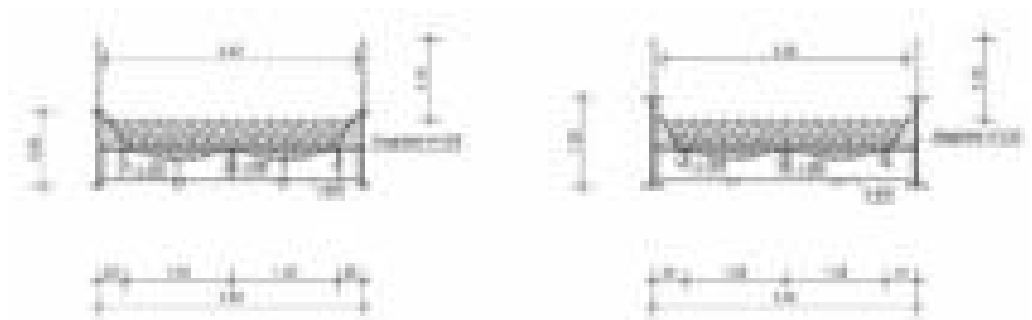


Abb. 166 Querschnitt der EÜ Görlitzer Ufer. Links: im Bereich der unterführten Gehwege. Rechts: im Bereich der Unterführten Straße und des Kanals

Auch nach der Sanierung des Bauwerks kann die nutzbare Breite des Bauwerks infolge der Trogbauweise gegenüber dem Bestand nicht vergrößert werden und wird ca. 3,3 m betragen. Das Bauwerk wird somit eine Engstelle für die Radschnellverbindung darstellen.

Um diese Engstelle für den Radschnellweg zu beheben, ist parallel zum bestehenden Überführungsbauwerk ein neues Brückenbauwerk zu errichten. Die bestehende EÜ Görlitzer Ufer könnte zur Überführung der Fußgänger genutzt werden und die neue Brücke zur Überführung der Radfahrer. Nördlich des bestehenden Bauwerks bestanden in der Vergangenheit weitere Eisenbahnüberführungen. Die Widerlager und Pfeiler dieser Brücken sind zum Teil noch erhalten, aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Widerlager und Pfeiler könnten für die neue Radschnellwegüberführung genutzt werden, wobei die Wiederverwendbarkeit der bestehenden Widerlager nur auf der Grundlage von Materialuntersuchungen eingeschätzt werden kann. Es wird aber nicht erwartet, dass der Erhalt der Widerlager gegenüber dem Abbruch und dem Neubau der Widerlager maßgebliche monetäre Vorteile birgt. Das Erscheinungsbild des Brückenbauwerks und der Umgang mit den Bestandswiderlagern ist mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

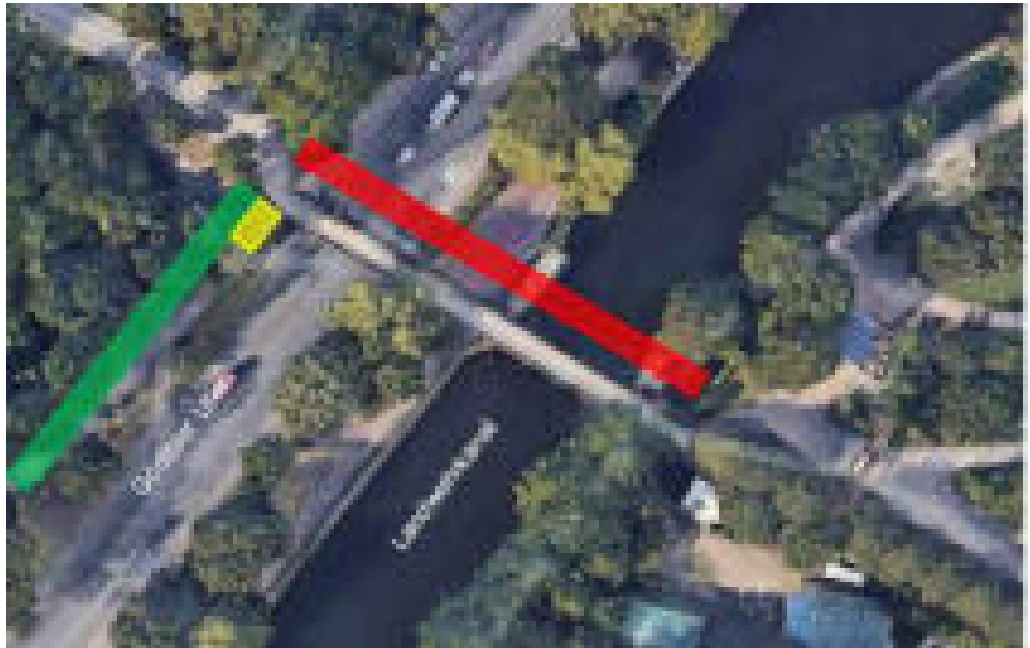


Abb. 167 Luftbild im Bereich der EÜ Görlitzer Ufer und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks nördlich auf den Bestands Pfeilern (rot) und Rampe (grün) mit Treppenanlage (gelb) (© Google Maps)

Die Gesamtstützweite des neuen Brückenbauwerks würde ca. 65 m betragen und die nutzbare Breite 4,0 m entsprechend der erforderlichen Breite von Radschnellwegen ohne begleitenden Gehweg. Auf der Grundlage eines Kostenansatzes von 2.800 €/m² ergeben sich damit die Baukosten zu ca. 730.000 €. Die Radfahrer würden infolge des neuen Brückenbauwerks direkt in den Görlitzer Park geleitet.

Um dies zu vermeiden, muss im Bereich des vorhandenen Treppenabgangs aus dem Görlitzer Park eine Rampe in Richtung Süden gebaut werden, um die Radfahrer südlich am Görlitzer Park auf der Wiener Straße vorbeizuführen. Es wäre empfehlenswert an der Stelle des Treppenabgangs die Rampe zu platzieren und daneben eine neue Treppenanlage anzuordnen. Der Höhenunterschied zwischen der Fahrbahn und dem umliegenden Gelände liegt in der Größenordnung von 5 m. Damit resultiert eine Rampenlänge von ca. 125 m. Die Kosten für die Rampe und den Ersatzneubau der Treppe werden mit 400.000 € veranschlagt. Der Ersatz der vorhandenen Treppenanlage ist mit dem zuständigen Bezirksamt abzustimmen.

Die Kosten für die Sanierung des Bestandsbauwerks, den Bau einer neuen Brücke nördlich des Bestandes und den Bau einer neuen Treppe und Rampe belaufen sich damit auf ca. 3,1 Mio. €



Abb. 168 Treppenabgang Görlitzer Park (© Google Maps)

Als Alternative muss das neue Bauwerk südlich der bestehenden Brücke angeordnet werden. Die Wiederverwendbarkeit der bestehenden Widerlager ist somit aus geometrischen Gründen ausgeschlossen. Die Rampe kann als Teil des Brückenbauwerks ausgebildet werden um den Radfahrer gezielt am Görlitzer Park entlang zu führen. Die Bauwerkskosten ergeben sich anhand des zuvor gewählten Kostenansatzes zu 2,1 Mio. € (Länge 65 m + 125 m; Breite 4 m; Kosten 2.800 €/m²). Zudem werden Flächen von der „Wagenburg Lohmühle“ in Anspruch genommen. Die Eigentumsverhältnisse sind zu klären.



Abb. 169 Luftbild im Bereich der EÜ Görlitzer Ufer und mögliche Lage eines neuen Brückenbauwerks südlich der Bestandsbrücke (© Google Maps)

Die Kosten belaufen sich für diese Variante inkl. der Sanierung der Bestandsbrücke auf 4,1 Mio. €. Kosten für notwendigen Grunderwerb sind nicht enthalten.

Als Alternative zu den vorgeschlagenen Varianten wurde diskutiert, von der bestehenden Eisenbahnüberführung einen Abzweig für die Radfahrer in südliche Richtung zu bauen. Die mögliche Lage dieser Rampen, die in der Form von

Brücken ausgeführt werden müssen, werden in der nachfolgenden Graphik dargestellt. Die Bauwerkslängen ergeben sich aufgrund der maximalen Längsneigung für Radschnellwege von 4 % und einem Höhenunterschied von ca. 5 m zu 125 m. Die Kosten ergeben sich hierfür mit dem zuvor gewählten Kostenansatz zu ca. 1,4 Mio. € (Länge 125 m; Breite 4 m; Kosten 2.800 €/m²). Der Anschluss an die Bestandsbauwerke ist aufgrund ihrer Trogbauweise kompliziert. Er ist im Bereich der vorgeschlagen Stellen aber voraussichtlich möglich, da die Trogwand in diesen Bereich sehr niedrig ist bzw. nahezu höhengleich mit dem derzeitigen Fahrbahnaufbau ist. Die Maßnahme ist mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abzustimmen, da das Erscheinungsbild maßgeblich verändert wird. Für diese Maßnahme ist die bestehende Eisenbahnüberführung zu sanieren. Insgesamt werden Kosten in Höhe von 3,4 Mio. € erwartet.



Abb. 170 Luftbild im Bereich der EÜ Görlitzer Ufer und mögliche Lage von Rampen für Radfahrer (© Google Maps)

Als Vorzugsvariante wird die Variante mit einem neuen Brückenbauwerk nördlich der bestehenden Eisenbahnüberführung vorgeschlagen. Die Variante ist im Vergleich zu den übrigen Varianten am wirtschaftlichsten, bietet die größte nutzbare Breite und verändert das Stadtbild am wenigsten.

6 Vorzugsvariante

6.1 Kurzanalyse der Vorzugstrasse

Im Rahmen der Untersuchung der Machbarkeit und der Festlegung der Vorzugstrasse anhand des Bewertungsschemas haben sich für die Y-Trasse zwei

Ausbaustufen ergeben. Der Endausbau – Stufe 2 – ist im Wesentlichen von dem Neubau des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal abhängig. Ohne diese Überquerungsmöglichkeit wird das Potenzial des südlichen Trassenarms als deutlich geringer eingeschätzt, sodass ein Ausbau zunächst erst zwischen der Stubenrauchstraße bis zum Britzer Verbindungskanal erforderlich ist. Dort knickt die Vorzugstrasse in der Zwischenstufe (Stufe 1) entsprechend der Führung des Mauerwegs nach Osten ab, weiter entlang der Grünanlage Baumschulenstr./ Chris-Gueffroy-Allee über den Mauerweg bis zur Kieholzstraße. Entlang des Mauerwegs ist bereits im Bestand weitgehend ein breiter Weg asphaltiert. Der Ausbau der Grenzallee sowie des Weges parallel zur Autobahn A 100 ist erst mit der Fertigstellung des Brückenbauwerks erforderlich. Zur Überquerung des Teltowkanals in Richtung Westen ist im Endausbau die Reaktivierung der Alten Späthbrücke anzustreben, da dadurch eine deutlich attraktivere Führung des Radverkehr entlang des Delfter Ufer ermöglicht wird. Da das Delfter Ufer erst kürzlich ausgebaut wurde, ist eine Verbreiterung in den nächsten Jahren zunächst kaum vertretbar. Solange dient die bestehende Neue Späthbrücke zur Überwindung des Teltowkanals und führt die Radschnellverbindung über die Neue Späthstraße, Haarlemer Straße und Franz-Körner-Straße bis zur Rungiusstraße, in der beide Ausbaustufen wieder zusammengeführt werden.

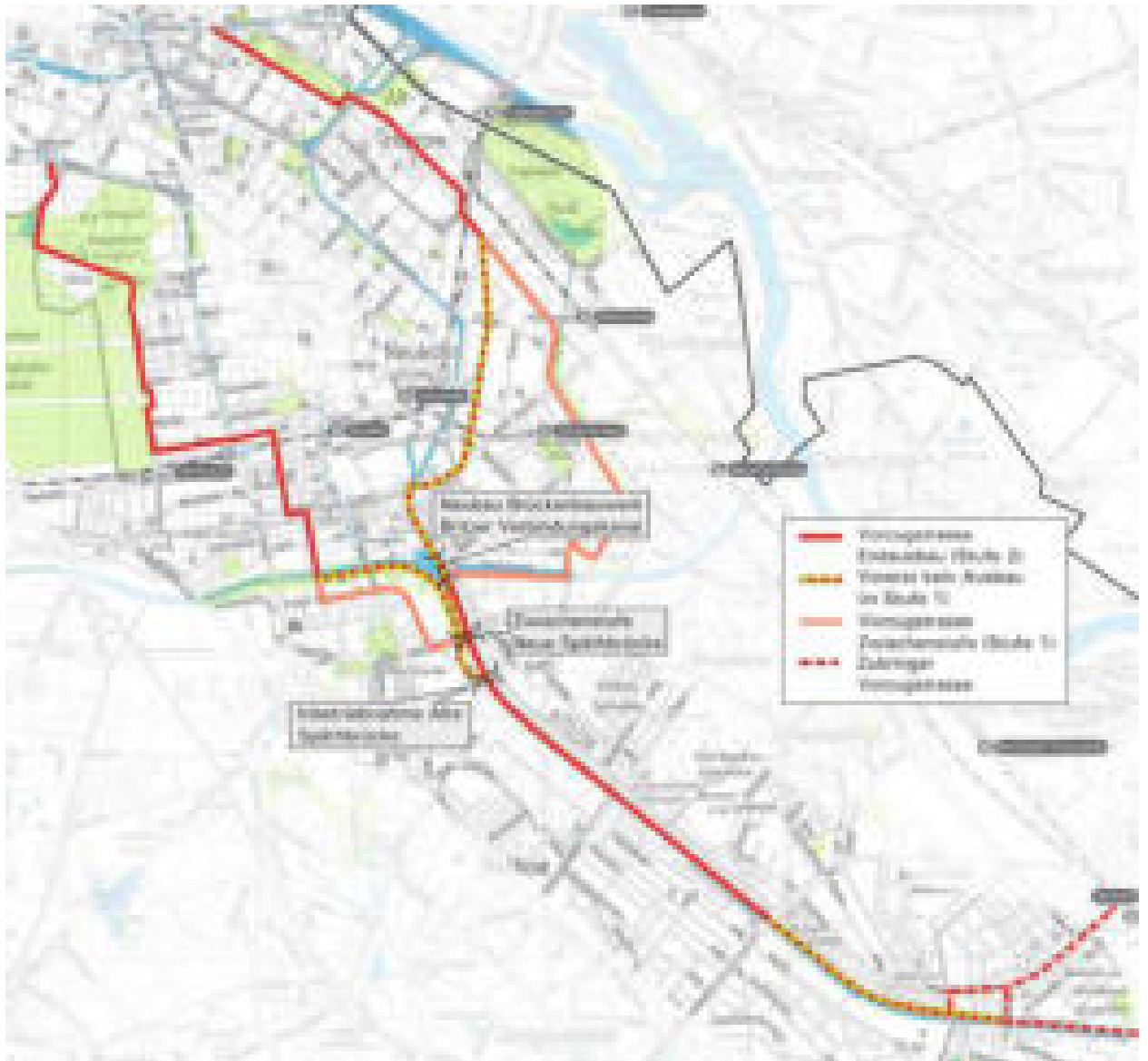


Abb. 171 Übersicht Ausbaustufen Y-Trasse

In der weiteren Betrachtung wird der Endausbau als Stufe 2 bezeichnet. Die Stufe 1 listet die Kenndaten für die Abschnitte auf, die in der Zwischenstufe als Radschnellverbindung genutzt werden. Die Länge der Radschnellverbindung in der Endausbaustufe beträgt etwa 20 km, die Abschnitte, die nur als Übergangslösung genutzt werden sollen, weisen eine Gesamtlänge von 6,6 km auf.

Die Vorzugstrasse im Endausbau wird überwiegend auf einem separaten Weg abseits des Kfz-Verkehrs geführt (63,2 %). Sie führt auf dem Betriebsweg der A 100 sowie der A 113 sowie entlang des Delfter Ufers und auf dem Görlitzer Bahndamm. Weiterhin stellt die Führung zwischen Columbiadamm und dem Nordeingang des Tempelhofer Feldes eine eigenständige Führung dar. Entlang von Hauptverkehrsstraßen verläuft sie ausschließlich im Bereich der Grenzallee, des Columbiadamm, der Kieholzstraße und der Wiener Straße (15,7 %). Die Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße im Zuge von Anliegerstraßen wird in der Endausbaustufe auf einer Strecke von 4,30 km zwischen der Oderstraße und Rungiusstraße sowie auf der Lilienthalstraße vorgesehen (21,4 %).

Tab. 26 Anteil verschiedener Führungsformen auf der freien Strecke

RSV-Führung Strecke	Länge Stufe 2 [km]	Anteil [%]	Länge Stufe 1 [km]	Anteil [%]
Eigenständiger Weg mit parallelem Gehweg	12,69	63,2	3,14	47,3
Bevorrechtigte Fahrradstraße	4,30	21,4	2,39	36,0
Radweg an Hauptverkehrsstraße	3,16	15,7	0,73	11,0
SUMME	20,15	100	6,26	100

Die numerische Auswertung der Vorzugsführung bezogen auf die Knotenpunkte ist in Tab. 27 dargestellt. Von den 34 durch Vorfahrt geregelten Knotenpunkten entfallen 25 auf die Bevorrechtigung im Zuge von Fahrradstraßen. In der Hauptverkehrsstraße der Wiener Straße hat der Radverkehr bereits im Bestand Vorfahrt.

Die Hauptverkehrsstraßen Columbiadamm (KP-056), Buschkrugallee (KP-113), Silbersteinstraße (KP-073), Sonnenallee (KP-023) und Kiefholzstraße (KP-021) werden im Zuge einer neu zu errichtenden Signalisierung überquert. Zusätzlich wird eine neue Signalisierung im Zuge der Querung Dieselstraße (KP-022) eingerichtet. In der Zwischenstufe sind signalisierte Querungen über die Sonnenallee (KP-047) und Dammweg (KP-041) erforderlich.

Weiterhin werden in der Stufe 2 nur sechs, bereits im Bestand signalisierte Knotenpunkte, gekreuzt. Hier ist eine Anpassung der Signalisierung erforderlich bzw. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, um den Radverkehr vor einer Bedarfs-LSA (Columbiadamm Querung Hasenheide) zu entschleunigen (Langsamfahrbereiche).

Tab. 27 Anteil verschiedener Führungsformen in den Knotenpunkten

RSV-Führung Knotenpunkte	Länge	Stufe 2	Stufe 1
Plangleich	Vorfahrtgeregelt	34	10
	Signalisiert	6	3
	Neubau LSA	6	2
SUMME		46	15

6.2 Vorzugsführung innerhalb der Vorzugstrasse

6.2.1 Vorzugsführung Endausbau

Lilienthalstraße/Columbiadamm (Y-27)

Der Abschnitt führt ausgehend vom Südsterne straßenbegleitend über die Lilienthalstraße bis zum Columbiadamm auf Höhe der Straße 645. Die Lilienthalstraße ist gegenwärtig als Tempo-30-Zone (Y-27-a-4) ausgewiesen. Die Lilienthalstraße weist in diesem Bereich derzeit Kopfsteinpflaster auf und es wird beidseitig in Längsaufstellung bei einer Querschnittsbreite von etwa 10,90 m auf der Fahrbahn geparkt. Ab der ungesicherten Einmündung Lilienthalstraße/Züllichauer Straße ist eine Sackgasse ausgeschildert und die Durchfahrt nur für den Fuß- und Radverkehr möglich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h beschränkt. Nach dem Einmündungsbereich reduziert sich die Fahrbahnbreite auf etwa 5,00 m. Die unbefestigten Seitenräume dienen dem

ruhenden Kfz-Verkehr. Etwa auf Höhe der Tennisplätze wird die Fahrbahnbreite durch Sperrpfosten eingeschränkt, eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr ist aber dennoch möglich. Die beiden derzeit inhomogenen Abschnitte der Lilienthalstraße sollen im Zuge der Realisierung einer Radschnellverbindung als Fahrradstraße mit einer durchgängigen guten asphaltierten Oberfläche gestaltet werden. Im Bereich des Sportgeländes muss das Parken neu geordnet werden sowie durch geeignete flankierende Maßnahmen der Durchgangsverkehr für den Kfz-Verkehr minimiert werden.

Auf Höhe des Columbiadamms endet die Führung der RSV als Fahrradstraße und wird als Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Fahrbahnseite fortgeführt, sodass die Straße zunächst nicht gequert werden muss. Der Knotenpunktbereich ist von parkenden Autos frei zu halten. Auf der südlichen Fahrbahn sind zwar bereits im Bestand teilweise Zweirichtungsradwege vorzufinden, hier ist aber aufgrund des Sommerbads Neukölln ein erhöhtes Konfliktpotenzial zu erwarten. Vor dem Eingang des Sommerbads Neukölln befindet sich bereits eine Lichtsignalanlage, hier muss auf der nördlichen Fahrbahnseite durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen ein Aufmerksamkeitsbereich (oder Langsamfahrbereich) geschaffen werden, um Konflikte zwischen RSV und querenden Fußgängern zu vermeiden (siehe 114). Die Führung der Radschnellverbindung soll allerdings auf der Nordseite bis auf Höhe der Straße 645 fortgeführt werden. Die Kfz-Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt des Columbiadamms beträgt etwa 16.400 Kfz/24h, der Columbiadamms ist ebenso Bestandteil des Busvorrangnetzes. Zur Querung der 12,00 m breiten Fahrbahn ist eine Lichtsignalanlage erforderlich. Eine Priorisierung für den Radverkehr ist aufgrund der Randbedingungen allerdings nicht möglich.



Abb. 172 Langsamfahrbereich KP 55

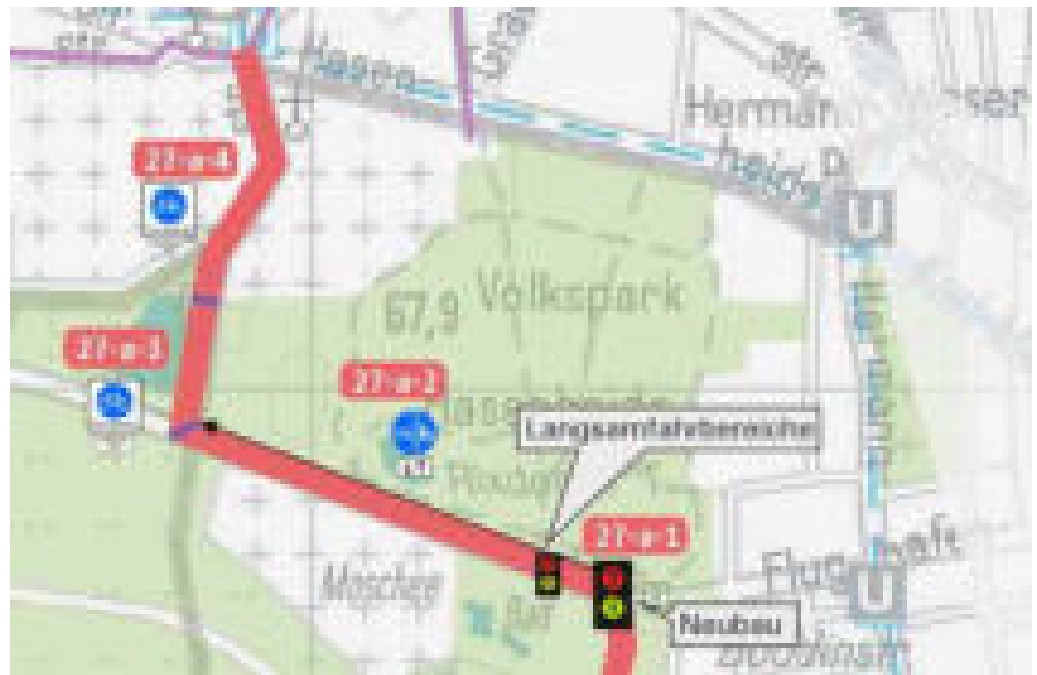


Abb. 173 Abschnitte Y-27 -a

Straße 645/ Oderstraße (Y-23 bis Y-26)

Die Weiterführung in Richtung Oderstraße erfolgt über die Straße 645, diese ist auch Teil des Berliner Fahrradroutenhauptnetzes (TR 3) und als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite zwischen etwa 3,00 m und 4,50 m ausgewiesen. Die Flächenverfügbarkeit ist aufgrund der angrenzenden Grundstücke (Sommerbad Neukölln, Tempelhofer Feld und der Kleingartenkolonie) begrenzt, eine Verbreiterung ist nur mit Grunderwerb möglich. Ein Erwerb der Flächen und die damit einhergehende Versetzung der Zaunanlage des Tempelhofer Feldes, sollte mittelfristig angestrebt werden, da das Konfliktpotenzial aufgrund der naheliegenden Eingangsbereiche (Straße 645/ Oderstraße/ Herrfurthstraße) der Tempelhofer Feldes als besonders hoch eingeschätzt wird.

Der genannte Eingangsbereich des Tempelhofer Feldes ist durch entsprechende flankierende Maßnahmen, die eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für den Radverkehr haben (bspw. Aufmerksamkeitsstreifen), zu gestalten. Für den Fußverkehr sind entsprechende Hinweisschilder aufzustellen, die auf die Führung der RSV hinweisen.

Der weitere Verlauf der Radschnellverbindung verläuft östlich des Tempelhofer Feldes über die Oderstraße, diese ist derzeit Teil einer Tempo-30-Zone. Der nördliche und südliche Abschnitt wird durch ein Teilstück Zweirichtungsradweg (3,50 m) mit angrenzenden Gehweg separiert. Der nördliche Abschnitt weist eine etwa 3,80 m breite asphaltierte Fahrbahn zwischen gepflasterten Flächen für den ruhenden Verkehr auf. Auf der östlichen Fahrbahnseite wird bisher in Schrägaufstellung geparkt, auf der westlichen Seite in Längsrichtung.

Bei Umsetzung einer Radschnellverbindung wird in der Oderstraße eine bevorrechtigte Fahrradstraße mit einer Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen (im Regelfall 0,75 m) zu anliegenden Kfz-Stellplätzen ausgeführt. Dies impliziert eine Neuordnung der Schrägstellplätze zu Längsparkständen. Durch den zusätzlichen Flächengewinn kann eine Fahrradstraße mit einer Breite von etwa 5,15 eingerichtet werden. Nach Maßgabe des MobG

sind im Rahmen der geltenden Gesetze Vorfahrtberechtigungen durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gegenüber den fünf einmündenden Nebenstraßen zu prüfen. Vorfahrtsberechtigungen können unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalls durch Z 301 / Z 306 StVO angeordnet werden. Die Bevorrechtigung einer Fahrradstraße kann auch mittels baulicher Maßnahmen (Gehwegüberfahrten, Aufpflasterungen, abgesenkte Bordsteine) im Bereich der nicht vorfahrtsberechtigten Straßen erfolgen. Bei einer baulichen Bevorrechtigung wird auf die wiederholende Anordnung von vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen verzichtet.

Die beiden folgenden Abbildungen zeigen gestalterische und bauliche Möglichkeiten im Zuge einer bevorrechtigten Fahrradstraße. Diese Entwürfe sind ein Arbeitsstand zur Bearbeitung der Arbeitshilfe für die Umsetzung von Fahrradstraßen im Auftrag von SenUVK.



Abb. 174 Mögliche Beschilderung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße

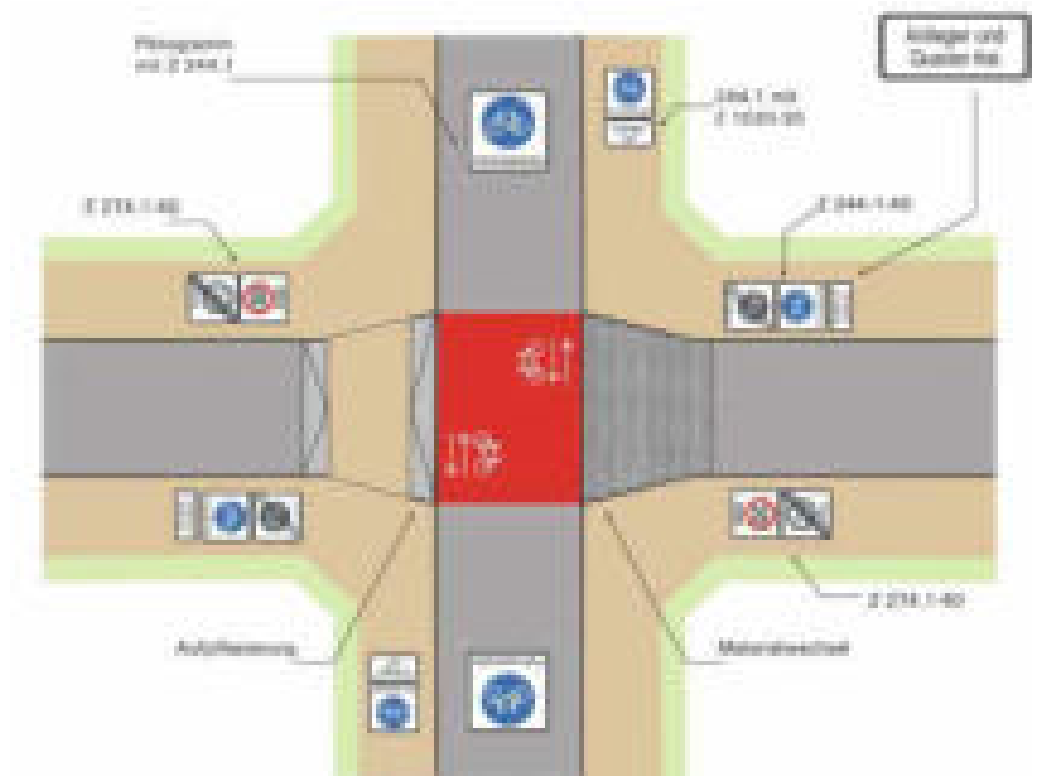


Abb. 175 Mögliche bauliche Bevorrechtigung einer Fahrradstraße

In der Oderstraße können planerische Maßnahmen zum Verhindern von quartiersfremdem Verkehr empfohlen werden. Gerade in den Sommermonaten ist ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen nicht unüblich, da viele Besucher des Tempelhofer Feldes mit dem Auto anreisen. Eine Möglichkeit, den Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen zu reduzieren und dabei die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen, besteht in der Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen. Bei der Einrichtung von Einbahnstraßen sind die Anforderungen für Feuerwehr, Rettungswagen und die Müllentsorgung zu berücksichtigen.

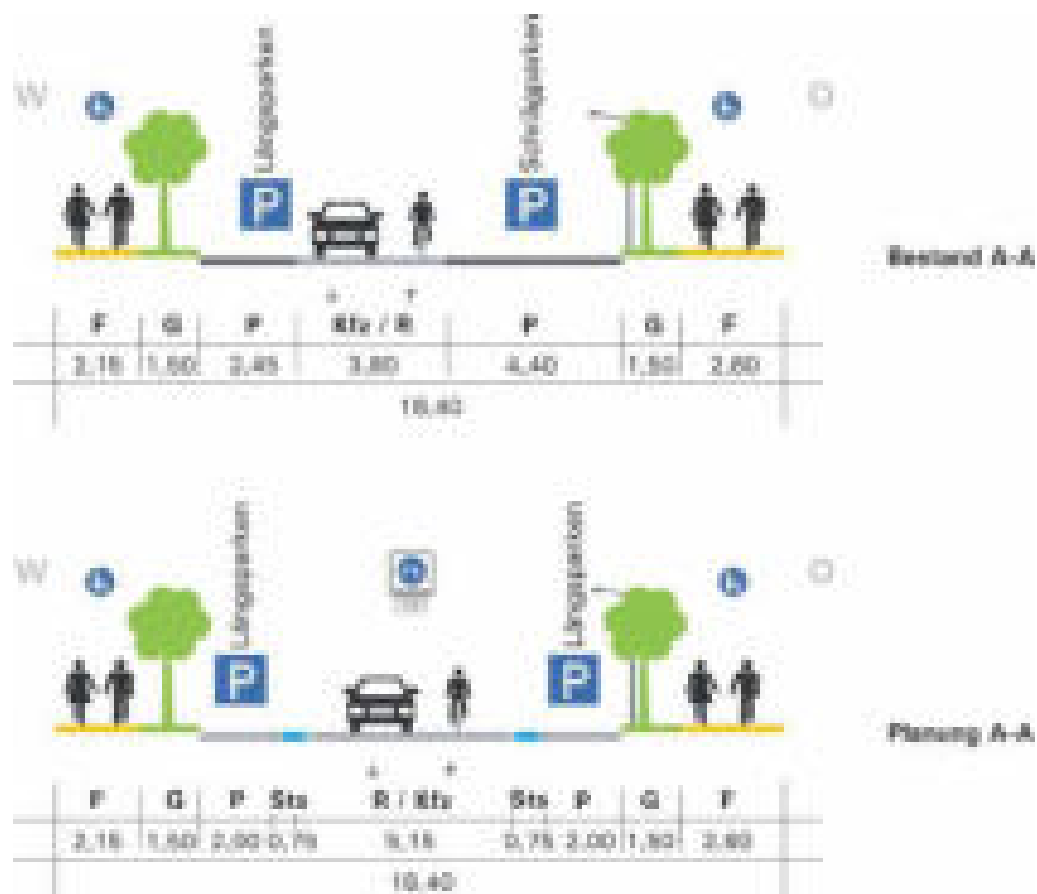


Abb. 176 Querschnittsbreite im Bestand und in der Planung in der Oderstraße (Y-25)

Auf dem kurzen Teilabschnitt (Y-24) kann der bestehende Zweirichtungsradweg problemlos auf 4,00 m verbreitert werden.

Der südliche Abschnitt (Y-23), derzeit ebenfalls Bestandteil einer Tempo-30-Zone, führt von dem südlichen Haupteingang des Tempelhofer Feldes (Sackgasse für den Kfz-Verkehr) bis zu der Einmündung Oderstraße/Emser Straße und weist zwei unterschiedliche Querschnittsgestaltungen im Bestand auf. Auf der westlichen Straßenseite verläuft durchgängig ein zu schmaler Zweirichtungsradweg (2,50 m), der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist und Beobachtungen zufolge häufig vom Fußverkehr genutzt wird. Zwischen der Zuwegung zum Anita-Berber-Park und der Warthestraße ist beidseitig Längsparken, teilweise auf unbefestigten Flächen möglich. Weiter südlich wird beidseitig in Schrägaufstellung geparkt. Die mit Kopfsteinpflaster ausgeführte Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5,00 m (nördlicher Abschnitt) und 10,00 m.

Im Zuge der RSV soll der Radverkehr hier ebenfalls auf einer bevorrechtigten Fahrradstraße geführt werden. Zu dem ruhenden Verkehr sind entsprechende Sicherheitstrennstreifen zu markieren. Das Kopfsteinpflaster ist auszutauschen und zu asphaltieren. Der vorhandene Radweg soll als Gehweg ausgewiesen werden. Für den Bereich vor dem Schützenhaus ist zu prüfen, ob hier einseitig oder beidseitigen Parken weiterhin erforderlich ist (Empfehlung absoluten Halteverbot). Für den Radverkehr wäre es erstrebenswert, diesen Bereich vom Autoverkehr freizuhalten, da aufgrund der Nähe zum Eingang des Tempelhofer Feld mit einem erhöhten Freizeitverkehr zu rechnen ist. Dazu eignen sich bauliche Sperrn, sogenannte „modale Filter“ als verkehrslenkende Maßnahmen.

Das Maßnahmenspektrum geht über Poller, Diagonalsperren, Schraffierungen oder Platzgestaltungen.

An der Einmündung Oderstraße/ Emser ist dem Radverkehr durch bauliche Maßnahmen Vorrang einzuräumen.

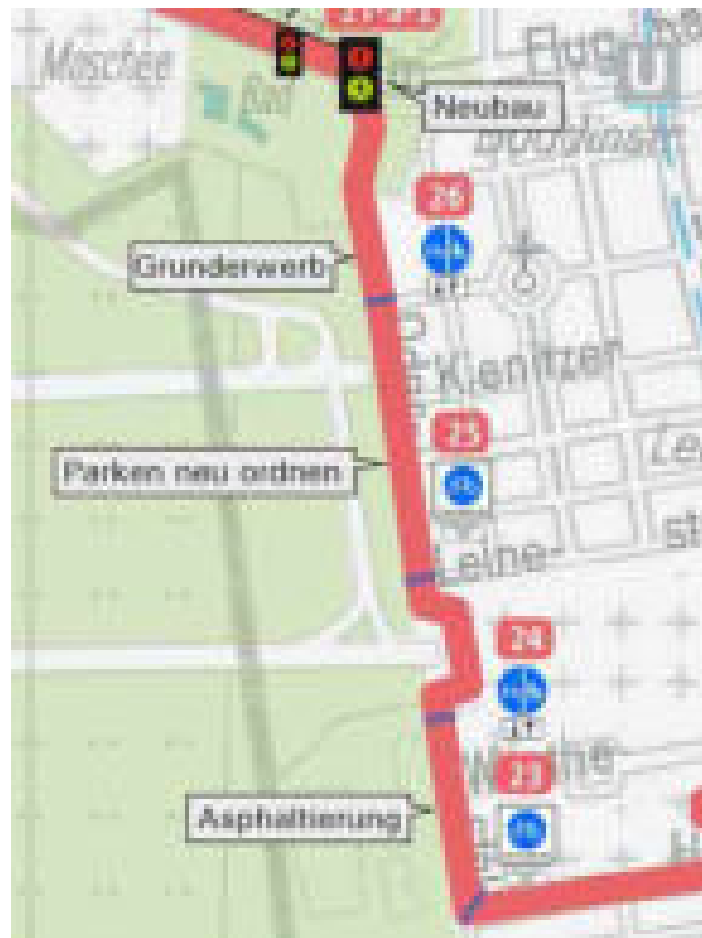


Abb. 177 Abschnitte Y-23 bis Y-26

Emser Straße/ Ilsestraße/ Bendastraße/ Britzkestraße/Rungiusstraße (Y-21)

Von der Einmündung Oderstraße/ Emser Straße verläuft die Radschnellverbindung bis zur Rungiusstraße/ Braunschweiger Ufer fast ausschließlich durch Erschließungsstraßen, die derzeit bereits Teil einer Tempo-30-Zone sind. Auf dieser Strecke sind zahlreiche vorfahrtgeregelte Knotenpunkte zu passieren sowie einen signalisierten Knotenpunkt über die Hauptverkehrsstraße Hermannstraße (Belastung etwa 24.000 Kfz/24h). Die Straße ist nicht Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes, jedoch wird die Emser Straße als Blockumfahrung von vielen Bussen genutzt. Eine Priorisierung für den Radverkehr ist in Abstimmung mit der VLB zu prüfen. Auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung Ilsestraße/Siegfriedstraße über die Hertabrücke bis zum Knotenpunkt Bendastraße/ Silbersteinstraße beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h. Die nutzbare Brückenbreite teilt sich in den Fahrbahnbereich mit einer Breite von 10,0 m der beidseitig vom ruhenden Verkehr zugeparkt wird, sowie beidseitigen Gehwegen auf. Die Querung der Silbersteinstraße (STeP III, Belastung 12.200 Kfz/24h) erfolgt bisher ohne gesicherte Querung. Hier ist eine signalisierte Quermöglichkeit einzurichten.

In der Bendastraße ist zwischen dem Kranoldplatz und der Silbersteinstraße eine Einbahnstraße angeordnet, die aber für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Weiter über die Britzkestraße und Rungiusstraße führt die vorgesehene Trasse der RSV derzeit durch eine Tempo-30-Zone mit zahlreichen vorfahrtsregelungen Knotenpunkten.

Die Fahrbahnbreiten betragen größtenteils zwischen 7,50 m (Britzkestraße) und 11,00 m, sodass die Einrichtung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße weitestgehend ohne großen baulichen Aufwand möglich ist. In Teilabschnitten muss der ruhende Verkehr einseitig entfallen oder halb auf dem Gehweg stattfinden, sodass eine durchgängige Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m erreicht werden kann. Das Parken auf der Rungiusbrücke (Fahrbahnbereich 6,00 m) muss unterbunden werden. Die Straßenabschnitt über die Hertabrücke wird trotz Linienführung eines Busses und einer derzeitigen zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Verträglichkeit zwischen der Buslinie und der Einrichtung einer Fahrradstraße über die Hertabrücke und Emser Straße wird als verträglich eingestuft.

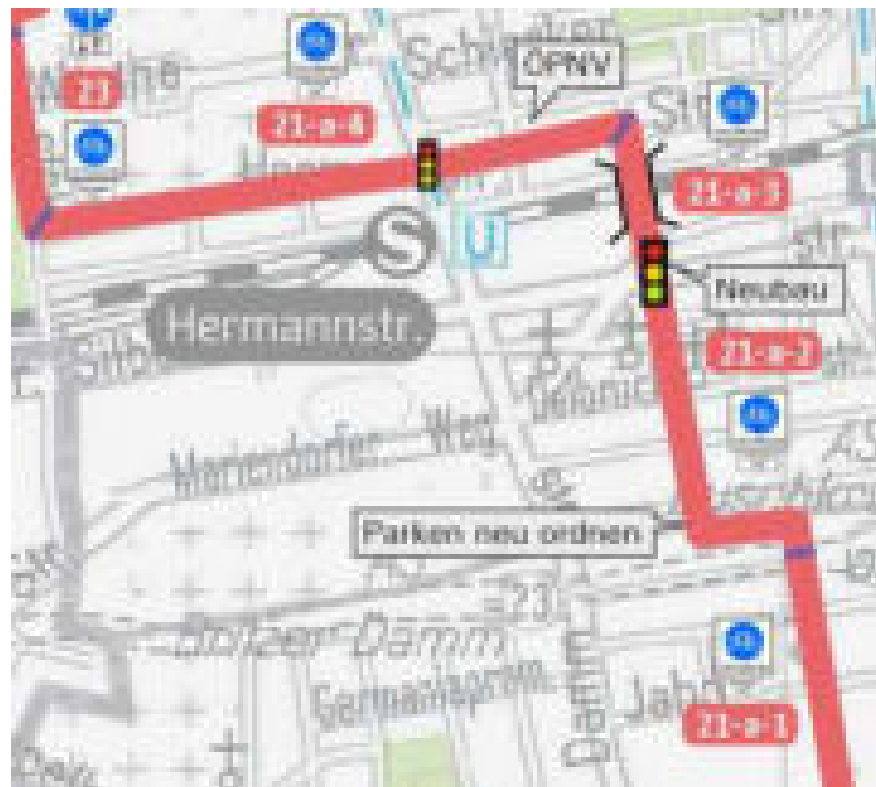


Abb. 178 Abschnitte Y-21

Delfter Ufer/Alte Späthbrücke (Y-19, Y-20)

Ausgehend von der Rungiusbrücke verläuft die RSV entlang der Braunschweiger und Delfter Ufers bis zur Späthstraße (Zubringer zur Alten Späthbrücke) durch eine geschützte Grünanlage. Auf diesem Abschnitt wird die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr entsprechend des Querschnittes für Sonderwege empfohlen. Da die Abschnitte unlängst auf eine Breite von 3,00 m bis 3,50 m ausgebaut wurden bzw. dies zeitnah geschehen soll, soll der vorhandene gepflasterte Weg als Gehweg genutzt werden und eine parallele Radver-

kehrsführung auf einem asphaltierten Weg angestrebt werden. Für die Umsetzung ist im Abschnitt (Y-19-a-2) voraussichtlich Grunderwerb zu tätigen. Es ist zu beachten, dass der Weg des Delfter Ufers in Abschnitten zur Erschließung der Rudervereine dient und auch vom Schwerverkehr der WSA genutzt 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. Für die notwendige Flächenversiegelung und Rodung des Buschwerks sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Eine zu querende Hauptverkehrsstraße ist die Buschkrugallee. Diese weist im Bestand eine Verkehrsstärke von etwa 20.000 Kfz/24 h auf, ist nicht Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes, aber im Stadtentwicklungsplan als übergeordnete Straßenverbindung (StEP II) deklariert. Die Einrichtung einer plangleichen Vorrangführung der RSV ist hier somit unter Vorbehalt 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 der Neubau einer Bedarfs-LSA dargestellt. Die lichtsignalgeregelte Querung ist mit Anforderungstasten und Schleifen zu versehen, um das Fahren ohne Halt zu ermöglichen. Auf der östlichen Fahrbahnseite sind Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr ausgewiesen. Die Erschließung sowie eine Wendemöglichkeit am Delfter Ufer sind zu hinterfragen. Ebenso, ob die Zufahrt mit in die Signalisierung eingebunden werden sollte.

Die Grünanlage führt direkt auf die Späthstraße (Parken beidseitig in Längsaufstellung), die gegenwärtig an der Alten Späthbrücke endet und der Erschließung der angrenzenden gewerblichen Grundstücke und der Kleingartenanlage dient. Der Einmündungsbereich mit der Überführung in die geplante Fahrradstraße muss entsprechend gestaltet werden, sodass gute Sichtbeziehungen herrschen. Auf der östlichen Fahrbahnseite sollte zur Einhaltung der Mindestfahrbahnbreite zudem das Parken aufgehoben werden. Für die Weiterführung über die Alte Späthbrücke sind östlich des Kanals neue Rampen zur Überwindung der Höhendifferenz anzuordnen. Zudem muss die Durchgangssperre für den Kfz-Verkehr durch bauliche Elemente verhindert werden.

Betriebsweg A 113 (Y-01 bis Y-06)

Über die Alte Späthbrücke erfolgt der Anschluss an den Betriebsweg der A 113, der sich östlich des Teltowkanals in Richtung Norden und Süden erstreckt. Der Betriebsweg ist bereits im Bestand sehr gut befahrbar und weist einen asphaltierten Weg mit einer Breite zwischen 3,50 und 4,50 m auf (unbeleuchtet), der gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt wird (Bestandteil des Mauerweges und des Teltowkanalweges). Die Einrichtung einer Radschnellverbindung mit einer Breite von 4,00 m, analog des Regelquerschnittes auf Sonderwegen, ist demzufolge nahezu problemlos möglich und erfolgt weitestgehend in Richtung Autobahn. Lediglich an Engstellen bei Unterquerung der Brückenbauwerke, bei anliegenden Rampen oder im Bereich der Bodenfilteranlage weicht die Radwegbreite von den vorgegebenen 4,00 m Breite ab. Teilweise können auch je nach Prognoseaufkommen im Fußverkehr die erforderlichen Gehwegbreiten reduziert werden oder eine Führung im Mischverkehr angeordnet werden. Im südlichen Bereich des Teltowkanals wird das Fußverkehrsaufkommen eher gering eingeschätzt. Eine Zählung des derzeitigen Aufkommens im Fuß- und Radverkehr sollte aber kurzfristig erfolgen. Ein Ausbau der südlichen Abschnitte (Y-01 und Y-02) ist erst nach Fertigstellung des Brückenbauwerks über

den Britzer Verbindungskanal erforderlich, da das Nutzungspotenzial des Fuß- und Radverkehrs sonst deutlich niedriger eingeschätzt wird.

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. 179 illustriert einen Abschnitt der RSV mit gesonderter Führung (Y-05), welcher eine Gehwegbreite von 2,20 m aufweist.

Anbindungen an das Radverkehrsnetz sind über die Stubenrauchstraße, die Johannisthaler Chaussee und die Neue Späthstraße gegeben, diese Straße werden im Zuge der RSV unterführt (Engstellen). Zugangsmöglichkeiten bestehen bisher für den Radverkehr an der Neuen Späthstraße und der Stubenrauchstraße durch in Richtung Norden orientierte Rampen. Für den Fußverkehr sind an allen drei Brückenbauwerken Treppenanlagen vorhanden.

Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme wurden Pappeln zwischen dem Betriebsweg und der Autobahn gepflanzt. Wurzelaufbrüche beschädigen bereits heute den Radweg. Es sind Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich (bspw. Wurzelschutzfolie), diese Maßnahmen sind mit Ausbau des Weges zu verbinden. Weiterhin befinden sich entlang der Strecke geschützte Biotope. Der Betriebsweg befindet sich vollständig im Eigentum des Bundes.

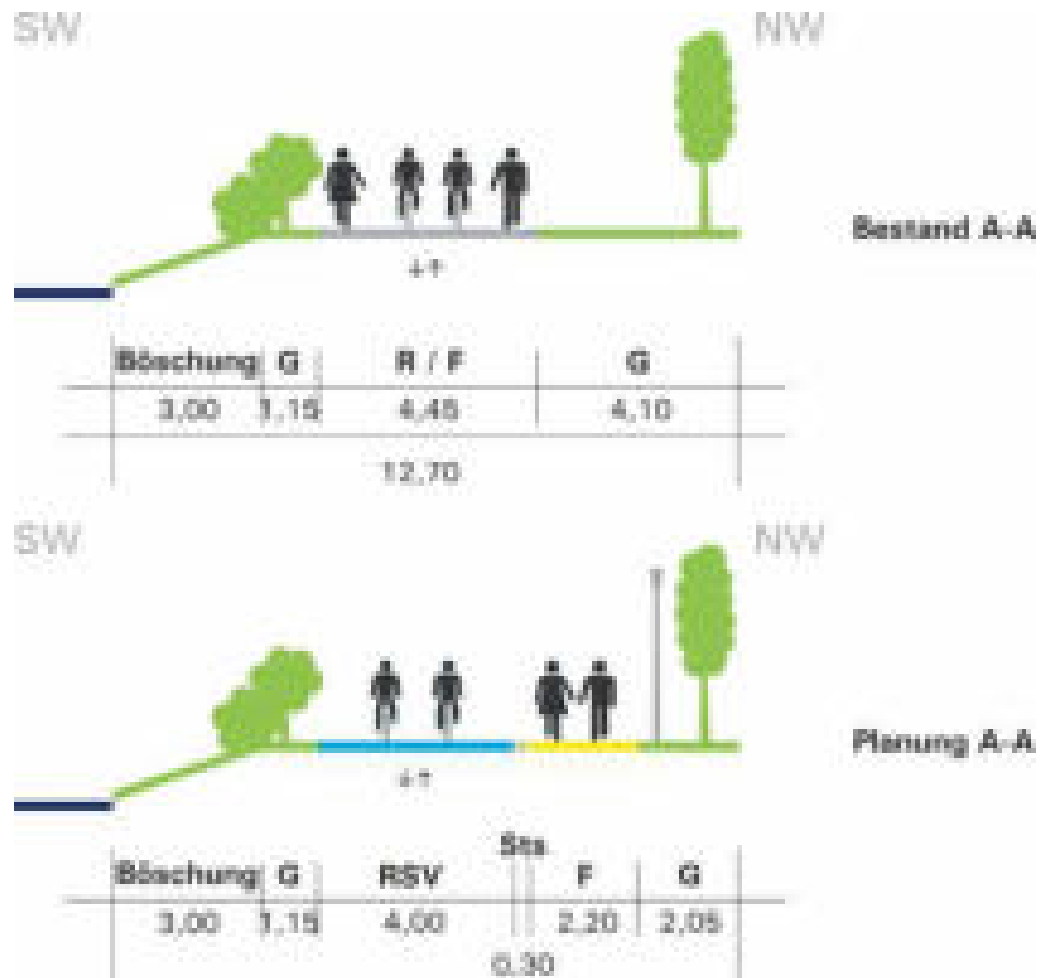


Abb. 179 Beispiel Bestands- und Planungsquerschnitt Betriebsweg A 113 (Y-05)

Verbindung Britzer Verbindungskanal bis Betriebsweg A 100 (Y-07 bis Y-09)

In Verlängerung des Betriebswegs der A 113 soll die Radschnellverbindung über den Britzer Verbindungskanal über ein neues Brückenbauwerk, welches das Nutzungspotenzial der gesamten Trasse stark beeinflusst, bis zum Betriebsweg der A 100 fortgeführt werden. Ohne die Brücke kann das Potenzial der Route nicht ausgeschöpft werden und der zeitliche Vorteil gegenüber dem Bestand würde ebenfalls entfallen (Y-07). Das Brückenbauwerk ist somit fester Bestandteil der Planung. Die Rampen sollen über das Gelände der BSR verlaufen, Abstimmungstermine mit den Beteiligten haben hierzu stattgefunden. Es wird eine möglichst stützenfreie Konstruktion der RSV über den Parkplatz befürwortet. Alle vorhandenen Stellplätze der BSR werden auch in Zukunft benötigt. Unterhalb der RSV-Konstruktion ist eine Durchfahrthöhe von 4,00 m (3,80 m Fahrzeughöhe) zu gewährleisten. Der vorhandene Wendehammer ist ebenfalls erforderlich, der Standort kann jedoch geändert werden. In den Bauphasen ist zu berücksichtigen, dass im Frühjahr und Herbst weniger Anforderungen für die Nachfrage nach BSR-Stellplätzen bestehen.

Der nachfolgende Abschnitt (Y-08) zwischen dem Britzer Hafensteg und der Grenzallee wurde im Rahmen des Stadtumbau West Neukölln-Südring ertüchtigt, weist aber noch nicht die erforderlichen Flächen für eine Radschnellverbindung auf (4,25 m). Auf diesem Abschnitt liegt ebenfalls eine Überbrückung des

Einleitbauwerkes, dies stellt mit einer Breite von 3,50 m eine Engstelle dar. Eine Verbreiterung ist nicht ohne erheblichen Aufwand möglich.

Entlang der Grenzallee wird die Radschnellverbindung nach den Regelabmessungen mit 4,00 m Radweg- und 2,20 m Gehwegbreite, getrennt durch einen 0,30 m breiten Trennstreifen, auf der Südseite der Hauptverkehrsstraße geplant. Durch den Neubau der A 100 ist eine deutliche Entlastung der Grenzallee zu erwarten, wodurch eine Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen von 3 auf 2-Richtungsfahrbahnen möglich ist. Der dritte Fahrstreifen ist im Bestand teilweise zum Längsparken freigegeben. Die Anbindung bis zum Betriebsweg wird ebenfalls als Zweirichtungsradschweg auf der Ostseite der Neuköllnischen Allee geführt. Hier entfällt ebenfalls das Parken auf dem rechten Fahrstreifen. Der Zweirichtungsradschweg soll durch eine Sperrfläche (oder Grünanlage) vom fließenden Kfz-Verkehr geschützt werden und wird in die Signalisierung mit aufgenommen.

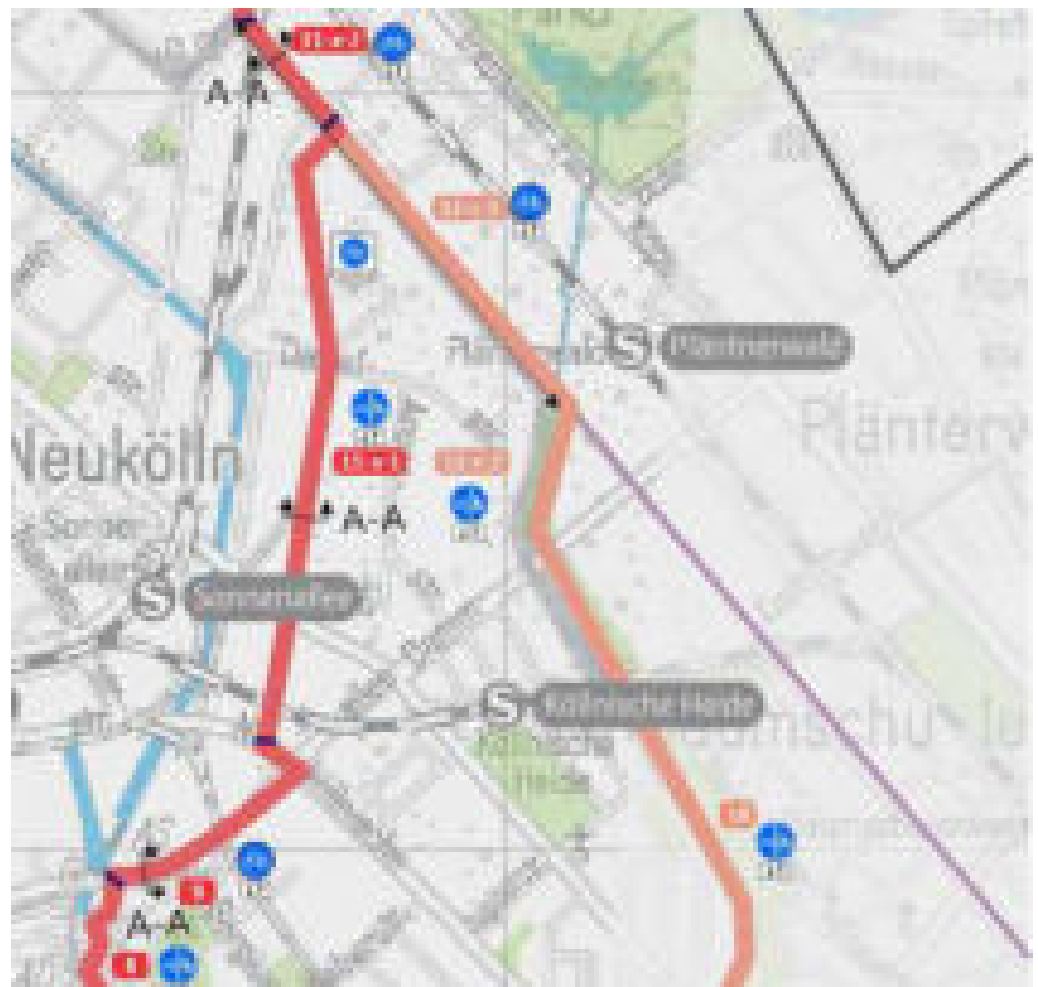


Abb. 180 Abschnitte Y-08 bis Y-11

Betriebsweg A 100 (Y-11)

Der Betriebsweg der A 100 ist die direkteste Wegeverbindung in Richtung Kiehlholzstraße. Ursprünglich war vorgesehen, den geplanten Betriebsweg parallel zur A 100 auf den Radschnellwegestandard von 6,50 m auszubauen. Da aber nicht in die bestehenden Eingriffsgrenzen des Planfeststellungsverfahrens zur A 100 eingeschritten werden soll, soll nun parallel dazu ein Radschnellweg mit einer Breite von 4,00 m plus Beleuchtung angelegt werden. Der Gehweg der RSV soll auf dem Betriebsweg angelegt werden. Die restliche erforderliche

Radwegbreite ist über das Planfeststellungsverfahren (PFV) - Enteignung Kleingartenanlage des Landes Berlin – zu erlangen. Der vorhandene Grünstreifen sollte erhalten bleiben, da diese trassennahe Ausgleichsmaßnahme positiv von Anwohnern angenommen wurde. Die endgültige Fertigstellung und somit Inbetriebnahme des Betriebsweges ist in 2022/2023 geplant.

An den Knotenpunkten zur Überquerung der Sonnenallee sowie der Dieselstraße sind signalisierte Querungen für den Radverkehr vorzusehen. Im Zuge der Querung Dieselstraße soll der Radverkehr priorisiert werden.

Die Ausgleichsflächen zur A 100 müssen an anderer Stelle ersetzt werden, bisher sind diese im Bereich des Abschnittes Y-12-a-1 (Görlitzer Bahndamm) vorgesehen.

Bei der Überführung auf die Kiefholzstraße wird der Radverkehr zunächst auf den parallel zur Autobahn verlaufenden Mergenthalerring auf einer Fahrradstraße geführt. Diese mündet in die Kiefholzstraße ein, einseitig wird auf die Westseite der Straße der Radverkehr auf einen Zweirichtungsradweg geführt. Dieser kann innerhalb der Borde umgesetzt werden, jedoch ist ein einseitiger Wegfall der Stellplätze erforderlich. Dies wird aber als unproblematisch eingeschätzt, da der Parkdruck eher gering ist (Kleingartenanlage). Der Zweirichtungsradweg soll durch eine 1,00 m breite Sperrfläche vom fließenden Verkehr geschützt werden (Protected Bike Lane, siehe 125). Im Bereich von Zufahrten werden die Poller unterbrochen. Für die ausfahrenden Fahrzeuge ist mit flankierenden Maßnahmen auf den Zweirichtungsradweg aufmerksam zu machen.

Im Zuge des Neubaus der A 100 ist ebenfalls der Anschluss an den Görlitzer Bahndamm mit vorgesehen. Hierzu ist im nach der Einmündung Treptower Straße eine signalisierte Querung einzurichten (KP-021), der direkt auf den Betriebsweg der A 100 führt.



Abb. 181 Bereits umgesetzte Protected Bike Lane in Berlin

Görlitzer Bahndamm (Y-12, Y-13)

Zwischen dem Betriebsweg der A 100 und dem Görlitzer Park führt die RSV auf dem bisher unbefestigten Bahndamm der ehemaligen Görlitzer Bahn. Empfohlen wird eine Radschnellverbindung nach den Regelabmessungen mit 4,00 m Radweg- und 2,20 m Gehwegbreite, getrennt durch einen 0,30 m breiten Trennstreifen (asphaltiert). Die vier Brückenbauwerke stellen derzeit eine Engstelle dar und müssten durch ein parallel verlaufendes Brückenbauwerk erweitert werden, um eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr zu ermöglichen.

Im weiteren Planungsprozess ist besonders auf den alten Baumbestand zu achten, sodass weitere Einschränkungen in der Breite oder eine Verschiebung der Trasse möglich sind.

Weiterhin ist zu beachten, dass der Görlitzer Bahndamm sowie die Brückenbauwerke unter Denkmalschutz stehen und der Abschnitt Y-12-a-1 als Ausgleichsfläche für die A 100 dient. Durch die Einrichtung einer Radschnellverbindung sollte der Charakter des Bahndammes weiterhin erhalten bleiben.

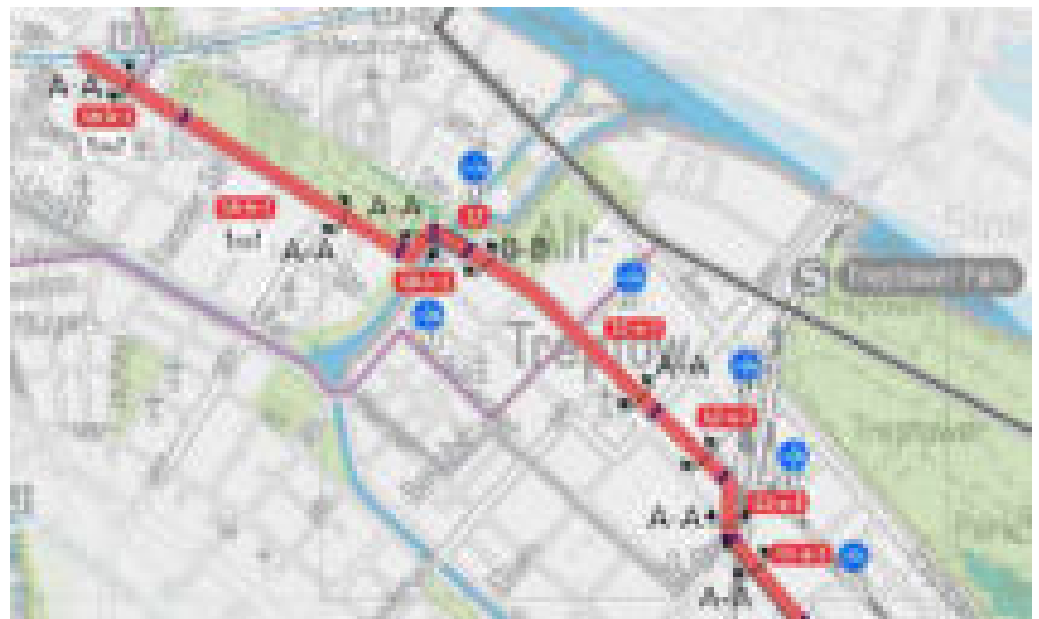


Abb. 182 Abschnitte Y-12 bis Y-14

Wiener Straße (Y-14)

Die Anbindung über den Görlitzer Bahndamm an die Wiener Straße ist bisher nicht gegeben. Dies soll künftig über befahrbare Rampen möglich sein, um den Radverkehr aus dem Görlitzer Park rauszuhalten, da dort mit den steigenden Radverkehrsmengen Konflikte mit den Erholungssuchenden zu erwarten sind.

Im südlichen Bereich der Wiener Straße bis zur Ohlauer Straße ist unter Beibehaltung der Stellplätze die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich, allerdings liegt die derzeitige Verkehrsstärke mit etwa 6.000 Fahrzeugen am Tag oberhalb der Verträglichkeitsgrenze, innerhalb dieser die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen wird. Durch die Vielzahl an Parkwechsellvorgängen sowie das Schrägparken auf der nord-östlichen Fahrbahnseite sind zudem Defizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu erwarten. Als zweite Alternative wurde die Führung auf beidseitigen Radfahrstreifen untersucht, dies würde allerdings einen kompletten Wegfall der Stellplätze auf der nord-östlichen Fahrbahnseite mit sich tragen. Beide Führungsvarianten sind im weiteren Planungsprozess abzuwägen. Zwischen Ohlauer Straße und Skalitzer Straße weist die Wiener Straße

einen anderen Straßenraumcharakter auf, hier wird die beidseitige Markierung von Radfahrstreifen empfohlen.

6.2.2 Alternative Carl-Weder-Park

Alternative Variante Carl-Weder-Park/ Eschersheimer Straße (Y-21 b)

Zwischen der Rungiusstraße und der Oderstraße verläuft die RSV zunächst durch eine geschützte Grünanlage (Carl-Weder-Park) auf dem Deckel der A 100. Gegenwärtig ist dort ein etwa 6,00 m breiter Weg vorhanden, der zum Teil mit einer wassergebundenen Decke (etwa 2,00 m) und Pflastersteinen (etwa 4,00 m) versehen ist. Auf diesem Abschnitt wird die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr entsprechend des Querschnittes für Sonderwege empfohlen. Demzufolge wäre nur eine minimale Querschnittsverbreiterung sowie eine Asphaltierung erforderlich. Der Erhalt der Baumreihen ist zu prüfen, die Sitzgelegenheiten sowie die Poller am Eingangsbereich des Parks sind zu versetzen. Zur Querung des Britzer Damms ist ein Brückenbauwerk vorhanden, welches auf der östlichen Seite einen sehr kurvigen Verlauf aufweist. Hier ist in einer zweiten Stufe eine geradlinige Rampe anzuordnen. Im weiteren Verlauf auf Höhe der Friedrichsbrunner Straße macht der Weg einen Knick, hier sind gegebenenfalls größere Radien anzuordnen. Die Beleuchtung im Carl-Weder-Park muss mit den Belangen des Natur- und Landschaftschutzes abgestimmt werden.

Die Querung über den Mariendorfer Weg als Weiterführung über die Eschersheimer Straße ist bisher vorfahrtgeregelt. Die Querung ist durch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zu sichern.

Ausgehend von dem neu zu signalisierendem Knotenpunkt wird der Radverkehr in der Eschersheimer Straße als Fahrradstraße geführt. Das einseitige Parken kann erhalten bleiben. Die Radwege im Seitenraum können zu Gunsten des Fußverkehrs umgestaltet werden. Am signalisierten Knotenpunkt Silbersteinstraße/ Oberlandstraße/ Eschersheimer Straße ist eine Priorisierung des Radverkehrs zu prüfen. Die querende Straße ist als StEP Stufe IV einzuordnen und trotz Busverkehrs nicht Bestandteil des ÖPNV Vorrangnetzes. Der Abschnitt zwischen LSA und Oderstraßenbrücke ist derzeit nicht als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Im Zuge einer durchgängigen Führung als Fahrradstraße bis zur Oderstraße ist zu prüfen, ob der Bereich ebenfalls als Fahrradstraße beschildert werden kann.

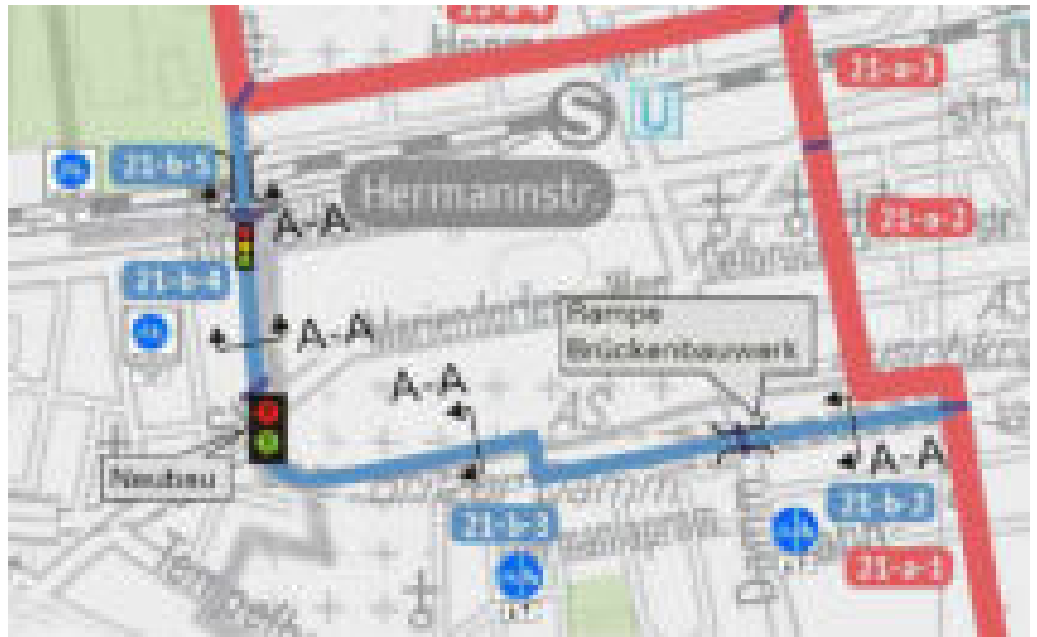


Abb. 183 Alternative Y-21-b

6.2.3 Vorzugführung Zwischenstufe

Mauerweg (Y-15 bis Y-17)

Bis zur Fertigstellung des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal knickt die RSV am Britzer Hafen gleichlaufend mit dem Mauerweg in Richtung Westen ab und verläuft über einen 3,00 m breiten, asphaltierten Geh- und Radweg. Dieser muss im Zuge der RSV auf 6,50 m ertüchtigt und beleuchtet werden. Die Zuwegung an die Chris-Gueffroy-Allee erfolgt über eine bestehende Rampe. Im weiteren Verlauf führt die RSV über die Britzer-Allee-Brücke (Breite 6,20 m), die Chris-Gueffroy-Allee und die Neuköllnische Allee bis auf den straßenunabhängig geführten Geh- und Radweg. Die Chris-Gueffroy-Allee (zulässige Geschwindigkeit 30 km/h) ist Teil des Ergänzungsnetzes (STeP IV) und wird von einer Buslinie bedient (kein ÖPNV-Vorrangnetz). Die Neuköllnische Allee ist als örtliche Straßenverbindung deklariert (STeP III) und weist eine Belastung von etwa 4.000 Kfz/24 h auf. Am Ende der Neuköllnischen Allee ist ein Wendehammer für den Busverkehr angelegt. Da auf den genannten Straßenabschnitten nur eine gering frequentierte Buslinie verkehrt bzw. Betriebsfahrten stattfinden, ist eine gemeinsame Führung des Busverkehrs mit der Einrichtung einer Fahrradstraße verträglich. Um die erforderlichen Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr einzuhalten, ist auf der südlichen Seite das Schrägparken zu Längsparken zu markieren (siehe Querschnitt Y-17). Um das Schrägparken beizubehalten wäre eine Verlegung der Borde erforderlich, der bestehende Radweg auf der Südseite ist als solcher dann aber nicht mehr erforderlich. Da dies aber nur eine Übergangslösung für die Führung der RSV darstellt, wird von einem baulichen Umbau abgesehen.

Die Zuwegung in Richtung Mauerweg kann mit Hilfe eines Linksabbiegestreifens für den Radverkehr erfolgen, der optional durch eine Mittelinsel gesichert wird. Der Abbiegestreifen sollte mindestens 2,50 m breit sein. Die Vorfahrtsregelung zu Gunsten des Radverkehr soll geprüft werden und ist durch eine entsprechende Gestaltung auszuführen. Die Fahrbahn muss in Richtung Süden verbreitert werden. Die Umlaufsperrern in den Einmündungsbereichen stellen eine Barriere dar und sollen entfernt werden (siehe Abb. 184). Abb. 185 zeigt einen direkten Linksabbieger ohne den Schutz einer Mittelinsel.



Abb. 184 Skizze direkter Linksabbieger am KP Neuköllnische Allee/ Mauerweg (KP-048)



Abb. 185 Beispiel für abknickende RSV in Göttingen durch Führung auf separaten Linksabbieger für Radverkehr (ohne Mittelinsel)

Heidekampgraben (Y-18/ Y-11-c-2)

Im weiteren Verlauf wird die RSV straßenunabhängig durch die Grünanlage bis an die Kiefholzstraße geführt. Dabei werden zwei Hauptverkehrsstraßen plangleich gekreuzt. Die Sonnenallee ist zudem Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes und weist eine Belastung von etwa 15.000 Kfz/24h (STeP II). Als Vorzugslösung wird hier die plangleiche Querung mittels einer Fußgänger- und Radfahrer-LSA 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. Der Dammweg ist zwar laut STeP eine Kategorie niedriger einzustufen als die Sonnenallee (STeP III), weist aber mit etwa 17.000 Kfz/24h eine höhere Verkehrsbelastung auf. Hier wird ebenfalls eine signalisierte Fuß- und Radfahrer-LSA empfohlen, in welcher Weise diese priorisiert werden kann, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

An allen Querungsstellen sind die vorhandenen Umlaufsperrungen zu entfernen, sodass ein konfliktfreies Begegnen möglich ist (KP-047, KP-041, KP-040).

Eine Verbreiterung des vorhandenen asphaltierten Weges ist nicht erforderlich, da dieser Breiten zwischen 4,50 m und 6,50 m aufweist. Teilweise sind sogar parallele unbefestigte Wege für den Fußverkehr vorhanden. Lediglich eine durchgängige Beleuchtung ist erforderlich. Hier könnte auch eine bedarfsgerechte Beleuchtung in Frage kommen, die eine intelligente Lichtsteuerung ermöglicht.

Kiefholzstraße (Y-11-c-3)

Die Führung der Radschnellverbindung in der Kiefholzstraße erfolgt analog zum Abschnitt Y-11-a-2 auf der westlichen Seite als Zweirichtungsradweg als geschützter Radfahrstreifen (PBL). Bei Fertigstellung des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal weisen somit beide Abschnitte eine durchgängige Führung auf.

Rungiusstraße/ Franz-Körner-Straße/ Haarlemer Straße/Neue Späthstraße (Y-20, Y-19)

Alternativ zur Führung entlang des Braunschweiger und Delfter Ufers wird als Übergangslösung (bis zur Reaktivierung der Alten Späthbrücke) die straßenbegleitende Weiterführung entlang der Rungiusstraße über die Franz-Körner Straße, Haarlemer Straße und Neue Späthstraße über die Neue Späthbrücke als Vorzugstrasse definiert. Bis auf die Neue Späthstraße ist diese Variante Bestandteil einer Tempo-30-Zone, die durch den signalisierten Knotenpunkt über die Buschkrugallee unterbrochen wird. Für diese Straßenabschnitte wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Da vor allem in der Haarlemer Straße viele Gewerbebetriebe angesiedelt sind, ist die Verträglichkeit zwischen Rad- und Schwerverkehr besondere Beachtung zu schenken. Ggf. sind flankierende Maßnahmen erforderlich. Die Priorisierung an der LSA über die Buschkrugallee ist zu prüfen. In der Franz-Körner-Straße muss einseitig das Parken aufgehoben werden.

Im Zuge der neuen Späthbrücke soll die Radschnellverbindung auf der nördlichen Fahrbahnseite als Zweirichtungsradweg bis über die Neue Späthbrücke geführt werden. Da die Flächenverfügbarkeiten im Seitenraum des Brückenbauwerks auf 3,45 m begrenzt sind, wird empfohlen, den Fußverkehr nur bis zur nördlichen Rampe zu führen. Fußgänger, die östlich oder westlich des Teltowkanals in Richtung Süden gehen wollen, werden bereits am Knotenpunkt Haarlemer Straße/ Neue Späthstraße auf die südliche Fahrbahnseite geführt.



Abb. 186 Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich Neue Späthbrücke

6.3 Parken/Stellplatzbilanz

Die Stellplatzbilanz der Vorzugstrasse ist in Tab. 28 vermerkt. Von den 480 geschätzten Kfz-Stellplätzen, die mit Umsetzung der Vorzugsführung entfallen, befinden sich 250 im Bereich der Wiener Straße, die mit der Markierung von Radfahrstreifen einhergehen. Sofern dort eine Reduzierung der Verkehrsstärken erreicht werden kann, sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße unter Beibehaltung der Stellplätze auf der östlichen Fahrbahnseite favorisiert werden. Die übrigen entfallenden Stellplätze sind vergleichsweise gering und beziehen sich auf einzelne Teilabschnitte, die aus einem zu geringeren Querschnitt unter Einhaltung der Mindestmaße zur Einrichtung einer Fahrradstraße resultieren. In der Oderstraße und Neuköllnischen Allee werden Schrägstellplätze zu Längsparkständen ummarkiert, wodurch sich die Anzahl an Stellplätzen reduziert.

Tab. 28 Stellplatzbilanz Vorzugstrasse

Straße	Abschnitt	Stellplatzbilanz
Grenzallee	Y-09	- 20
	Y-11-a-2	- 10
Kiefholzstraße	Y-11-c-3	- 50
Wiener Straße	Y-12-b-2	- 220
	Y-12-b-3	- 50
Neuköllnische Allee	Y-17	- 20
Späthstraße	Y-19-a-1	- 35
Franz-Körner-Straße	Y-20-b-1	- 25
Rungiusbrücke	Y-21-a-1	- 10
Bendastraße	Y-21-a-2	- 10
Oderstraße	Y-23	-10
Oderstraße	Y-25	-20
SUMME		- 480

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. vor Ort 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 Betriebsweg der A 113, des geplanten Abschnitts der A 100 und des Heidekampgrabens (Mauerweg) sowie in den Grün- und Parkanlagen kann es zur Inanspruchnahme und dem Verlust von Grün- und Gehölzflächen als auch von 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 noch festzusetzenden Landschaftsplans ‚XIV-L-6 Mittelbereich Neukölln‘ kann der vorgesehene Bau der RSV sowie ggf. die Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen (Abschnitte Y-21-a-3, Y-21-a-4, Y-23, Y-24, Y-25, Y-26 und Y-27-a-1 bis Y-27-a-4) negativ auf den vorgesehenen Biotopflächenfaktor wirken. Sollte der Landschaftsplan in der Zwischenzeit festgesetzt werden, sind entsprechende Erfordernisse von Maßnahmen zum Erreichen bzw. Wiedererreichen des Biotopflächenfaktors zu prüfen. Entlang des südlichen Heidekampgrabens tangiert der Trassenverlauf (Abschnitte Y-17, Y-18 und Y-11-c-2) den ebenfalls noch im laufenden Verfahren befindlichen Geltungsbereich des festzusetzenden Landschaftsplans, XV-L-3 Heidekampgraben. Sofern die Festsetzung in der Zwischenzeit erfolgt, sind die Inhalte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Innerhalb des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg teilt die RSV (Y-14-b-1 bis 3) das Gebiet des Landschaftsplans ‚VI-L-2 S036‘ über die Wiener Straße, wobei die baulichen Veränderungen sich hierbei nur auf den Straßenraum beziehen und voraussichtlich kein Eingriff in die Natur erfolgen wird.

Auf den Abschnitten Y-01 bis Y-06 verläuft die RSV zwischen der A 113 und dem Teltowkanal. Mit der teilweise geplanten Verbreiterung des bestehenden Betriebsweges sind Eingriffe in die Kompensationsflächen an der Uferböschung und dem Grünstreifen verbunden. Grundsätzlich lassen sich die unvermeidbaren Eingriffe in hier bestehende Kompensationsflächen im Zuge der weiteren Genehmigungsplanung an anderer Stelle ausgleichen. Im Bereich der Uferböschung sind zudem stellenweise gesetzlich geschützte Biotope ausgewiesen. Dazu zählen im Abschnitt Y-01 gewässerbegleitende Hochstaudenfluren, mit

spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30%) (BT 0514112). Im weiteren Verlauf befinden sich temporäre Kleingewässer (BT 02130) (Y-02), Laubgebüsche frischer Standorte (ältere Bestände (älter 10 Jahre) (BT 0710201) (Y-02 und Y-04) als auch Staudenfluren (Säume) frischer, nährstoffreicher Standorte, weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (BT 0514201) (Y-05). Bekannt sind in Abschnitt Y-02 darüber hinaus Vorkommen des Knoten-Laichkraut (*Potamogeton nodosus*) sowie die Vorkommen der besonders geschützten und vom Aussterben bedrohten Kartäusernelke (*Dianthus carthusianorum*), welche ebenfalls in Y-04 und Y-06 kartiert wurden. In Abschnitt Y-06 ist zudem der Zwerg-Schneckenklee (*Medicago minima*) ausgewiesen. Durch entsprechende Trassenführung können Eingriffe in die Bestände weitgehend vermieden werden, dies ist insbesondere im Hinblick auf die Vorkommen der Kartäusernelke relevant. Die Trasse verläuft in diesem Bereich in den Zonen III A (Y-03) und III B (Y-04 bis Y-07) des Wasserschutzgebietes „Johannisthal“. Beeinträchtigungen sind durch die RSV nicht zu erwarten.

Die Führung der Radschnellverbindung sieht für den östlichen Zweig in Richtung Görlitzer Park, die Nutzung der neu geplanten Brücke über den Britzer Verbindungskanal, an der westlichen Seite der Autobahnbrücke, vor. So lange diese Brücke noch nicht gebaut ist, wird für die RSV eine temporäre Führung vorgesehen. Diese verläuft am südlichen Ufer des Britzer Verbindungskanals im Bereich des Mauerwegs (Y-15) und folgt diesem entlang des Heidekampgrabens (Y-16 bis Y-18) im Bereich der Parkanlagen bis zur Kiefholzstraße. Dieser folgt sie im Abschnitt Y-11-c-3 bis zum Ende der Interimslösung an der Ecke Mergenthalerring. Für den ersten Abschnitt (Y-15) sind Anpassungen der bestehenden Querschnitte vorgesehen. Damit können Eingriffe in Gehölz- und Vorwaldflächen (BT 0710201 und BT 08280) nicht ausgeschlossen werden. Sollten in den weiteren Abschnitten Änderungen des Bestands erforderlich werden, sind damit potenzielle Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope (BT 0113231, BT 0514112, BT 07192, BT 071921, BT 082826) verbunden. Entlang des Abschnitts Y-18 sind zudem Vorkommen der Herbst-Zeitlose (*Colchium autumnale*), Kleinblütige Nachtkerze (*Oenothera parviflora s. str.*) sowie des streng geschützten Kammolchs (*Triturus cristatus*) bekannt. Es ist davon auszugehen, dass mögliche Beeinträchtigungen im Zuge der temporären Nutzung durch geeignete Maßnahmen vermieden werden können.

Sobald die Brücke realisiert wurde, verläuft die Trasse entlang des geplanten Abschnitts der A 100 (Y-08, Y-09, Y-11-a-1 und 2, Y-12-a-1). Hier wird ein Eingriff in die dann bereits realisierten Kompensationsmaßnahmen des Autobahnausbaus erforderlich. Während eine Kompensation der Eingriffe durchaus möglich ist, muss frühzeitig geklärt werden, wie und wo die Maßnahmen realisiert werden können. Gegenwärtig sind in diesem Bereich des Abschnitts Y-12-a-1 geschützte Sandtrockenrasen einschließlich offener Sandstandorte und Borstgrasrasen trockener Ausprägung (BT 05120001) ausgewiesen. Sofern diese weiterhin bestehen, sind Eingriffe durch geeignete Trassenführung zu vermeiden.

Von hier soll die Trasse bis zum Landwehrkanal auf dem bestehenden Görlitzer Bahndamm (Y-12-a-2 und 3) verlaufen. Dort sind geschützte Laubgebüsche (BT 07103) und Vorwälder trockener Standorte (BT 08281) verzeichnet. Gleichzeitig sind auf dem Bahndamm gegenwärtig Kompensationsmaßnahmen des Autobahnausbaus A 100 vorgesehen. Diese sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen und ggf. an anderer Stelle auszugleichen.

Auf der verbleibenden Strecke bis zum Görlitzer Bahnhof (Y-13, Y-14-b 1 bis 3) ist ein Vorkommen des besonders geschützten Grasfroschs (*Rana temporaria*) kartiert. Beeinträchtigungen sind im Zuge der verkehrstechnischen Planung vermeidbar.

Der westliche Zweig der RSV führt über die Alte und Neue Späthbrücke über den Teltowkanal. Bis die Trasse, wie beabsichtigt entlang des Delfter Ufer verlaufen kann, soll sie zwischenzeitlich über die Neue Späthstraße (Y-19-b-1), die Haarlemer Str. (Y-19-c-1), die Franz-Körner Str. (Y-20-b-1) und die Rungiusstr. (Y-20-b-2) verlaufen. Entlang der Neuen Späthstraße sind Vorkommen der besonders geschützten und vom Aussterben bedrohten Kartäusernelke (*Dianthus carthusianorum*) kartiert. Beeinträchtigungen aufgrund der Umgestaltung des bestehenden Straßenraumes sind zu prüfen. Andere Beeinträchtigungen sind durch die Zwischenlösung nicht zu erwarten.

Nördlich des Teltowkanals verläuft die Trasse entlang der Rungiusstraße (Y-21-a-1). In den Carl-Weber-Park wird durch die Führung über die Britzke- und Bendastraße (Y-21-a-2) nicht eingegriffen. Der weitere Verlauf bis zum Columbiadam (Y-21-a-3 und 4, Y-23 bis 26) ist teilweise mit Eingriffen in Vegetationsbestände verbunden. Diese lassen sich durch geeignete Maßnahmen ausgleichen. Geschützte Biotop sind hier nicht bekannt.

Entlang des Columbiadamms (Y-27-a-2) ist ein Vorkommen des Hirschsprung (*Corrigiola litoralis*) verzeichnet. Mögliche Beeinträchtigungen sind aufgrund der Trassenführung im Straßenraum nicht zu erwarten. In die Kompensationsmaßnahme „Regenwasserauffangbecken am Flughafen“ westlich der geplanten Trasse im Abschnitt Y-27-a-3 wird nicht eingegriffen.

6.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Vorrangstrasse quert an drei signalisierten bzw. zu signalisierenden Knotenpunkten das Vorrangnetz des Buslinienverkehrs (Columbiadam, Sonnenallee, Wiener Straße). 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. Sofern keine Busanforderung vorliegt, soll der Radverkehr priorisiert werden.

In der Emser Straße und Neuköllnischen Allee verkehren zudem Buslinien auf Abschnitten, die aber nicht Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes sind. Es ist zu prüfen, ob die Ausweisung einer Fahrradstraße mit den dortigen Buslinien verträglich ist.

6.6 Wasserstraßen

Die Flächen westlich des Uferwegs entlang des Teltowkanals (Betriebsweg A 113) befinden sich im Eigentum der Wasserstraßenverwaltung, die Flächen östlich des Weges im Eigentum des Bundes. 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 des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

6.7 Fußverkehr

Die Belange des Fußverkehrs werden insbesondere in den Grünanlagen berührt (Delfter Ufer, Braunschweiger Ufer, Görlitzer Bahndamm, Betriebsweg A 100 und A 113). Im Vergleich zum Bestand werden die beiden Nutzergruppen nicht mehr auf einer gemischten Fläche, sondern baulich getrennt (VZ 241), geführt. Eine Ausnahme stellt hier der südliche Bereich der Y-Trasse dar, hier ist von einem sehr geringen Fußanteil auszugehen, wodurch eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vertretbar wäre.

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. Brückenunterführung A 113, Straße 645). Die Verträglichkeit der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr ist in diesen Fällen zu prüfen. Verkehrszählungen sollen dazu zeitnah durchgeführt werden.

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 Radschnellverbindungen 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.

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 bleibt die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhalten.

Hauptverkehrsstraßen werden zum Teil planfrei unterquert (Neue Späthstraße, Johannisthaler Chaussee, Stubenrauchstraße) oder überquert (Elsenstraße), der Kfz-Verkehr wird hier somit nicht beeinträchtigt. Die plangleiche Querung von Hauptverkehrsstraßen anhand von Lichtsignalanlagen (Columbiadam, Hermannstraße, Silbersteinstraße, Buschkrugallee, Späthstraße, Grenzallee, Sonnenallee, Dammweg, Kieholzstraße und Wiener Straße) schränkt den Verkehrsfluss ein. Eine Priorisierung des Radverkehrs ist auf Strecken, auf denen auch das ÖPNV-Vorrangnetz verläuft, aufgrund der Vorrangschaltung des ÖPNV voraussichtlich nicht zu realisieren. Knotenpunkte im Zuge von Hauptverkehrsstraßen, die sich nicht mit dem ÖPNV-Vorrangnetz überschneiden und bei denen demzufolge eine Vorrangschaltung für den Radverkehr zu prüfen ist, sind:

- KP Emser Straße/ Hermannstraße

- KP Silbersteinstraße/ Bendastraße (Neue LSA)
- KP Buschkrugallee/ Delfter Ufer (Neue LSA)
- KP Grenzallee/ Bergiusstraße
- KP Grenzallee/ Neuköllnische Allee
- KP Dammweg/ Mauerweg (Neue LSA)
- KP Kieffholzstraße/ Treptower Straße/ Betriebswegs A 100 (Neue LSA)

Im Zuge der abknickenden Querung Neuköllnische Allee/ Forstallee/ Mauerweg soll der Radverkehr bevorrechtigt (Aufpflasterung) werden, was mit den vorhandenen Kfz-Verkehrsstärken voraussichtlich vereinbar ist.

Die Fahrstreifenreduzierung im Zuge der Grenzallee ist aufgrund der zu erwartenden Reduzierung der Verkehrsstärken durch den Neubau der A 100 als verträglich einzustufen. Die Leistungsfähigkeit im Knotenpunkt Grenzallee/Neuköllnische Allee 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 auch derzeit bereits ein. Hier werden leichte Nutzungskonflikte erwartet. Hilfreich wären Sonderflächen für den Lieferverkehr.

Bei einem Abstimmungstermin mit den zuständigen Mitarbeitern von SenUVK für den Betriebsweg der A 113 wurden die Anforderungen für den Betriebsweg festgehalten, da dieser auch künftig noch als solcher genutzt werden soll:

- Bei Veränderung des Böschungswinkels fallen höhere Unterhaltungsmaßnahmen an, da ggf. andere Rasenmäher erforderlich sind.
- Die Änderung des Böschungswinkels infolge der vorhandenen Platzverhältnisse kann für Kinder eine Gefahr darstellen und ist zu prüfen.
- Eine entsprechende Beschilderung an den Engstellen ist erforderlich. Es ist zu prüfen, ob an den Engstellen ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorzusehen ist oder die Gestaltung des getrennten Geh- und Radweges mit geringeren Maßen beibehalten wird.
- Die Kabeltrasse für die Beleuchtung ist so zu wählen, dass auch bei späteren notwendigen Arbeiten die Nutzung des Weges nicht eingeschränkt wird.
- Die Notfalltüren in der Lärmschutzwand entlang des Betriebsweges öffnen zur Radwegseite. Dies ist zu beachten.
- Die Autobahnen einschließlich der Betriebswege und die Bundesfernstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten im Land Berlin werden ab dem 01.01.2021 durch die Gesellschaft "Die Autobahn GmbH" betrieben.
- Die Ausführung der taktilen Elemente zwischen Fuß- und Radweg sollte nochmal kritisch hinterfragt werden. (Bzgl. Barrierefreiheit, Rille längs, quer)
- Bisher erfolgt kein Winterdienst. Die Abstimmungen über die Organisation des zukünftigen Betriebs- und Winterdienstes laufen.
- Wenn Winterdienst sowie Müllentsorgung erforderlich werden, sind diese durch das Land Berlin sicherzustellen.
- Die Oberflächenbeschaffenheit muss eine entsprechende Tragfähigkeit aufweisen, sodass eine Befahrbarkeit durch Fahrzeuge des Betriebsdienstes der Autobahnmeisterei jederzeit gewährleistet ist.
- Die Funktionalität des Betriebsdienstes muss im Vordergrund stehen und gilt es entsprechend innerhalb der Vorgehensweise zu priorisieren.

- Es besteht bereits heute ein Kommunikationsproblem zwischen Radfahren und Betriebsdienstfahrern, ggf. sind Hinweisschilder erforderlich.
- Die Arbeitsaufnahme der Autobahnmeisterei darf zu keinem Zeitpunkt aufgrund von Radfahrenden eingeschränkt sein.
- Warte- und Abstellplätze für Fahrzeuge des Betriebsdienstes sind ggf. erforderlich. Das Anhalten und Abstellen der Betriebsdienstfahrzeuge ist jederzeit auf der gesamten Fläche zu gewährleisten.

6.10 Städtebau/Denkmalerschutz

Die Vorzugstrasse verläuft im Bereich des Görlitzer Bahndammes auf denkmalgeschützten Bereichen. Bei Umsetzung einer Radschnellverbindung soll der Charakter des Bahndammes erhalten bleiben. Die denkmalgeschützten Brückenbauwerke (Eisenstraße, Bouchéstraße, Lohmühlenstraße, Landwehrkanal) befinden sich derzeit im Eigentum der Bahn. Die Bahn sollte diese an das Grünflächenamt abtreten.

Zum Teil werden in den Grünanlagen Ausgleichsflächen (Betriebsweg A 100) beansprucht (siehe Kap. 6.4).

Im Zuge der Asphaltierung der Lilienthalstraße sowie Oderstraße (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 Verbreiterung der Straße 645, des Neubaus des Brückenbauwerks über den Landwehrkanal sowie der Verbreiterung des Delfter Ufers und zur Verbreiterung der Neuen Späthstraße erforderlich.

Tab. 29 Benötigte Flächen inkl. Bodenrichtwerte

Ab-schnitts-Nr.	Lage	Benötigte Fläche [m ²]	Bodenrichtwert [€/m ²]	Kosten
Y-19-a-2/a-3	Delfter Ufer	1.000	200	200.000
Y-19-b-1	Neue Späthstraße	600	200	120.000
Y-14-b-1	Brücke über Landwehrkanal	200	2.000	400.000
Y-26	Straße 645	800	200	160.000
SUMME				880.000

6.12 Rampen

Entlang des Betriebsweges zur A 100 sollen bei Flächenverfügbarkeit Rampen in beiden Richtungen gebaut werden. Diese sollen die vorgegebene maximale Längsneigung von 4 % einhalten. Die Rampenlängen wurden anhand des auf Basis der Höhendaten erstellten Digitalen Geländemodells abgeschätzt und eine vorläufige Gradiente ermittelt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Rampen ohne Zwischenpodeste (z. B. für Rollstuhlfahrer) skizziert wurden, welche ansonsten deutlichen Einfluss auf die Rampenlängen haben würden.

6.13 Zubringerstrecken

Es wird empfohlen, das definierte nord-östliche Ende der Radschnellverbindung im Bereich des Görlitzer Parks in Richtung Oberbaumbrücke über die Görlitzer Straße/ Falckensteinstraße als Zubringer fortzuführen. Inwiefern eine Asphaltierung oder eine Neuverlegung geschnittener Natursteine als Randstreifen in der Görlitzer Straße notwendig ist, soll geprüft werden. Diese wurde seitens des Bezirks aus städtebaulichen Gründen abgelehnt. Eine Verbesserung der Oberfläche würde aber vermutlich auch zu der gewünschten Reduzierung der Radverkehrsmengen innerhalb des Görlitzer Parks beitragen.

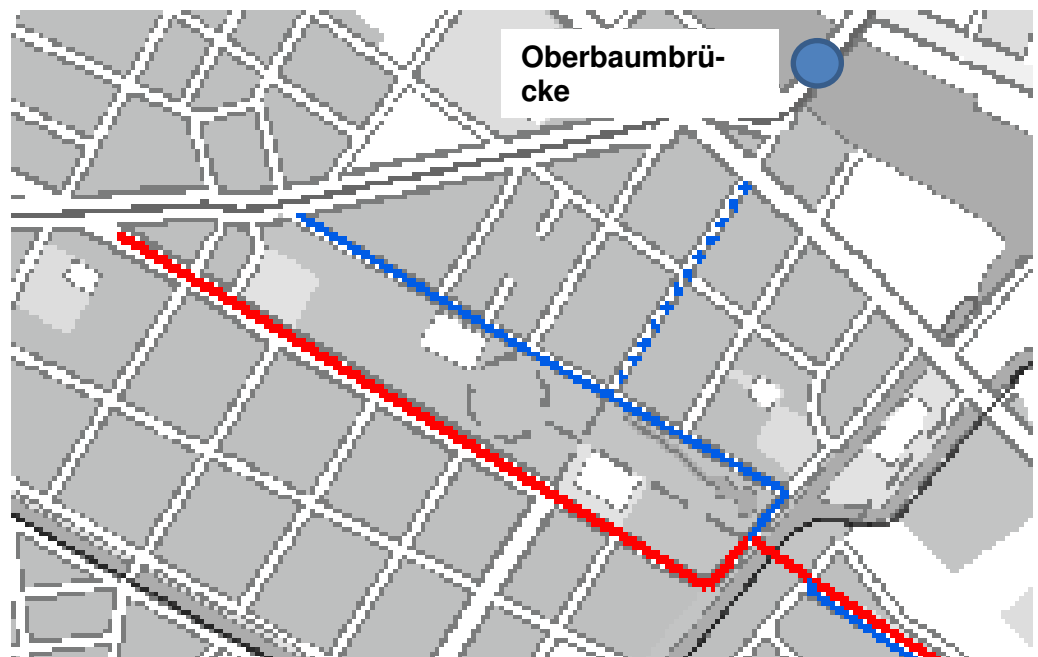


Abb. 187 Zubringerstrecken Oberbaumbrücke

Die Radschnellverbindung der Y-Trasse endet bisher im Süden am Knotenpunkt Ernst-Ruska-Ufer/Wegedornstraße. Durch die Anbindung der „Wissenschaftsstadt Adlershof“, der S-Bahnstation Adlershof sowie der Verbindung mit der TVO wird ein hohes Nutzungspotenzial für die RSV gesehen. Da entlang der Rudower Chaussee die Flächenverfügbarkeit für eine Verbreiterung der Radwege eher gering ist, wird diese als Zubringer definiert (V1). Die Weiterführung über das Ernst-Ruska-Ufer, entlang der Kleingärten muss in weiteren Schritten geprüft werden. Zur Querung der Bahngleise sind neue Brückenunterführungen geplant (V2). Alternativ wäre auch ein Verlauf entlang der Erschließungsnetzes (Albert-Einstein-Straße/ Ernst-Augustin-Straße/ Radickestraße) möglich (V3). Dort müsste allerdings eine neue Quermöglichkeit an der Einmündung Ernst-Ruska-Ufer/ Albert-Einstein-Straße eingerichtet werden.

Weiterhin wurde in der Öffentlichkeitsveranstaltung die Anbindung der Radschnellverbindung in Richtung Süden Land Brandenburg/ BER gefordert. Dies soll in den weiteren Schritten geprüft werden.

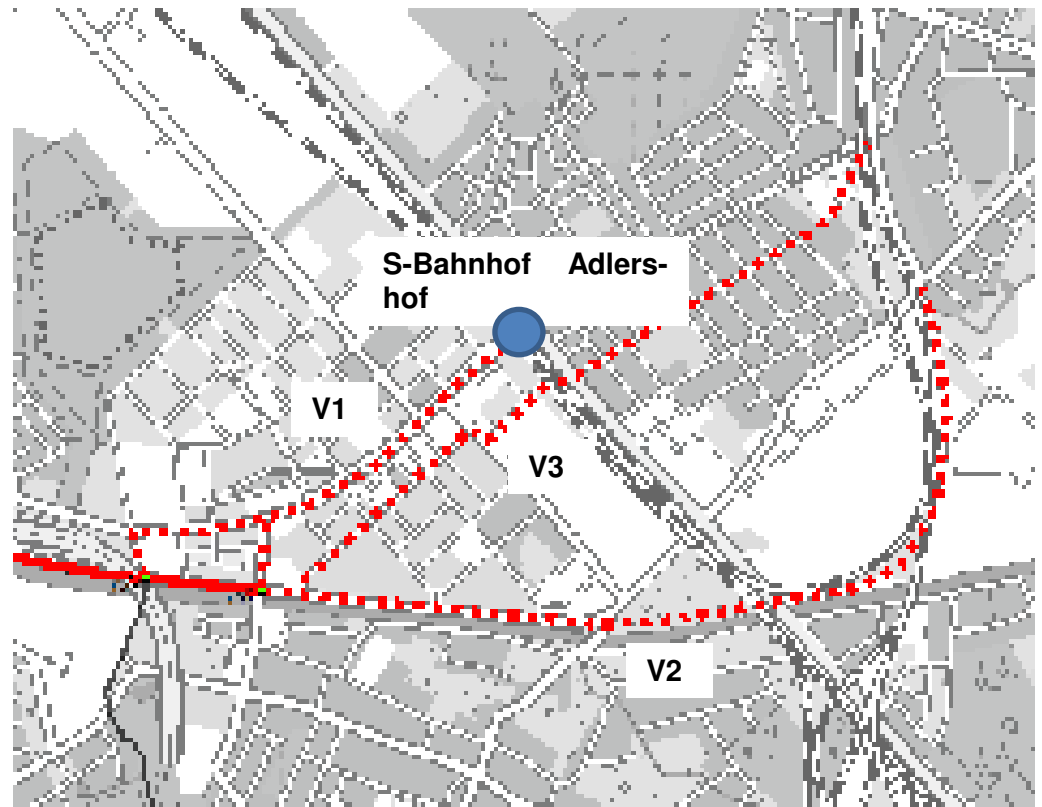


Abb. 188 Varianten Zubringerstrecke Adlershof

Zwischen dem östlichen und westlichen Streckenarm kann über die Grenzallee im Zuge des Rückbaus des Straßenquerschnittes eine attraktive Radwegeverbindung geschaffen werden. Über den Britzer Hafenstein (Fuß- und Radverkehrsbrücke) besteht ebenfalls die Möglichkeit, parallel zum Teltowkanal an die Buschkrugallee oder an das Braunschweiger Ufer anzuschließen. Der Britzer Hafenstein weist eine Breite von 5,50 m auf, der Fahrbahnbelag besteht aus Holzbohlen. Diese sollten ausgetauscht werden. In der Weiterführung über das Sieversufer kann der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte überprüft werden.

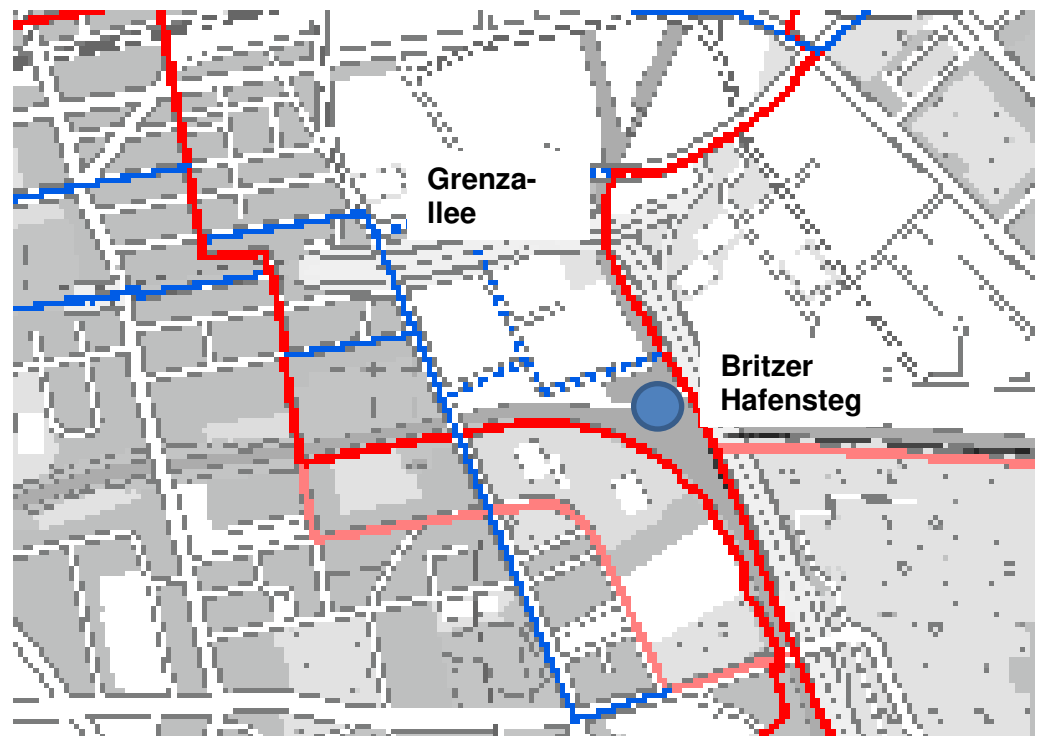


Abb. 189 Zentrale Zubringerstrecken

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-Nutzenden 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.

6.15 Umsetzungsprioritäten

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 „Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Durch mehr und bessere Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen von Bahn und Bus soll der Anteil der kombinierten Wege von derzeit 3 % auf 5 % gesteigert werden.“

Grundvoraussetzung für eine durchgängige Führung der Y-Trasse ist das neue Brückenbauwerk über den Britzer Verbindungskanal. Da dieses aber voraussichtlich aufgrund des erhöhten Planungs-, Abstimmungs- und Umsetzungsaufwandes erst in etwa 6-10 Jahren realisiert werden kann, wird empfohlen, zunächst den westliche Streckenarm (Abschnitte Y-19 bis Y-27) umzusetzen. Der Bezirk Neukölln plant zudem derzeit den Ausbau (bzw. Asphaltierung) des südlichen Abschnittes in der Oderstraße (Y-23) zur Ausweisung als Fahrradstraße.

Die Fertigstellung des Brückenbauwerks sollte gleichlaufend mit dem Ausbau des Betriebsweges der A 113, der Reaktivierung der Alten Späthbrücke sowie des Betriebsweges parallel zur A 100 erfolgen.

Einzelne Maßnahmen tragen auch ohne Realisierung zu einer wesentlichen Verbesserung der Radverkehrssituation in Bezug auf die Verkehrssicherheit bei. Demzufolge wird empfohlen, im Verlauf des Mauerwegs eine geeignete Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer zur plangleichen Querung der Sonnenallee und Dammweg als kurzfristige Maßnahme zu realisieren. Ebenfalls sollten die Umlaufsperrern demontiert werden.

Der Bau einer signalisierten Querung der Buschkrugallee zwischen Delfter und Braunschweiger Ufer sollte ebenfalls zeitnah erfolgen, da diese bereits im Bestand von vielen Radfahrenden genutzt wird.

6.16 Ausbaustufen

Die Umsetzung der Radschnellverbindung wurde grundlegend in zwei Ausbaustufen unterteilt. Der Endausbau in Stufe 2 wird erst durch das neue Brückenbauwerk über den Britzer Verbindungskanal erreicht. Zwischenzeitlich dient der Mauerweg als Übergangslösung. Hier sollen ebenfalls Maßnahmen ergriffen werden, wie die Erstellung einer ortsfesten Beleuchtung und die Verbesserung der Querungssituation, die im Allgemeinen zur Attraktivität der Strecke beitragen.

Ein weiteres Ausbaumerkmal ist die Reaktivierung der Alten Späthbrücke; solange noch kein Anschluss auf der östlichen Seite des Teltowkanals durch neue Rampen geschaffen wird, dient die Neue Späthbrücke zur Anbindung in Richtung Nord-Westen (Stufe 1).

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. 30 Zugrunde gelegte Kostenansätze

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
Teilumbau KP + Signalisierung anpassen (erheblich)	125.000
Umbau KP (weitgehender Umbau mit Leistungsfähigkeitsüberprüfung)	250.000
Kompletter Umbau KP	500.000
Verlegung Radverkehrsfurt + Radfahrersignal	20.000
Einrichten Bedarfs-LSA	50.000
Radfahrersignal	10.000

Die Baukosten der Vorzugsvariante (ohne Zubringerstrecken) für die Endausbaustufe belaufen sich auf insgesamt ca. 29,88 Mio. € (netto), wovon 1,92 Mio. € im Bereich der Knotenpunkte und 11,12 Mio. € auf der freien Strecke anfallen (siehe 8.9 Kostenschätzung Y-Trasse). Die Sanierung bzw. Erweiterung und der Neubau von Brückenbauwerken nimmt einen nicht unerheblichen Kostenfaktor von 16,84 Mio. € in Anspruch. Zuzüglich der ermittelten Grunderwerbskosten (siehe 6.11) und der pauschal mit 10 % der Baukosten angesetzten Planungs-/Nebenkosten ergibt sich eine Gesamtsumme von 33,63 Mio. €. Dies entspricht einem Preis von 1,67 Mio. €/km.

In der Zwischenstufe fallen insgesamt Baukosten in Höhe von 2,51 Mio. € an, davon entfallen 0,97 Mio.€ für den Ausbau von Knotenpunkten, 1,51 Mio. € für den Ausbau auf der freien Strecke und 0,02 Mio. € für die Sanierung der Neuen Späthbrücke. Zuzüglich der ermittelten Grunderwerbskosten (siehe 6.11) und der pauschal mit 10 % der Baukosten angesetzten Planungs-/Nebenkosten ergibt sich eine Gesamtsumme von 2,88 Mio. €.

Die Kosten für die Alternative durch den Carl-Weder-Park belaufen sich auf insgesamt 2,73 Mio. € an, davon entfallen 0,66 Mio.€ für den Ausbau von Knotenpunkten, 0,56 Mio. € für den Ausbau auf der freien Strecke und 1,51 Mio. € für den Neubau der Rampe Britzer Tor sowie die Sanierung der Oderstraßenbrücke. Zuzüglich der ermittelten Grunderwerbskosten (siehe 6.11) und der pauschal mit 10 % der Baukosten angesetzten Planungs-/Nebenkosten ergibt sich eine Gesamtsumme von 3,0 Mio. €. Die Führung über die Emser Straße (0,83 Mio. €) ist somit deutlich günstiger als die Führung durch den Carl-Weder-Park.

Tab. 31 Kostenschätzung Gesamt

Kostenfaktor	Kosten [€] Endausbau	Kosten [€] Zwischenstufe	Gesamt	Alternative Y-21-b
Grunderwerb	760.000	120.000	880.000	-
Bau und Eingriff in Natur und Landschaft	29.881.279	2.512.437	32.393.716	2.728.900
Planungs-/Nebenkosten (psch. 10 % der Baukosten)	2.988.128	251.244	3.239.372	272.890
SUMME	33.629.407	2.883.680	36.513.088	3.001.790
Mio. €/km	1,67	0,43	1,36	1,61

Die Kosten für die Sanierung der Ingenieurbauwerke werden in der folgenden Tabelle noch einmal separat aufgeführt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 16,86 Mio. € (ohne Alternative). Die Britzer-Allee-Brücke sowie die Rungiusbrücke weisen an mehreren Stellen Korrosionsschäden auf, die mittelfristig zu beheben sind. Es wird erwartet, dass die Kosten hierfür im Rahmen der Bauwerksunterhaltung übernommen werden. Das Einleitbauwerk stellt eine Engstelle dar.

Tab. 32 Kostenschätzung Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke	Kosten [€]
Neue Späthbrücke	25.000
Britzer Verbindungskanal	7.167.000
Überbrückung Einleitbauwerk	0
Elsenstraße	1.400.000
Bouchestraße,	1.400.000
Lohmühlenstraße	3.300.000
Görlitzer Ufer	3.100.000
Britzer Allee Brücke	0
Alte Späthbrücke	300.000
Rungiusbrücke	0
Hertabrücke	170.000

SUMME	16.862.600
Alternative	
Britzer Tor	1.440.000
Oderstraßenbrücke	70.000
SUMME	1.510.000

6.18 Wirtschaftlichkeit

6.18.1 Nutzen-Kosten-Analyse

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindungen in Berlin ist die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) ein wesentliches Kriterium für die Machbarkeit. Da das Ergebnis der NKA die Wirtschaftlichkeit eines Projektes darstellt, müssen die Kosten für den Bau einer Radschnellverbindung demzufolge durch den Nachweis der Wirtschaftlichkeit gerechtfertigt werden. Dazu wird ein Bewertungsverfahren genutzt, welches im Wesentlichen auf dem Leitfaden Nutzen-Kosten-Analyse des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und 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 (2,5% der Investitionskosten)

Als Verzinsungsfaktor wird ein Zinssatz von 1,7% angenommen. Daraus ergibt sich eine Annuität der RSV Y-Trasse von rund 2,326 Mio. EUR (siehe Tab. 33). Diesen Werten werden die monetarisierten Nutzenkomponenten gegenübergestellt.

Tab. 33 Kostenschätzung über die Annuitäten

Komponente	Kosten €	Nutzungsdauer Jahre	Annuitätsfaktor	Annuität €
Grunderwerb	880.000	∞	0,017	14.960
Fahrweg + Knotenpunkte inkl. Planungskosten	17.084.210	25	0,049	844.546

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

Ingenieurbauwerke inkl. Planungskosten	18.548.860	50	0,030	553.677
Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur				912.827
Summe Netto inkl. Grunderwerb	36.513.070			2.326.010

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. 34 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. 34 Berechnung der Nutzenkomponenten

Nutzenkomponenten	Messgröße	Kostensatz	Berechnung
Saldo der CO2-Emissionen	Pkw-km /Jahr	0,160 kg/Pkw-km und 149 EUR/t	eingesparte Pkw-Kilometer/Jahr * 0,160 kg/Pkw-km * 149 EUR/t
Saldo der Schadstoffemissionen	Pkw-km /Jahr	0,004 EUR /Pkw-km	eingesparte Pkw-Kilometer/Jahr * 0,004 EUR /Pkw-km
Saldo der Unfallschäden	Pkw-km /Jahr	8,5 Cent/ Pkw-km	eingesparte Pkw-Kilometer/Jahr * Unfallkostenrate
Saldo der Betriebskosten	Pkw-km/ Jahr und zus. Rad-km/ Jahr	0,31 EUR / Pkw-km und 0,11 EUR/Rad-km	(eingesparte Pkw-Kilometer * 0,31 EUR/Pkw-km) – (0,11 EUR/Rad-km * zus. Rad-km)

Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr	eingesparte Pkw-Parkplätze	157 EUR/ Pkw-Parkplatz/Jahr 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 Y-Trasse 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. 190). Daraus ergibt sich für die Y-Trasse für die einzelnen Entfernungsklassen ein Wegeaufkommen von rund 109.000 Radfahrten am Tag im gesamten Einzugsbereich bei einem Radverkehrsanteil von im Mittel 16%. 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 113.036 Kilometer pro Tag.

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. 190 Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Tab. 10.1, SrV 2013)

Im Jahr 2008 wurden die Radverkehrsanteile bezirksfey 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 Eingangsgröße „Summe der täglichen Rad-km (Bestand)“ in der Nutzen-Kosten-Analyse dar und beträgt für die Y-Trasse rund 35.300 Fahrten 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 bestimmt (in Abstimmung mit SenUVK, Potenzialanalyse Berlin, 2017):

Tab. 35 Zunahme der Radverkehrsanteile

	Reisezeitquotient	Mittelwert		Mittelwert	Zunahme RV-Anteil
a	RSV / MIV	1,1 - 1,2 (1)	→	0,8	50 %
b	RSV / ÖPNV			0,9	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 16 % auf 23 % 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. 36 sind die sich daraus ergebenden jeweiligen Nutzen in Mio. EUR im Jahr für die einzelnen Nutzenkomponenten dargestellt. Der Nutzen liegt bei rund 6,056 Mio. EUR im Jahr. Die größten Beiträge auf der Nutzenseite liefern die Veränderung der Krankheitskosten und die eingesparte Reisezeit.

Tab. 36 Ergebnisse der Nutzenkomponenten

Nutzenkomponenten	Messgröße	Kostensatz	EUR / a
Saldo der CO ₂ -Emissionen	Pkw-km /Jahr	5.494.822 0,160 kg/Pkw-km und 149 EUR/t	130.587

Saldo der Schadstoffemissionen	Pkw-km /Jahr	5.494.822	0,004 EUR /Pkw-km	21.979
Saldo der Unfallschäden	Pkw-km /Jahr	5.494.822	8,5 Cent/ Pkw-km	467.060
Saldo der Betriebskosten	Pkw-km/ Jahr und zus. Rad-km/ Jahr	5.494.822 und 8.242.233	0,31 EUR / Pkw-km und 0,11 EUR/Rad-km	796.749
Veränderung der Kosten für den Kfz-Verkehr	eingesparte Pkw-Parkplätze	5.887	157 EUR/ Pkw-Parkplatz/Jahr	75.360
Veränderung der allgemeinen Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes	Umstieg Personen (Pkw – Rad)	480	1,5 Tage/ Jahr und 363 EUR/ ET/Tag	3.200.237
Eingesparte Reisezeit	Summe der gefahrenen Rad-km (Bestand)	113.036	7,10 EUR/ Pers.-h	3.783.488
Summe der Nutzen				8.475.461

Bei dem betrachteten Szenario ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von ≥ 1 (2,60). Demzufolge ist unter den gesetzten Rahmenbedingungen ein volkswirtschaftlich positiver Nutzen für den Bau der Radschnellverbindung Y-Trasse gegeben.

Tab. 37 Ergebnis Nutzen-Kosten-Analyse

Summe Nutzen	8.475.461 EUR/Jahr
Summe Kosten	2.326.010 EUR/Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,6

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. 38 Sensitivitätsbetrachtung

Spezifikation	Aktueller Wert	Höherer Wert (+10%)	Niedriger Wert (-10%)
Eingesparte Pkw-Kilometer	3,64	3,74	3,54
Kostensatz Reisezeit	3,64	3,81	3,48
Kostensatz CO ₂ -Emission	3,64	3,65	3,64
Investitionskosten	3,64	3,31	4,05

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 Regelmaße von Radschnellverbindungen können im Zuge von sieben Streckenabschnitten nicht erreicht werden (vgl. Tab. 39).

- Anbindung Betriebsweg A 113 (Y-01), dieser bleibt als Engstelle mit 4,50 m als gemeinsamer Geh- und Radweg erhalten (Länge etwa 400 m). Eine Verbreiterung ist aufgrund der Böschungsverhältnisse nicht möglich.
- Im weiteren Verlauf der Radschnellverbindung entlang des Betriebswegs (Y-02, Y-03, Y-04) wird die RSV an den Rampen, unter den Brücken oder der Bodenfilteranlage auf einer Länge von etwa 1,3 km auf 3,00 m bis 5,00 m eingeengt.
- Parallel zur Autobahn A 100 wird die RSV ebenfalls auf einer Länge von etwa 250 m eingeschränkt (Y-11-a-1).
- Die Brücke über den Landwehrkanal stellt ebenfalls eine Engstelle dar (Y-13).
- Die straßenunabhängige Führung zwischen der Späthstraße (Y-19-a-2) und des Delfter Ufers stellt ebenfalls eine Engstelle dar. Hier ist ggf. durch Grunderwerb eine Verbreiterung möglich.

In der Zwischenstufe wird auf einer Länge von 2,4 km der Radschnellverbindungsstandard nicht erreicht, da aus wirtschaftlichen Gründen auf einen Ausbau des Mauerweg verzichtet wird.

Die erforderliche Mindestbreite von 4,50 m in Fahrradstraßen wird auf der kompletten Trasse unter Berücksichtigung von Sicherheitsabständen eingehalten.

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

- Columbiadamm/ Straße 645
- Mauerweg/Sonnenallee
- Betriebsweg A 100/ Sonnenallee
- Wiener Straße/ Ohlauer Straße

Tab. 39 Abweichungen der Vorzugstrasse von den Mindeststandards

Abweichung	Länge/Anteil Stufe 2	Länge/Anteil Stufe 1	Anzahl
Radwegbreiten < RSV-Standard	2,31 km (11 %)	2,36 km (38%)	-
Sicherheitstrennstreifen zum Parken < 0,75 m	-		-
Radien < 20 m	-		-
Keine Priorisierung des Radverkehrs	-		4
SUMME	4,67 km (17 %)		4

Bezogen auf die Gesamtstrecke werden insgesamt etwa 17 % der Trasse nicht im RSV-Standard realisiert, was einer Strecke von ca. 4,67 km entspricht. Dies entspricht den Regelstandards an RSV nach Berliner Vorgaben (maximal 20 %, siehe Kap. 2.3). In der ersten Stufe begründet sich der hohe Anteil in der Unterschreitung der Mindestmaße, da der Mauerweg in der Zwischenlösung nicht ausgebaut werden soll.

6.20 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. Zudem sind Informationen über bestehende Leitungstrassen im Verlauf der Vorzugstrasse einzuholen.

Die Abstimmungen mit dem WSA Berlin sind zu intensivieren, insbesondere hinsichtlich der geplanten Umbaumaßnahmen entlang des Delfter Ufers und des Betriebsweges der A 113 und des daraus resultierenden Eingriffs der örtlichen Bepflanzung.

Die Deutsche Bahn ist im des Görlitzer Bahndammes (Machbarkeit der Verbreiterung der Brückenbauwerke) einzubeziehen. Die laufende Planung der Verlängerung der Straßenbahnlinie M 10 muss weiterhin verfolgt und berücksichtigt werden.

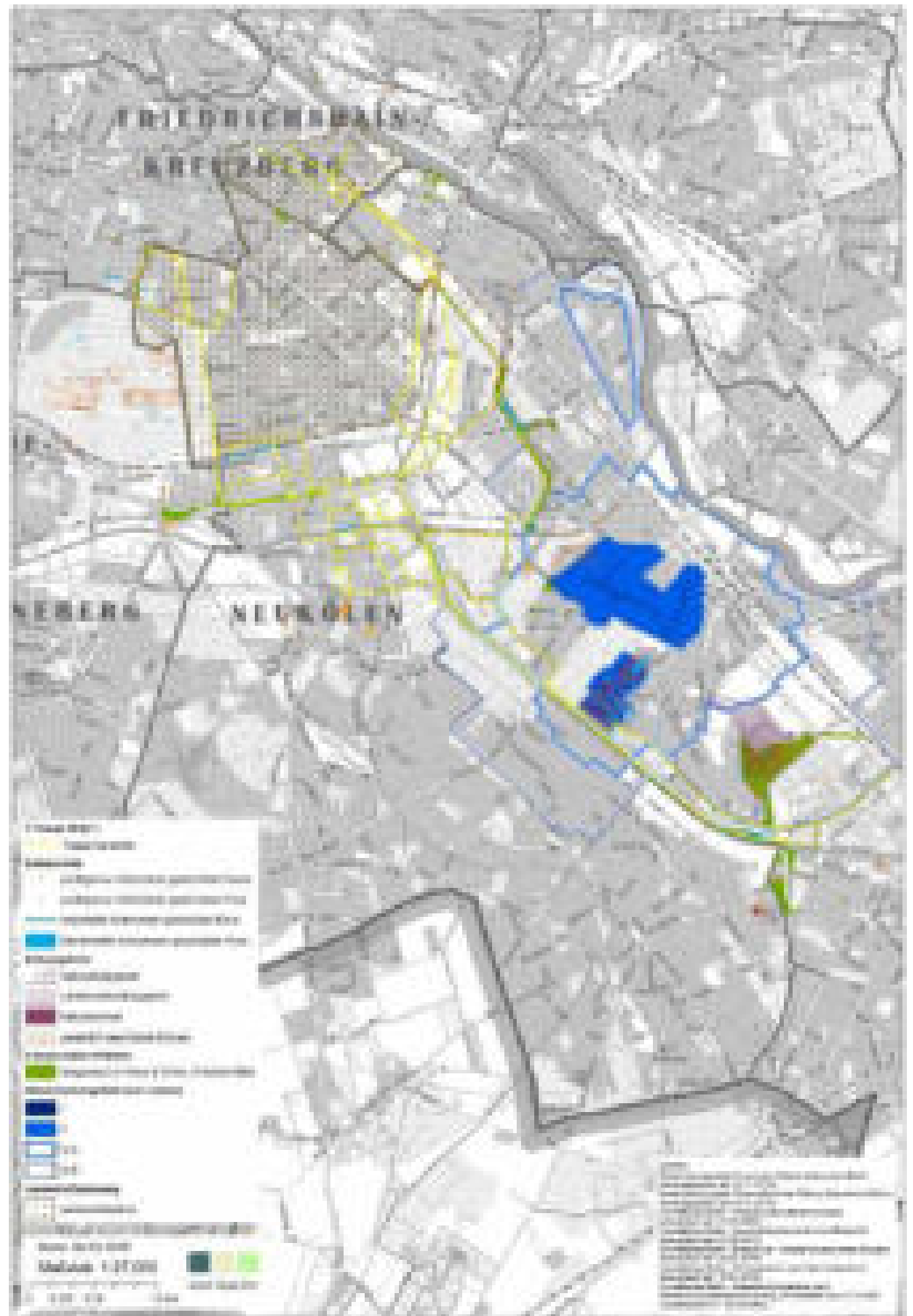
Mit der kommunalen Verwaltung (Fußverkehrsplanung) ist das Erfordernis von Zwischenpodesten im Zuge der planfreien Radschnellverbindungsrampen abzustimmen.

7 Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Projektkorridor	154
Anlage 2: Liste der festgesetzten und in Aufstellung befindlicher Landschaftspläne im Projektkorridor die von Trassenabschnitte durchquert werden (Umweltatlas Berlin / Landschaftsplanverfahren (Übersicht))	155
Anlage 3: Liste gesetzlich geschützter Biotoptypen im Projektkorridor (Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope)	156
Anlage 4: Liste geschützter Flora im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin)	158
Anlage 5: Liste geschützter Fauna im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Fauna der Stiftung Naturschutz Berlin)	159
Anlage 6: Auszug der im Projektkorridor der Y-Trasse im Sinne des § 15 Abs. 6 NatSchGBIn festgesetzten Kompensationsflächen (Umweltatlas Berlin / Kompensationsflächenkataster, aktualisiert am: 07.05.2009)	161
Anlage 7: Lage von S- und U-Bahn-Netz und –Bahnhöfen sowie des ÖPNV-Vorrangnetzes im Projektkorridor	164
Anlage 8: Lage von Wasserstraßen und Gewässern im Projektkorridor	165
Anlage 9: Lage des Fußgängernetzes und der 20 Grünen Hauptwege im Projektkorridor	166
Anlage 10: Lage von Straßen und Lichtsignalanlagen im Projektkorridor	167
Anlage 11: Verkehrsstärken Kfz im Projektkorridor 2014	168
Anlage 12: Verkehrsstärken im Projektkorridor 2030 (Quelle: Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin, Modellstand III/ 2018, SenUVK)	169
Anlage 13: Einwohnerdichte im Projektkorridor	169
Anlage 14: Parkraumbewirtschaftung im Projektkorridor	171
Anlage 15: Aufgrabeverbote im Projektkorridor	172
Anlage 16: Bodenrichtwerte im Projektkorridor	173
Anlage 17: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Bereich der Vorzugsvariante.	174
Anlage 18: Klartext Variantenvergleich	175
Anlage 19: „Bürger-Hinweise“ aus der Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Y-Trasse	176

Anlage 1: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Projektkorridor



Anlage 2: 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
VI-L-2	SO 36	Friedrichshain-Kreuzberg	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	06.02.1986
XIV-L-4	St.-Jakobi-Kirchhof II	Neukölln	Festsetzung	15.05.1993
XIV-L-6	Mittelbereich Neukölln I	Neukölln	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	15.09.1995
XV-L-3	Heidekampgraben	Neukölln	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	01.07.1996

Anlage 3: Liste gesetzlich geschützter Biotoptypen im Projektkorridor (Umweltatlas Berlin / Biotoptypen: Gesetzlich geschützte Biotope)

Biotoptyp Code	Biotoptyp Bezeichnung
0113231	Gräben naturnah, teilweise beschattet, wasserführend
02130	temporäre Kleingewässer
02150	Teiche und kleine Staugewässer
022111	Schilf-Röhricht an Standgewässern
0221121	Röhricht des Schmalblättrigen Rohrkolbens an Standgewässern
022114	Rohrglanzgras-Röhricht an Standgewässern
05103	Feuchtwiesen
05111	Frischweiden
05112	Frischwiesen
05120	Trockenrasen
05121 (05121001)	Sandtrockenrasen (einschließlich offene Sandstandorte und Borstgrasrasen trockener Ausprägung)
051211; 0512110	silbergrasreiche Pionierfluren
051212	Grasnelken-Fluren und Blauschillergras-Rasen
0512122	Heidenelken-Grasnelkenflur
051320 (051321; 051322; 0513201)	Grünlandbrache frischer Standorte (artenreich (typische Grünlandarten; artenarm; weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs (< 10% Deckung der Gehölze))
051331	Grünlandbrachen trockener Standorte mit einzelnen Trockenrasenarten
051332 (0513322)	artenarme oder ruderale trockene Brachen (mit spontanem Gehölzbewuchs (10-30% Deckung der Gehölze))
05140	Staudenfluren und -säume
0514112	gewässerbegleitende Hochstaudenfluren, mit spontanem Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30%)
0514201	Staudenfluren (Säume) frischer, nährstoffreicher Standorte, weitgehend ohne spontanen Gehölzbewuchs
07102 (0710201; 0710211; 0710221)	Laubgebüsche frischer Standorte (ältere Bestände (älter 10 Jahre); überwiegend heimische Arten; überwiegend nicht heimische Arten)
07103 (071032)	Laubgebüsche trockener und trockenwarmer Standorte (überwiegend nichtheimische Arten)
0711221	Feldgehölze
07132511	Feldhecken von Bäumen überschirmt (> 10%)
07190 (07191; 07192; 071931)	standorttypischer Gehölzsaum an Gewässern (Gebüsche; Bäume; mehrschichtige Säume, heimische Arten)
08180	Eichen-Hainbuchenwälder
08190 (08191)	Eichenmischwälder bodensaurer Standorte (grundwasserbeeinflusst)
08280	Vorwälder
082811	Eichen-Vorwald trockener Standorte

082807 (082817; 082827)	Espen-Vorwald (trockener Standorte; frischer Standorte)
082806 (082826)	Birken-Vorwald (frischer Standorte)

Anlage 4: Liste geschützter Flora im Projektkorridor (Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin)

Wissenschaftlicher Artname	Deutscher Artname	Schutzstatus (Rote Liste Berlin 2018/BE/BB/DE; gesetzlicher Schutz)	Daten- grund- lage
<i>Aira caryophyllea</i> <i>subsp. caryophyllea</i>	Nelken-Hafer- schmiele	1/3/-; -	P, R
<i>Anthemis arvensis</i>	Acker-Hundska- mille	1/V/-; -	R
<i>Anthyllis vulneraria s. l.</i>	Gemeiner Wund- klee	1/3,2/-; -	P, R
<i>Armeria maritima</i> <i>subsp. elongata</i>	Gemeine Gras- nelke	V/V/3; §	F, L, P, R
<i>Asplenium trichomanes</i>	Braunstielliger Streifenfarn	2/2/-; -	P
<i>Botrychium lunaria</i>	Mondraute	1/2/3; §	P
<i>Carex hartmanii</i>	Hartmans Segge	1/1/2; -	P, R
<i>Carex ligerica</i>	Französische Segge	V/-/3; -	R
<i>Carlina vulgaris agg.</i>	Kleine Eberwurz, Golddistel	1/-/-; -	L, P
<i>Centaurium erythraea</i>	Echte Tausend- güldenkrout	2/3/-; §	R
<i>Chenopodium murale</i>	Mauer-Gänsefuß	1/1/3; -	P, R
<i>Colchicum autumnale</i>	Herbst-Zeitlose	1/2/-; -	P
<i>Corrigiola litoralis</i>	Hirschsprung	1/3/3; -	P, R
<i>Dianthus carthusiano- rum</i>	Kartäusernelke	1/3/-; §	F, L, P
<i>Festuca psammophila</i>	Sand-Schwingel	1/3/3; -	R
<i>Filipendula vulgaris</i>	Kleines Mädesüß	2/2/-; -	F, P, R
<i>Galeopsis ladanum</i>	Acker-Hohlzahn	0/1/-; -	R
<i>Hieracium bauhini</i> <i>subsp. Heothinum</i>	Ungarisches Ha- bichtskraut, Un- terart	1/G/-; -	R
<i>Hieracium caespitosum</i>	Wiesen-Habichts- kraut	1/2/3; -	P
<i>Hieracium maculatum</i> <i>subsp. fictum</i>	Geflecktes Ha- bichtskraut, Un- terart	1/G/-; -	L, P, R
<i>Hottonia palustris</i>	Wasserfeder, Wasserprimel	2/3/3; §	R
<i>Hydrocharis morsus- ranae</i>	Froschbiss	2/3/3; -	R
<i>Leonurus cardiaca</i> <i>subsp. cardiaca</i>	Herzgespann	3/3/3; -	P, R
<i>Medicago minima</i>	Zwerg-Schne- ckenklee	2/-/3; -	F, L, P, R
<i>Oenothera parviflora s. str.</i>	Kleinblütige Nachtkerze	1/D/-; -	F, P, R

<i>Potamogeton nodosus</i>	Knoten-Laichkraut	1/1/-; -	P
<i>Rosa caesia s. str.</i>	Lederblättrige Rose	1/2/-; -	P
<i>Rosa dumalis</i>	Graugrüne Rose	1/2/-; -	P, R
<i>Rosa elliptica</i>	Elliptische Rose Keilblättrige Rose	1/1/3; -	P, R
<i>Rubus leuciscanus</i>	Plötzensee-Hasselblattbrombeere	D/-/-; -	R
<i>Silene conica</i>	Kegel-Leimkraut	1/V/3; -	L, P, R
<i>Silene tatarica</i>	Tataren-Leimkraut	3/2/3; -	P, R
<i>Taraxacum nordstedtii</i>	Nordstedts Löwenzahn	0/1/-; -	P, R
<i>Tulipa sylvestris</i>	Wilde Tulpe	*2/3; §	R
<i>Veronica praecox</i>	Früher Ehrenpreis	1/2/-; -	L, P, R
<i>Veronica prostrata s. str.</i>	Liegender Ehrenpreis	2/3/3; -	F, L, P, R
<i>Veronica spicata</i>	Ähriger Ehrenpreis	1/3/3; §	R
<i>Vulpia myuros</i>	Mäuseschwanz-Federschwingel	3/-/-; -	P, R
<i>Zannichellia palustris</i>	Sumpf-Teichfaden	1/3/-; -	R

Legende

0 ausgestorben oder verschollen

1 vom Aussterben bedroht

2 stark gefährdet

3 gefährdet

V Vorwarnliste

G Gefährdung unbekanntes Ausmaßes

D Daten unzureichend

ne nicht etabliert

§ besonders geschützt

§§ streng geschützt

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

- ohne Status

Datengrundlage

F – Erfassung flächiger Bestand

L – Erfassung linienförmiger Bestand

P – Erfassung punktueller Bestand

R – Recherche

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

Wissenschaftlicher Artname	Deutscher Artname	Schutzstatus (Rote Liste Berlin 2018/BE/BB/DE; gesetzlicher Schutz)
<i>Bufo bufo</i>	Erdkröte	*/*/*; §
<i>Castor fiber</i>	Biber	1/1/3; §§/II
<i>Lacerta agilis</i>	Zauneidechse	V/3/V; §

<i>Lissotriton vulgaris</i>	Teichmolch	*/**/*; §
<i>Nyctalus noctula</i>	Großer Abendsegler	3/3/3; §§
<i>Pelobates fuscus</i>	Knoblauchkröte	3/3/3; §§, IV
<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Teichfrosch	*/**/*; §
<i>Pelophylax ridibundus</i>	Seefrosch	3/3/*; §§, IV
<i>Pelophylax spec.</i>	"Wasserfrosch-Komplex"	KA
<i>Rana arvalis</i>	Moorfrosch	3/*/3; §§, IV
<i>Rana spec.</i>	"Braunfrosch"	-
<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

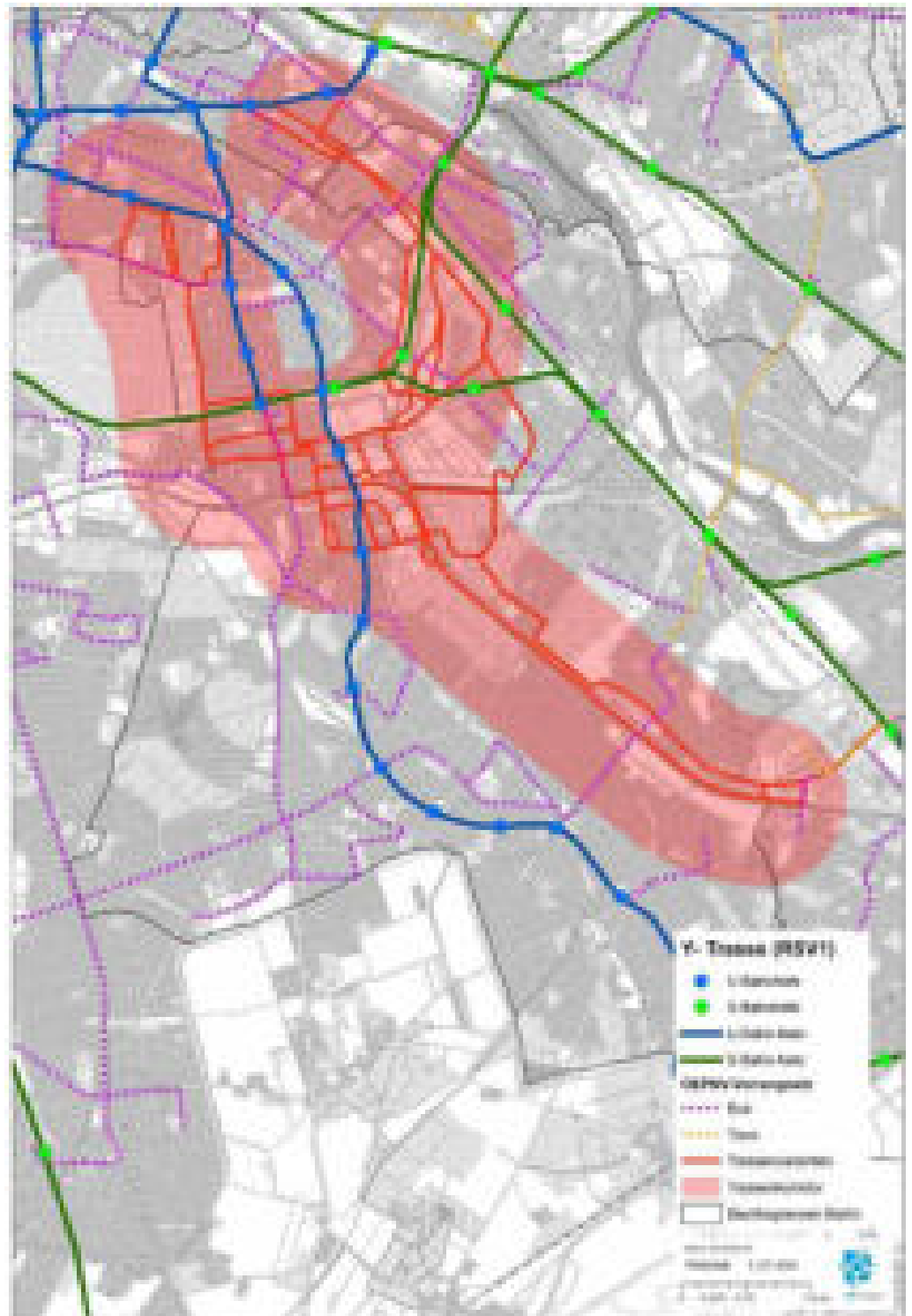
Anlage 6: Auszug der im Projektkorridor der Y-Trasse im Sinne des § 15 Abs. 6 NatSchGBIn festgesetzten Kompensationsflächen (Umweltatlas Berlin / Kompensationsflächenkataster, aktualisiert am: 07.05.2009)

Bezeichnung der Kompensationsmaßnahme	[Nr.] Maßnahmen	[Nr.] Eingriffe
Parkanlagen und Spreeuferpromenade an den Treptowers	[44] Herstellung von Rasen-, Gehölze- und Spielflächen; Bau der Uferpromenade	[7] Bebauungsplan Puschkin Allee, Eisenstr., Hoffmannstr., Eichenstr. (B-XV-30)
Grünflächen an der Späth'schen Baumschule	[46] Pflanzung von heimischen, standortgerechten Gehölzen, Baum- und Strauchpflanzungen; Anlage extensiv gepflegter Wiesen	[6] Bebauungspläne Mahonienweg (B-XV-13a), Königsheideweg (B-XV-13b) Bohnsdorferweg (B-XV-38) B-XV-13 (a oder b)
Steg am Heidekampgraben	[63] Sanierung und Verbreiterung des Steges am Heidekampgraben unter der Bahnanlage und damit Sicherung der übergeordneten Grünverbindung zw. Neuköllner Schifffahrtskanal und Treptower Park (mit Geländer und Anschluss an den vorhandenen Weg)	[29] S 6 Gleisänderung und Änderungen an den Eisenbahnüberführungen über Puder- und Karpfenstraße sowie Dammweg
Parkanlage an der Autobahn BAB 100	[66] Herstellung einer öffentlichen Parkanlage	[31] BAB 100, 14. Abschnitt des inneren Autobahnringes
Parkanlage Straße 126	[67] Spielfläche mit Gehölzen und Rasenfluche	[3] Bebauungsplan Wegedornstr., Straße 126 (B-XV-26)
Öffentliche Grünverbindung mit Spielflächen	[73] Herstellung einer öffentlichen Grünverbindung mit Spielflächen	[19] Bebauungsplan Forum Neukölln (B-Plan XIV-250)
Park an der Spree	[81] Herstellung einer Parkanlage mit Uferpromenade, Bau eines Spielplatzes auf dem ehem. Grenzstreifen	[38] Ostkreuz Planfeststellungsverfahren

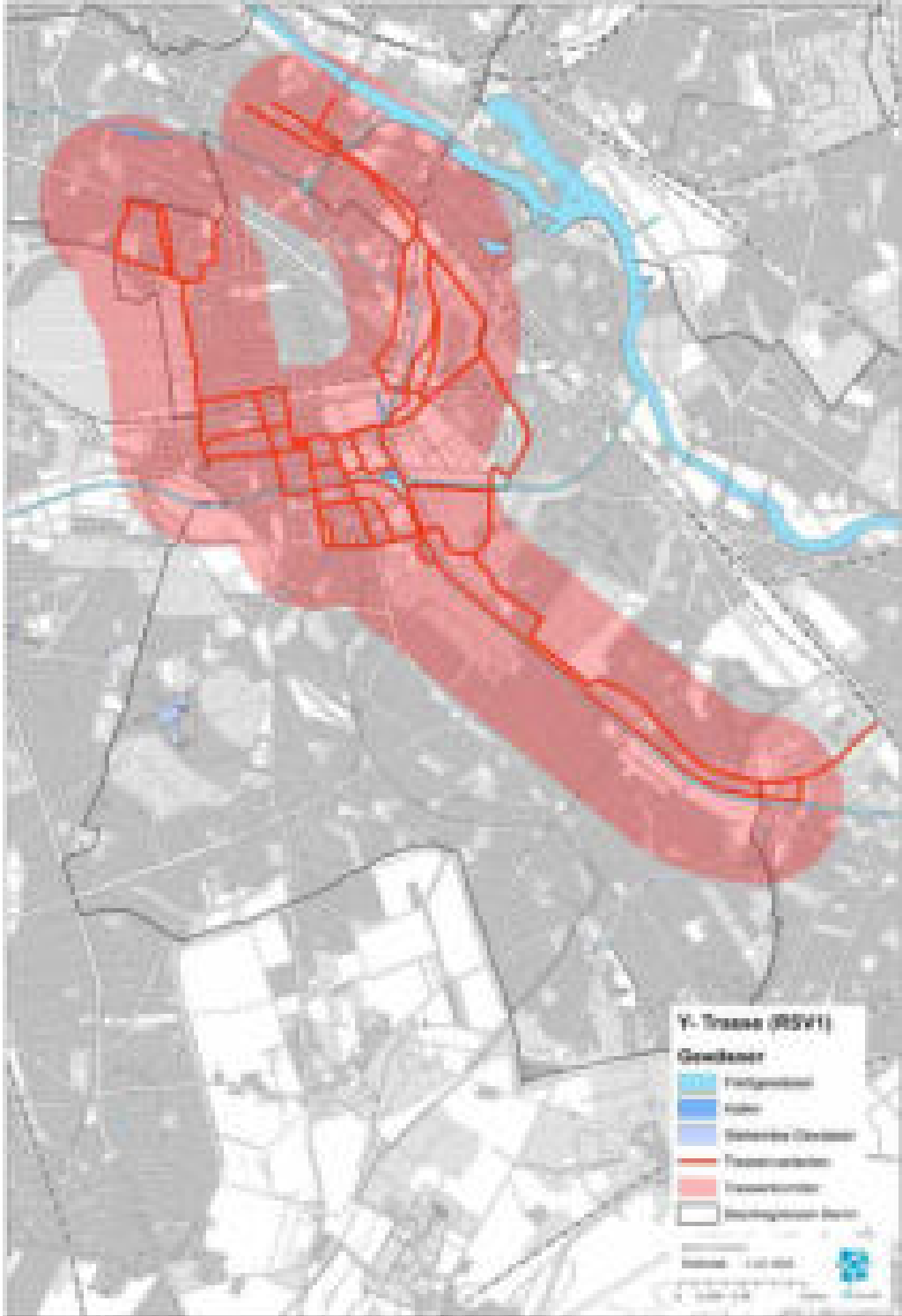
Landschaftspark Johannisthal	[86] Entw./ Neuanl. von Trockenrasen: 25,5 ha + 1 h an der Teltowkanal-Promenade Baumgruppen und Wildstauden: 10,5 ha Langgraswiese: 0,9 ha Bau einer Trockenmauer; Stege und Wege im Landschaftspark; naturnahe Themengärten, Spiel- u. Liegewiesen, sonstige	[43] Entwicklungsmaßnahme Berlin- Johannisthal / Adlershof
Gehölzfläche zur Biotopentwicklung an der S-Bahnböschung Grenzallee	[101] Pflanzung von Gehölzen zur Biotopentwicklung an der Grenzallee	[58] Neubau der S-Bahnbrücke über die Grenzallee
Grünfläche am Maybachufer	[170] Umwandlung der Gewerbefläche am Maybachufer in eine Grünfläche	[61] Bundesautobahn Abzweig Neukölln km 4.7+67 bis km 2.8+30
Regenwasserauffangbecken am Flughafen	[171] Nutzung des Regenwasserauffangbeckens am Flughafen als	[61] Bundesautobahn Abzweig Neukölln km 4.7+67 bis km 2.8+30
Schulhof Ferdinand-Freiligrath-Oberschule Bergmannstr. 56	[195] Entsiegelungs- und Neugestaltungsmaßnahmen	[98] Verkehrsanlagen im zentralen Bereich Berlins
Bahnböschungen an der Kiefholzstr.	[216] Wiederherstellung der Bahnböschung Kiefholzstr.	[102] Eisenbahnüberführung Kiefholzstraße sowie Vorleistungen für den Haltepunkt Kiefholzstraße
Landschaftspark Rudow-Altglienicke	[217] Anlage des Landschaftsparks mit extensiv und intensiv nutzbaren Grünflächen Renaturierung einer verschütteten Senke; Neuanlage weiterer Kleingewässer und Weiden, Wiesen und Streuobstwiesen;	[89] BAB A 113 und A 100

	dichte Abpflanzung der Autobahntrasse	
Natur- und Landschaftspark Heidekampgraben	[219] Herstellung des Landschaftsparks Heidekampgraben	[89] BAB A 113 und A 100
2 Vegetationsfluchen an der BAB A 113	[300] Böschungsbegrünung an der BAB A 113	[89] BAB A 113 und A 100
Flur 106, Flurstück 36/37	[347] Herstellung historischer Wegeverbindung und Entsiegelung im Treptower Park nrdl. Puschkin Allee	[175] Ausbau Grog-Berliner Damm
Wildenbruchpark, Flurstück 85	[348] Wiesenansaat (1680mk), 380me Gehölzpflanzung,	[175] Ausbau Groß-Berliner Damm
Kiefholzstr.	[350] Baumpflanzungen <i>Tilia cordata</i> (18-20cm)	[175] Ausbau Groß-Berliner Damm

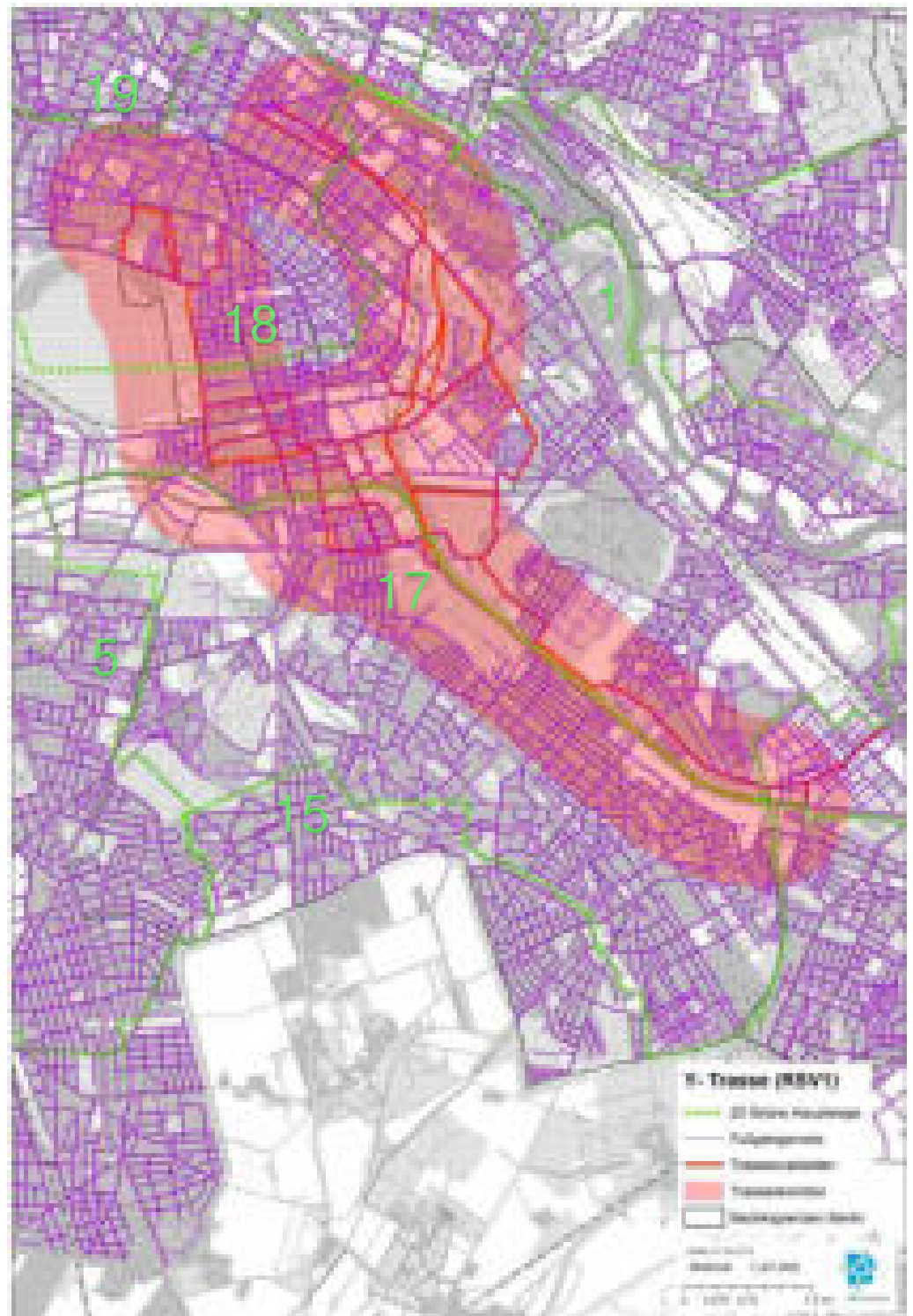
Anlage 7: Lage von S- und U-Bahn-Netz und –Bahnhöfen sowie des ÖPNV-Vorrangnetzes im Projektkorridor



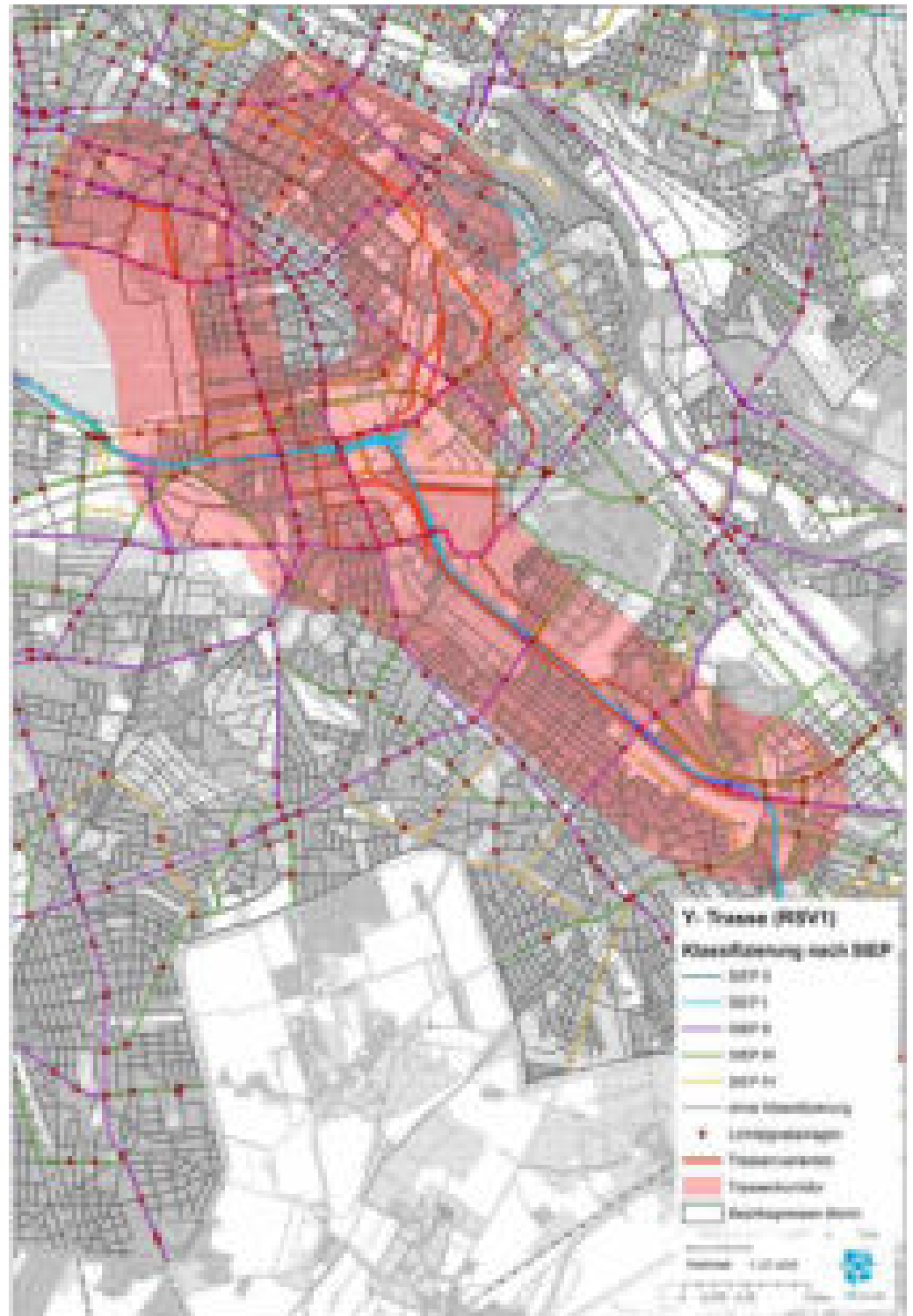
Anlage 8: Lage von Wasserstraßen und Gewässern im Projektkorridor



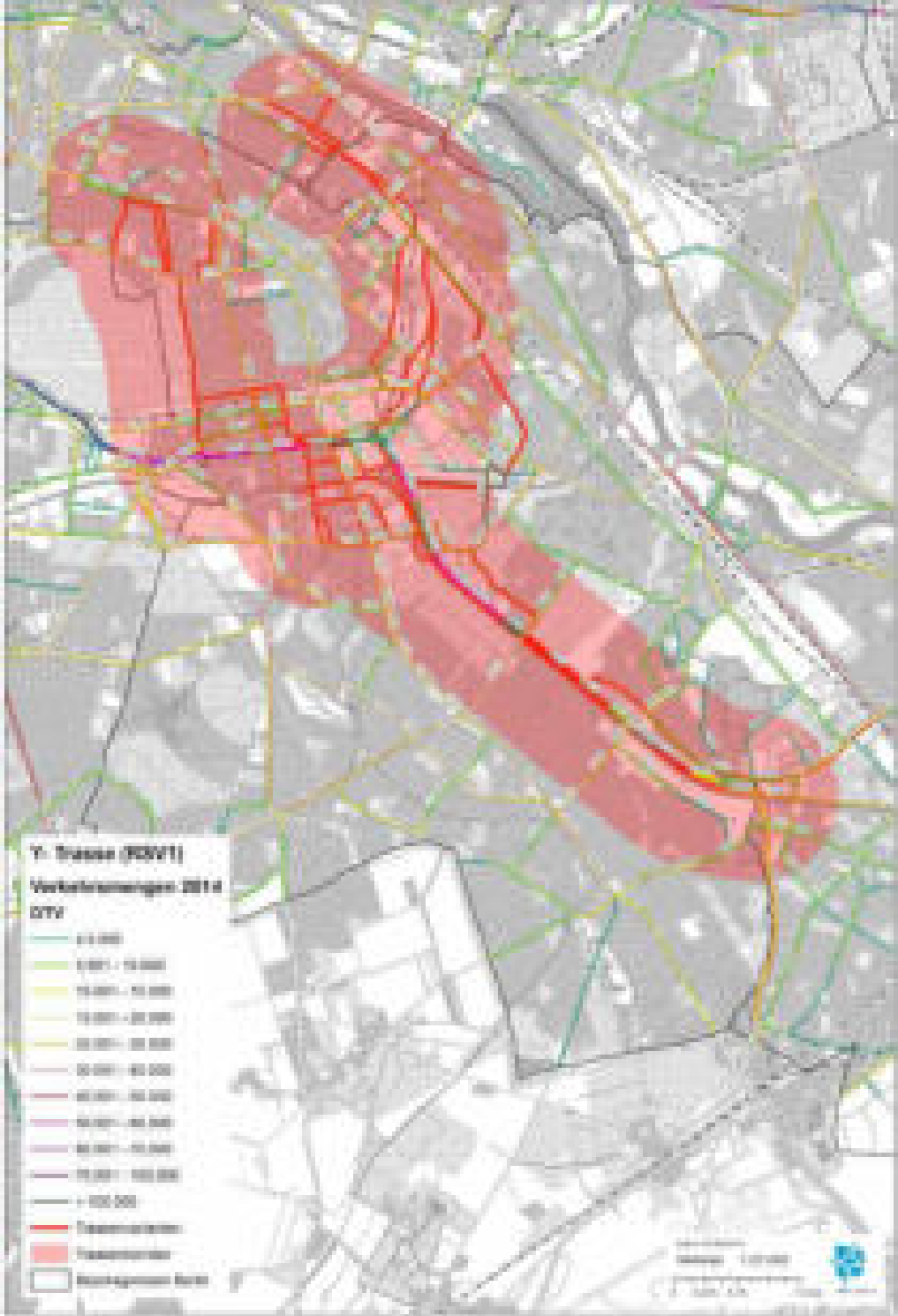
Anlage 9: Lage des Fußgängeretzes und der 20 Grünen Hauptwege im Projektkorridor



Anlage 10: Lage von Straßen und Lichtsignalanlagen im Projektkorridor



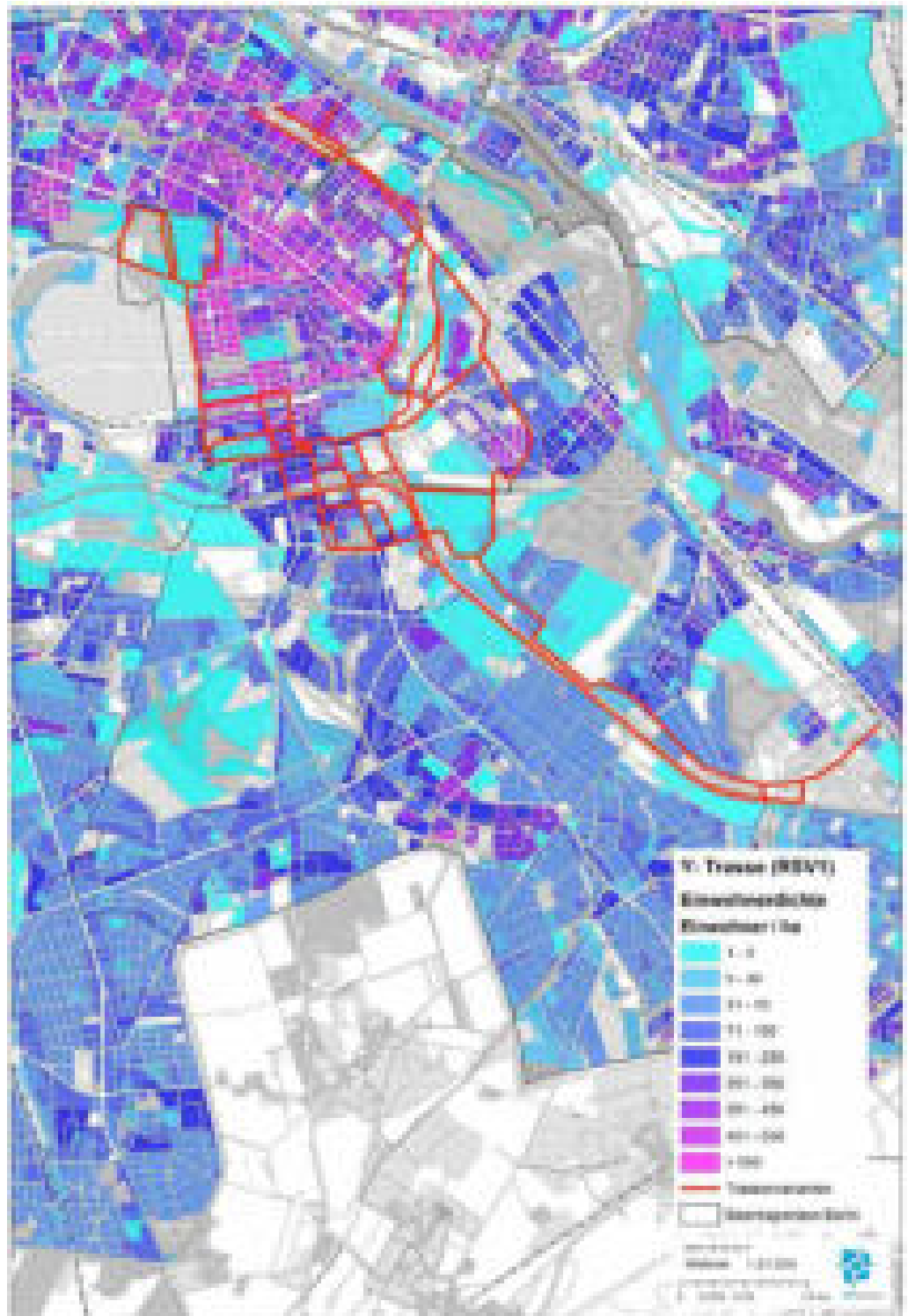
Anlage 11: Verkehrsstärken Kfz im Projektkorridor 2014



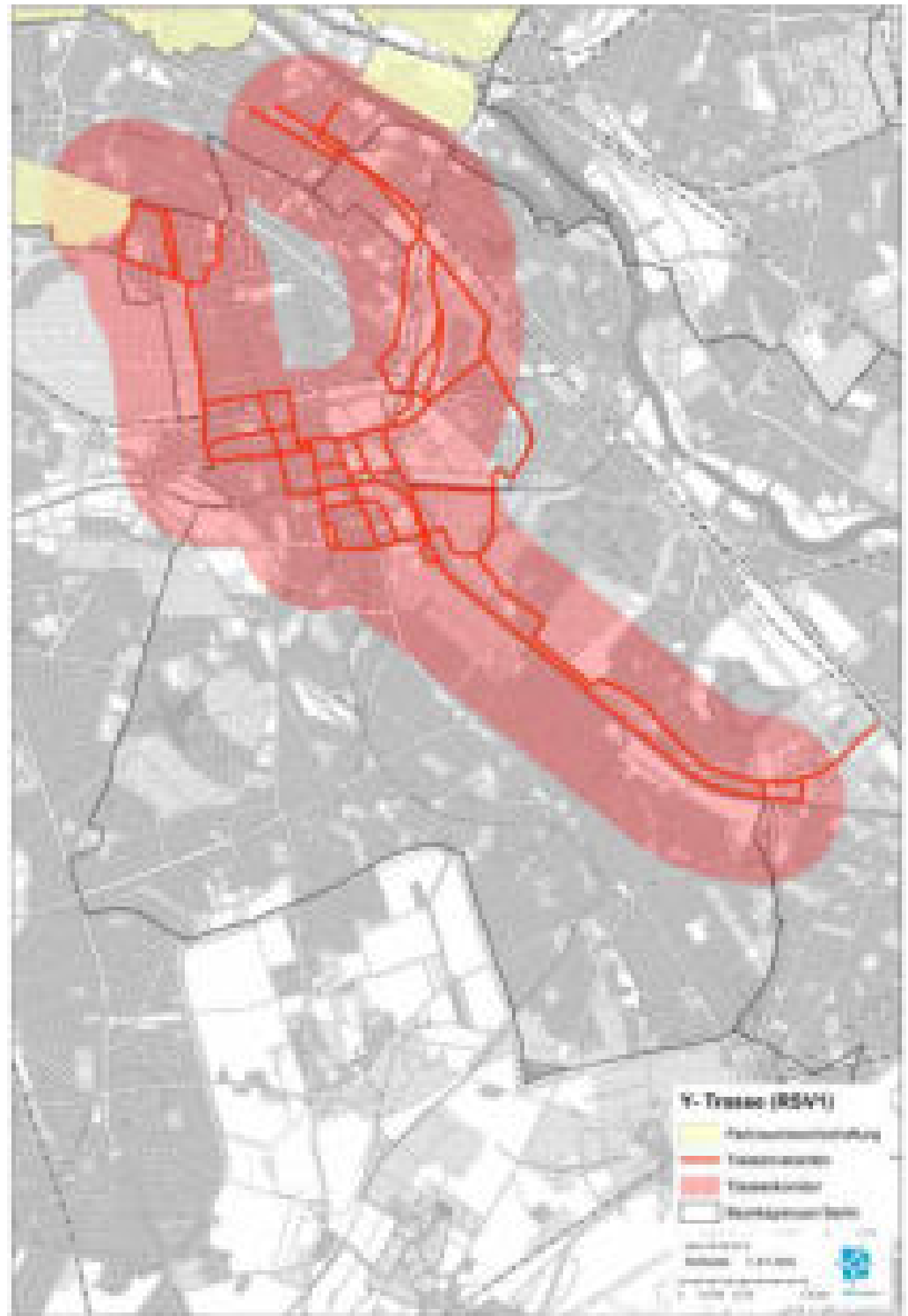
Anlage 12: Verkehrsstärken im Projektkorridor 2030 (Quelle: Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin, Modellstand III/ 2018, SenUVK)



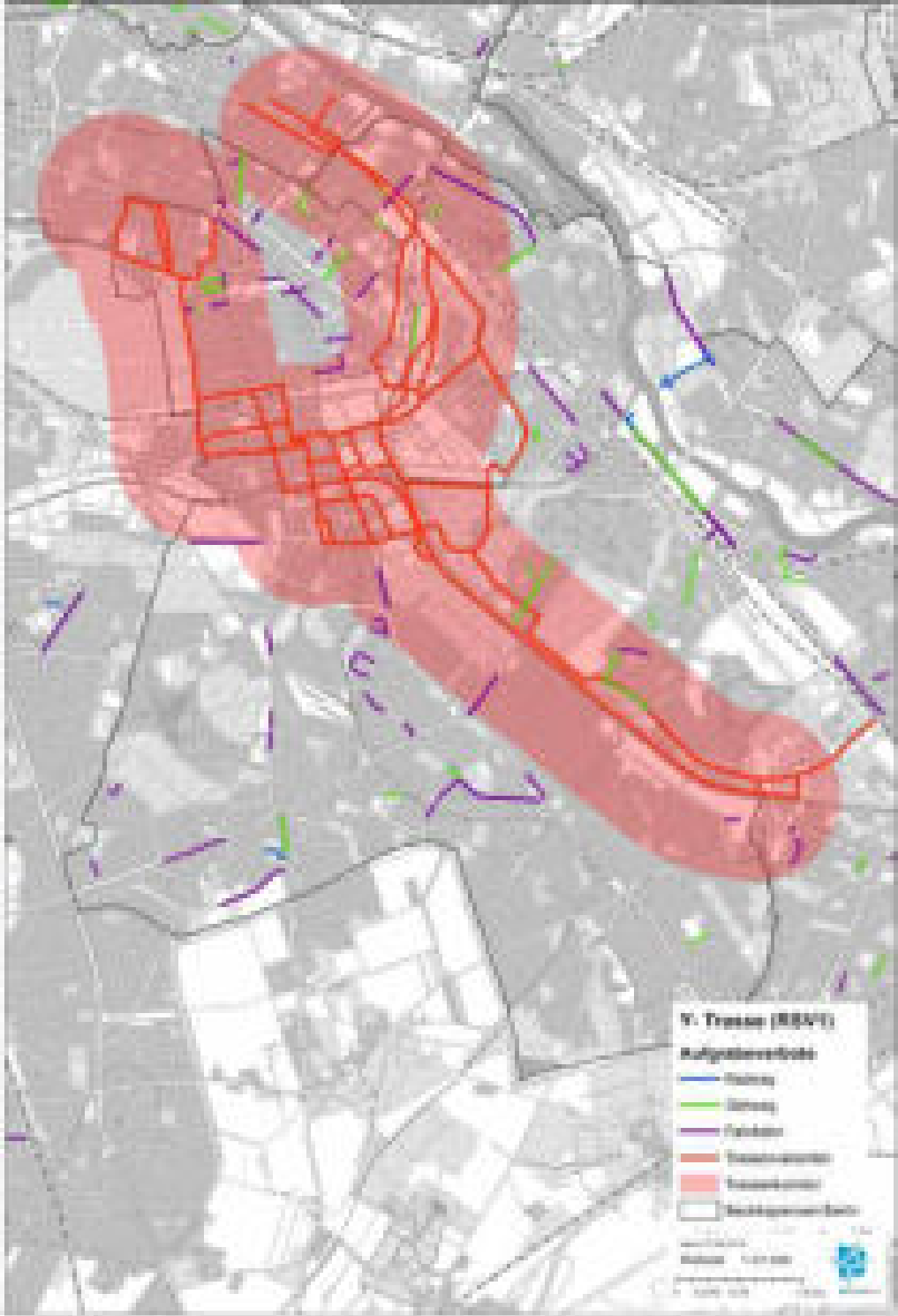
Anlage 13: Einwohnerdichte im Projektkorridor



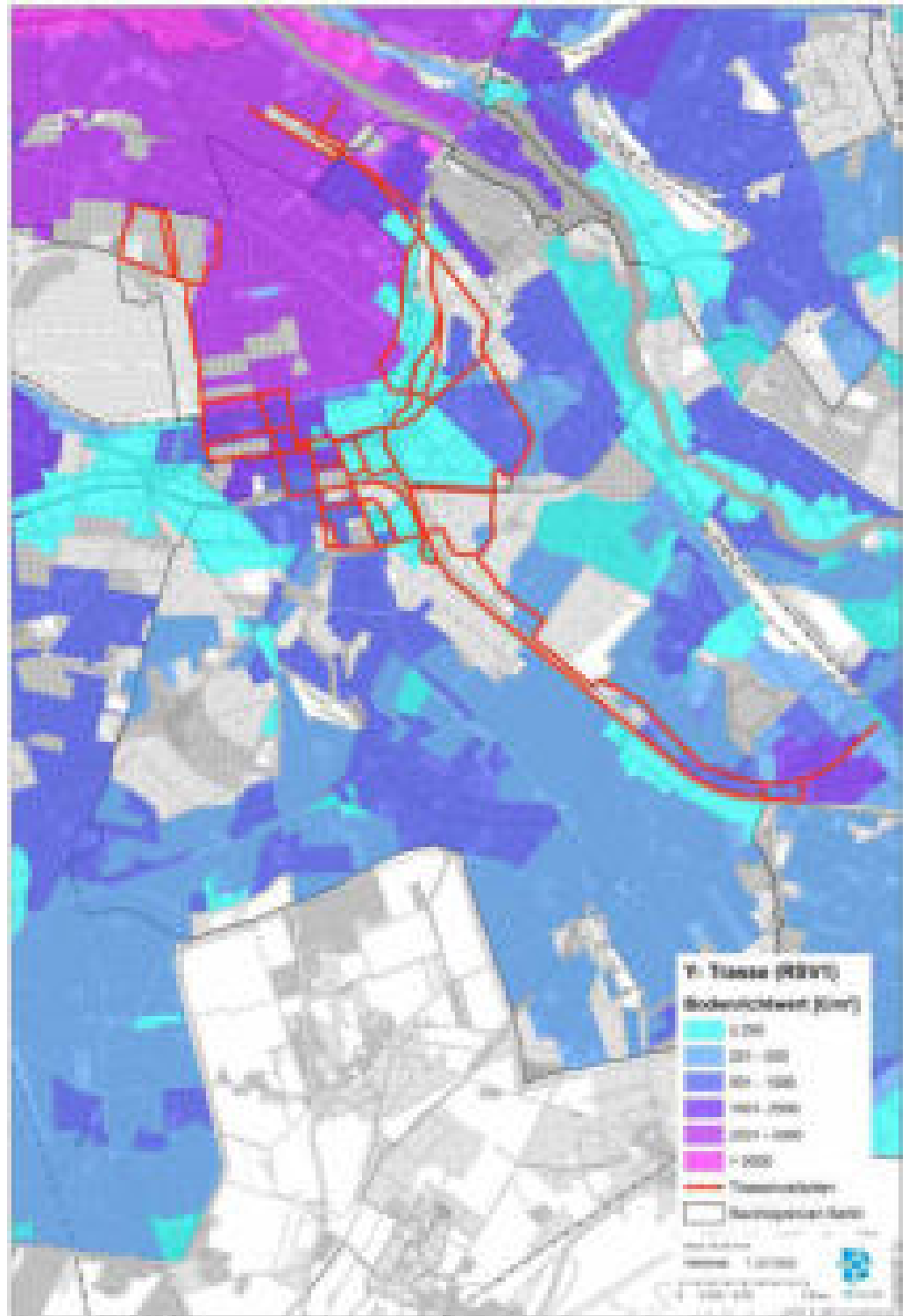
Anlage 14: Parkraumbewirtschaftung im Projektkorridor



Anlage 15: Aufgrabeverbote im Projektkorridor



Anlage 16: Bodenrichtwerte im Projektkorridor



Anlage 17: Lage von Schutzgebieten, Artenvorkommen, Kompensationsflächen und Landschaftsplänen im Bereich der Vorzugsvariante.



Anlage 18: Klartext Variantenvergleich

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

* wird je Alternative einheitlich bewertet

Anlage 19: „Bürger-Hinweise“ aus der Informations- und Dialogveranstaltung zur Radschnellverbindung Y-Trasse

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	Mittel	Straße 645: Aufgrund Engstelle hohes Konfliktpotenzial. Einfahrtsituation vom Columbiadamm besonders kritisch. Teilnehmer fordern hier bedarfsgerechte Breiten für Fußgänger (> 2,50 m)	1			x	Herbst 2019	Keine attraktiven Alternativen, Vorzugstrasse läuft weiterhin über Straße 645	gelb
2	Mittel	Führung RSV über Illsestraße, Thomasstraße bis zur Oderstraße	1	x			keine weitere Prüfung erforderlich	Sichtung der Planungsunterlagen vom BA Neukölln	rot
3	Mittel	RSV durch den Volkspark Hasenheide wird von einigen Teilnehmern bevorzugt. Soll weiterhin berücksichtigt werden.	1	x			keine weitere Prüfung erforderlich	Hohe Nutzungskonflikte zu erwarten	rot
4	Gering	Verlängerung der Trasse in Richtung Norden	1		x		Herbst 2019	Einbindung ins Radverkehrsnetz Berlin	gelb

Nr.	Relevanz für das Projekt	Hinweis	Bereich	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Einschätzung, bis wann Klärung erfolgt	Anmerkung	*
		(Berlin Mitte)							
5	Mittel	Berücksichtigung des Querverkehrs über die Oderstraße. Konflikte in den Eingangsbereichen zum Tempelhofer Feld (besonders Herrfurthstraße)	1	x			Herbst 2019	Eingangsbereiche werden im Zuge der Umgestaltung des Tempelhofer Feldes berücksichtigt	
6	Mittel	Brücke in Verlängerung zur Wiener Straße wieder entstehen lassen	2			x	keine weitere Prüfung erforderlich	Dann aber keine Führung über den Görlitzer Bahndamm möglich	
7	Gering	Führung parallel zur Autobahn A 100 aufgrund von Lärm/Abgasen kritisch.	2	x			Ende 2019	Lärmemissionen sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zur A100.	
8	Mittel	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Wiener Straße schwierig, Vorzug beidseitige Führung.	2	x			Herbst 2019	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden verschiedene Radverkehrsführungen untersucht. Darunter auch die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie	

* 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									
								die Führung auf Radfahrstreifen.	grün
9	Mittel	Hohes Radverkehrsaufkommen muss von der Skalitzer Straße aufgenommen werden.	2	x			Ende 2019	Einbindung ins Radverkehrsnetz Berlin	gelb
10	Gering	Anbindung an die RSV Betriebsweg A 113 unzureichend, da lange Wartezeiten an Knotenpunkten	3		x		Herbst 2019	Kontaktaufnahme mit VLB	gelb
11	Mittel	Verlängerung der RSV in Richtung Süden zum Flughafen Schönefeld	3		x		Herbst 2019	Ggf. Bestandteil des Radverkehrsnetzes Berlin (derzeit in Arbeit). Anbindung ins weitere Radverkehrsnetz wird berücksichtigt.	gelb
12	Mittel	Eingeschränkte Sichtfelder im Zuge der Brückenbauwerke (A113)	3	x			Herbst 2019	Eine sichere Radverkehrsführung ist Grundvoraussetzung einer Radschnellverbindung.	grün

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									
13	Mittel	Nutzungskonflikte mit Joggerinnen und Zufußgehenden	3/alle	x			Herbst 2019	Fußverkehr und Radverkehr wird grundsätzlich getrennt geführt. An Querungsstellen werden geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen. (Ausnahmen: ggf. an Engstellen)	
14	Gering	Übergangslösung über Mauerweg aufgrund von Umlaufsperrungen ungeeignet	3		x		Herbst 2019	Stellen eine Barriere dar. Um ein konfliktfreies Querens zu ermöglichen, wird empfohlen, die Umlaufsperrungen zu demontieren. Ggf. sind neue (un)signalisierte Querungsstellen erforderlich.	
15	Mittel	Defilter Ufer soll als Grünfläche erhalten bleiben, zudem sind Konflikte mit den ansässigen Rudervereinen zu erwarten.	4	x			Herbst 2019	Alternative Führung über Neue Späthstraße, Haarlemer Straße wird bevorzugt. Führung entlang Delfter Ufer nur sinnvoll wenn die Alte Späthbrücke ertüchtigt wurde.	
16	Mittel	Führung durch Fahrradstraßen kritisch. Konflikte mit dem ruhenden Verkehr	4	x			Herbst 2019	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden flankierende Maßnahmen zur Reduzierung von	

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									
		und Durchgangsverkehr.						Durchgangsverkehr vorgeschlagen. Zum ruhenden Verkehr werden Sicherheitsstreifen markiert.	
17	Mittel	Umgestaltung Buschkrugallee (Fahrstreifenreduzierung)	4	x			Prüfung erfolgt, verworfen	Alternative wurde mit untersucht. Vorzugstrasse unverändert.	
18	Mittel	Führung durch den Carl-Weder-Park und Eschersheimer Gaste als Option überprüfen.	4	x			Prüfung erfolgt, verworfen	Bezirk: Führung durch den Park abgelehnt	

8	Unterlagen
8.1	Streckendatenbank
8.2	Knotenpunktdatenbank
8.3	Übersichtskarte
8.4	Bewertungsbogen
8.5	Verworfenen Varianten
8.6	Querschnitte
8.7	Lagepläne
8.8	Knotenpunktskizzen
8.9	Kostenschätzung
8.10	Konfliktliste



Unterlage 8.1-Streckenabschnitte



SHF Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
Y-01	Ernst-Ruska-Ufer	1
Y-02	Ernst-Ruska-Ufer	2
Y-03	Ernst-Ruska-Ufer	3
Y-04	Ernst-Ruska-Ufer	4
Y-05	Ernst-Ruska-Ufer	5
Y-06	Ernst-Ruska-Ufer	6
Y-07	Brücke	7
	Neuköllner	
Y-08	Schiffahrtskanal	8
Y-09	Grenzallee	9
Y-11-a-1	Betriebsweg A100	10
Y-11-a-2	Kiefholzstraße	11
Y-11-b-1	Neuköllnische Allee	12
Y-11-b-2	Niemetzstraße	13
Y-11-b-3	Braunschweiger Straße	14
Y-11-b-4	Ederstraße	15
Y-11-b-5	Ederstraße	16
Y-11-b-6	Teupitzer Straße	17
Y-11-b-7	Treptower Straße	18
Y-11-c-0	Grenzallee	19
Y-11-c-1	Dammweg	20
Y-11-c-2	Mauerweg	21
Y-11-c-3	Kiefholzstraße	22
Y-12-a-1	Betriebsweg A100	23
Y-12-a-2	Görlitzer Bahndamm	24
Y-12-a-3	Görlitzer Bahndamm	25
Y-12-b-1	Kiefholzstraße	26
Y-12-b-2	Kiefholzstraße	27
Y-12-b-3	Kiefholzstraße	28
	Brücke über	
Y-13	Landwehrkanal	29
Y-14-a-1	Görlitzer Ufer	30
Y-14-a-3	Görlitzer Straße	31
Y-14-b-1	Görlitzer Ufer	32
Y-14-b-2	Wiener Straße	33
Y-14-b-3	Wiener Straße	34
Y-15	Mauerweg	35
Y-16	Chris-Gueffroy-Allee	36
Y-17	Neuköllnische Allee	37
Y-18	Mauerweg	38
Y-19-a-1	Späthstraße	39
Y-19-a-2	Delfter Ufer	40
Y-19-a-3	Delfter Ufer	41
Y-19-b-1	Neue Späthstraße	42
Y-19-b-2	Buschkrugallee	43
Y-19-b-3	Buschkrugallee	44

Y-19-c-1	Haarlemer Straße	.....	45
Y-20-a-1	Braunschweiger Ufer	.....	46
Y-20-b-1	Franz-Körner-Straße	.....	47
Y-20-b-2	Rungiusstraße	.....	48
Y-21-a-1	Rungiusstraße	.....	49
Y-21-a-2	Bendastraße	.....	50
Y-21-a-3	Bendastraße	.....	51
Y-21-a-4	Emser Straße	.....	52
Y-21-b-2	Carl-Weder-Park	.....	53
Y-21-b-3	Carl-Weder-Park	.....	54
Y-21-b-4	Eschersheimer Straße	.....	55
Y-21-b-5	Eschersheimer Straße	.....	56
Y-21-c-1	Buschkrugallee	.....	57
Y-21-c-2	Juliusstraße	.....	58
Y-21-d-1	Delbrückstraße	.....	59
Y-21-d-2	Mariendorfer Weg	.....	60
Y-21-e-1	Jahnstraße	.....	61
Y-22-a-1	Grenzallee	.....	62
Y-22-b-1	Sieversufer	.....	63
Y-22-c-1	Ballinstraße	.....	64
Y-23	Oderstraße	.....	65
Y-24	Zweirichtungsradweg	.....	66
Y-25	Oderstraße	.....	67
Y-26	Straße 645	.....	68
Y-27-a-1	Columbiadamm	.....	69
Y-27-a-2	Columbiadamm	.....	70
Y-27-a-3	Lilienthalstraße	.....	71
Y-27-a-4	Lilienthalstraße	.....	72
Y-27-b-1	Columbiadamm	.....	73
Y-27-b-2	Fontanestraße	.....	74
Y-27-b-3	Wissmannstraße	.....	75

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

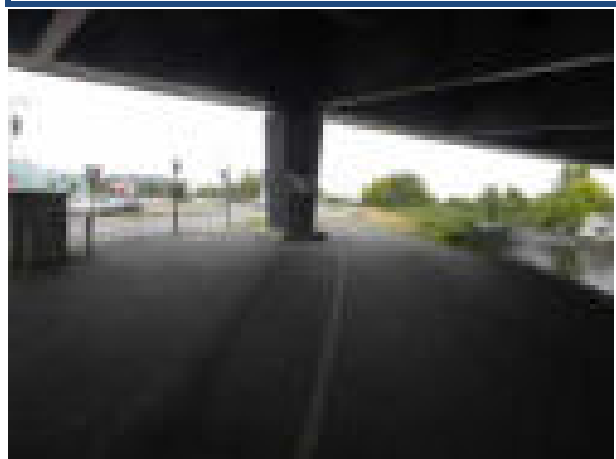
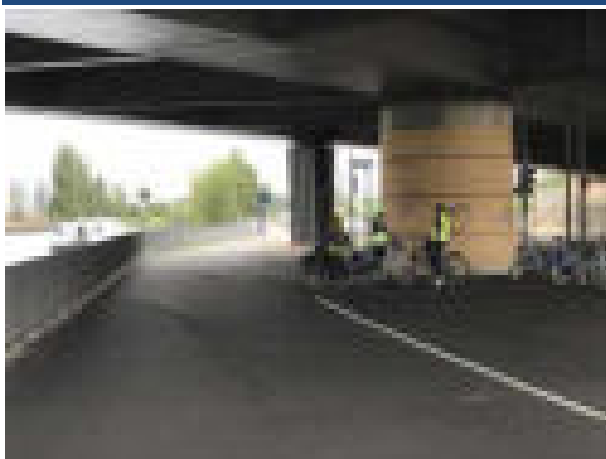
Südlich Lärmschutzwand als Trennung
 Unterführung A113

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

Unterführung Stubenrauchstr.
(Massantebrücke)
Teilweise seitliche
Begrenzung

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

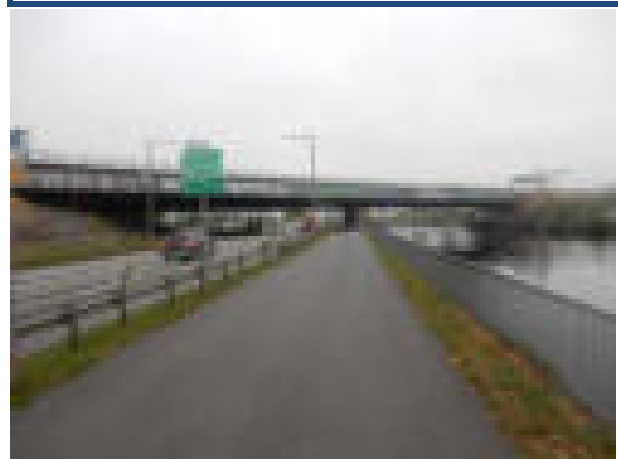
3. Knotenpunkt

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

Unterführ. Johannisthaler Chaussee. (Ernst-Keller-Brücke)
Rampenbreiten 3,50 m
Teilw. Seitl. Begrenzung durch Rampe und Kanal

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

Höhenunterschied zwischen Betriebsweg und Alte Späthbrücke
Fehlende Rampe zur Johannisthaler Chaussee
Teilw. seitr. Begrenzung durch Auto-bahn und Kanal

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

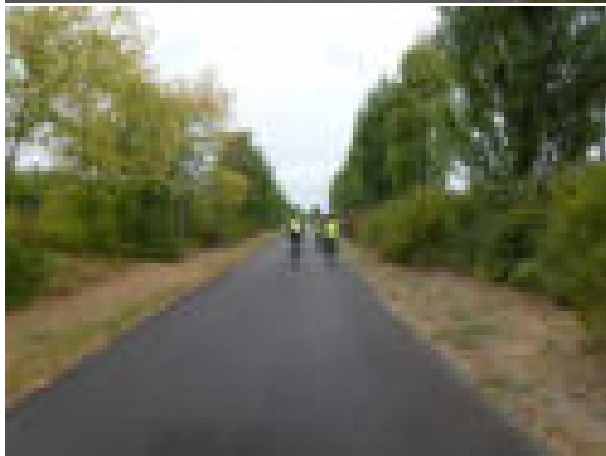
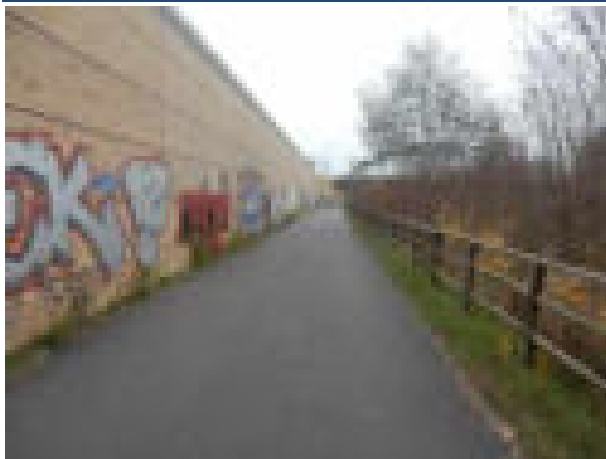
3. Knotenpunkt

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

Unterführung Neue Späthstraße (Neue Späthbrücke)
Fehlende Rampe zur Neuen Späthstraße
Teilw. Seitl. Begrenzung durch Auto-bahn und Kanal

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

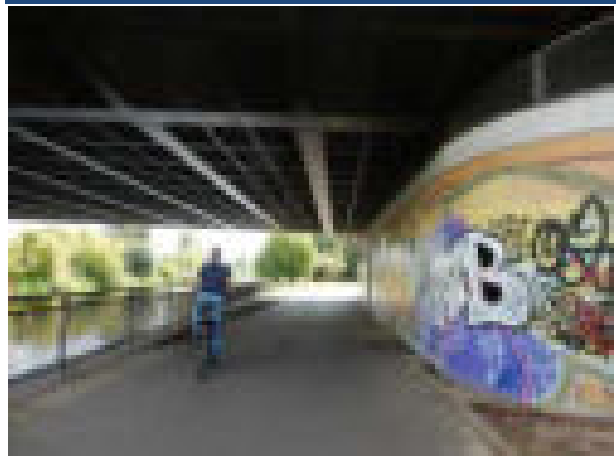
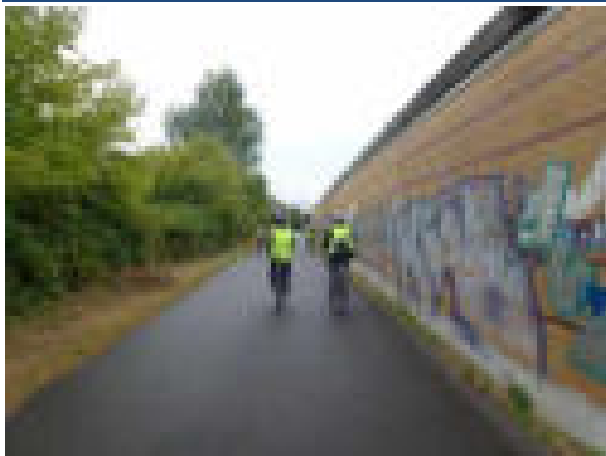
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Ernst-Ruska-Ufer

Kommune/Bezirk

SenUVK V

Radverkehrsführung

straßenunabhängig

Länge

550 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Sonderweg

Funktion

Uferweg

Baulastträger

Land Berlin

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

 Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

 m

zulässige Geschwindigkeit

 km/h

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Gem. Geh- und Radweg

Breite

 4 m

Radverkehrsanbindung

 -

Fußverkehr

Gemeinsame Führung

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Asphalt

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

flach

Nutzungen

Freizeit

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Rampenbreiten 3,50 m

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Zweirichtungsradweg

Flankierende
MaßnahmeAusbau, Markierung
Beleuchtung

Straßenname

Brücke

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

Länge

290 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Sonderweg

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

Neubau Brückenbauwerk über Britzer Verbindungskanal

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

Engstelle

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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

z.T. Parkverbot

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

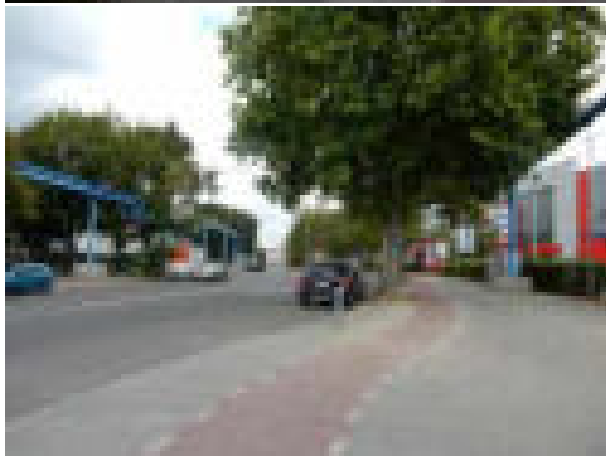
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Betriebsweg A100

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

straßenunabhängig

Länge

1753 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Stufe I

Funktion

Betriebsweg A100

Baulastträger

Neukölln

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

leicht

Nutzungen

anbaufrei

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Neubau Betriebsweg A100
Stufe I

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt KP-023

2. Knotenpunkt KP-022

3. Knotenpunkt KP-021

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme Ostseite Betriebswegs RSV 4,00 m
Westseite gem. G+R 3,50 mFlankierende
Maßnahme Beleuchtung

Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge m

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahstreifenanzahl

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

Baustelle zum Zeitpunkt der Befahrung (A100)
Gesicherte Querung schaffen (LSA)

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

Zwischen Niemetzstraße und Neuköllner Schiffahrtskanal Schutzstreifen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

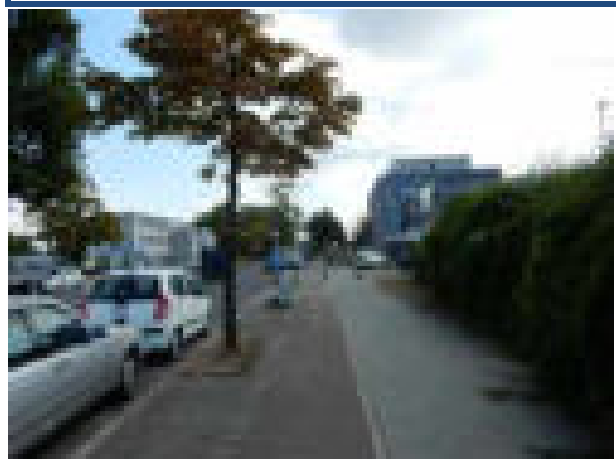
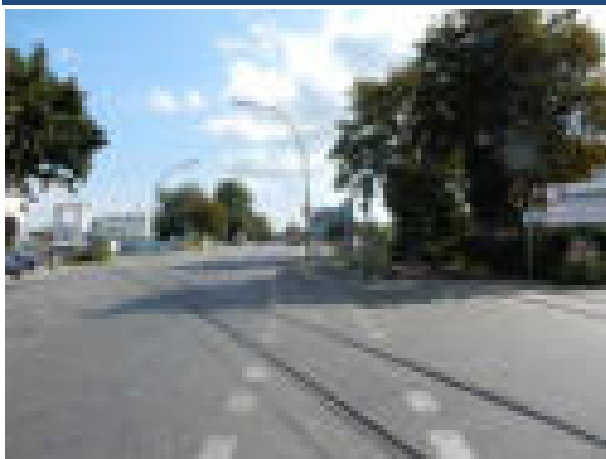
3. Knotenpunkt

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

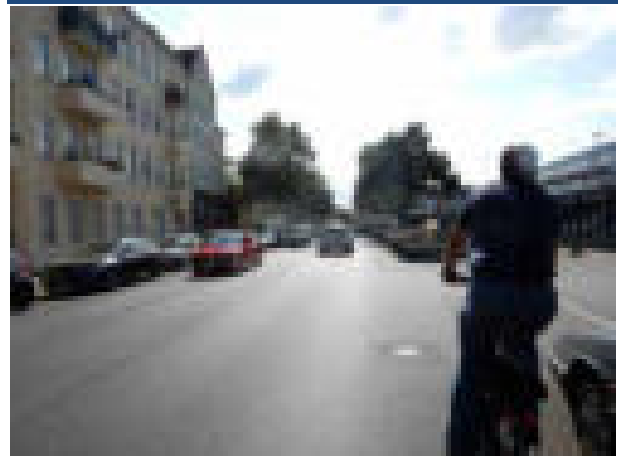
Anmerkungen

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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

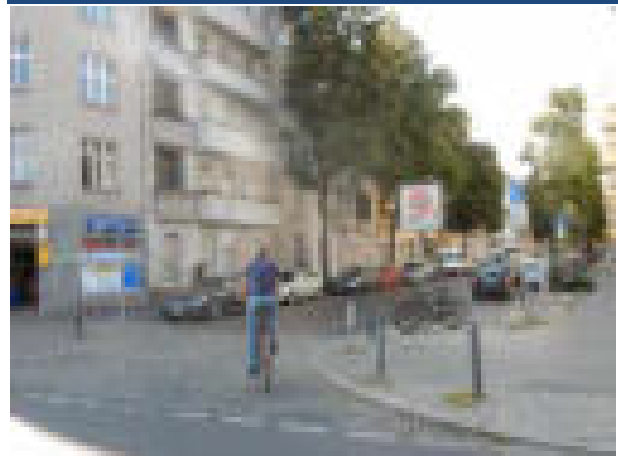
Anmerkungen

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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

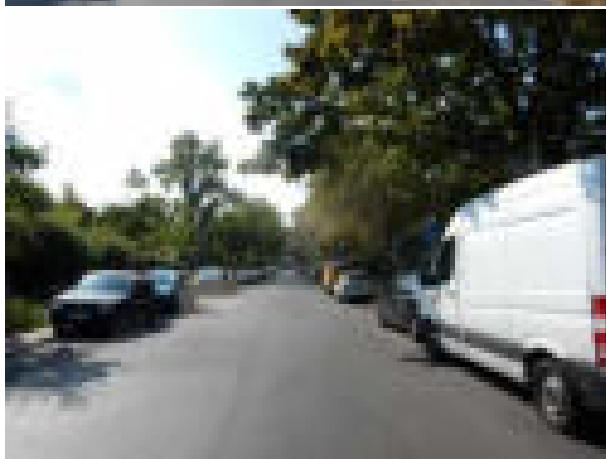
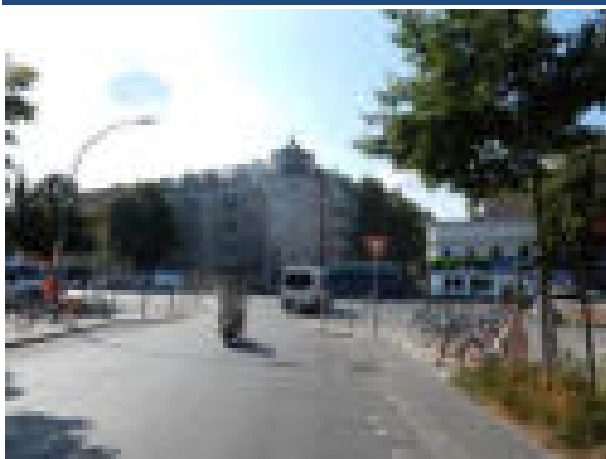
Anmerkungen

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 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

Engstelle Ederstraße bis Teupitzer Brücke

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

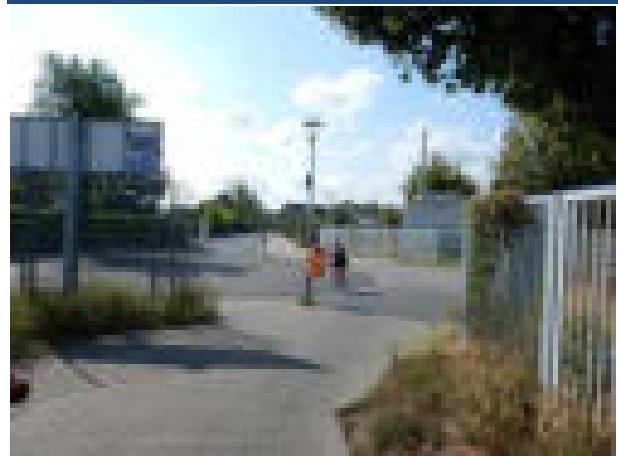
3. Knotenpunkt

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

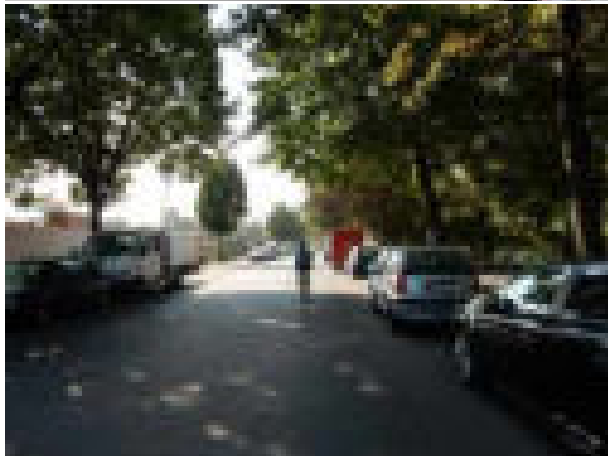
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname Kommune/Bezirk Radverkehrsführung Länge m

Verkehrliche Situation

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

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche Ruhender Verkehr Parkdruck Topographie Nutzungen

Barrierefreiheit

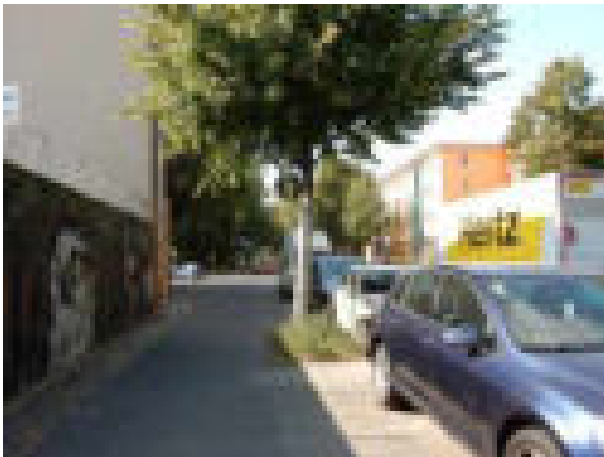
Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

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

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

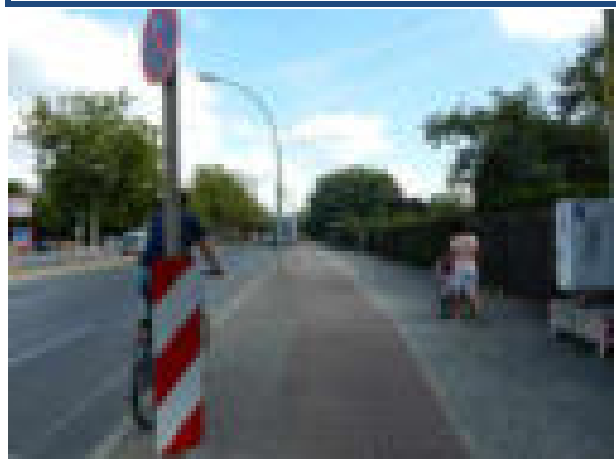
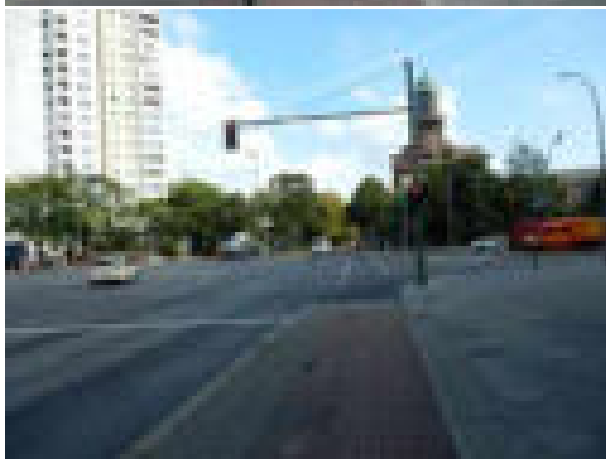
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahstreifenanzahl

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

Dammweg ab Kreuzung
Widderstraße Richtung
Südwesten breiter und nur
fünfspurig, parken beidseitig
ohne Parkbuchten
nicht benutzungspflichtiger
Radweg im Seitenraum

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

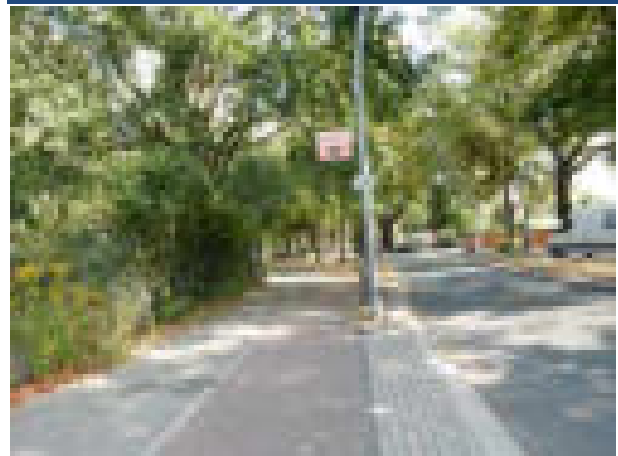
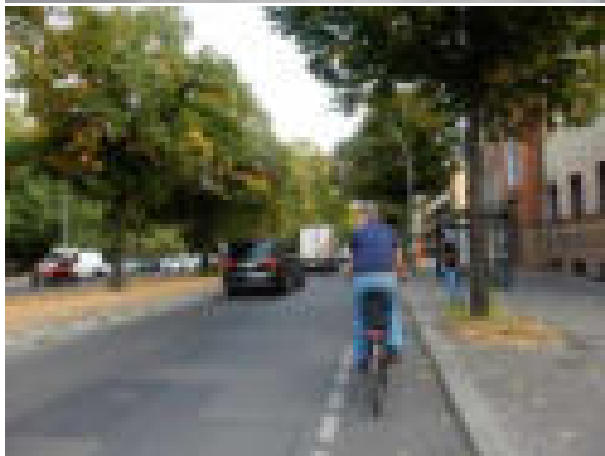
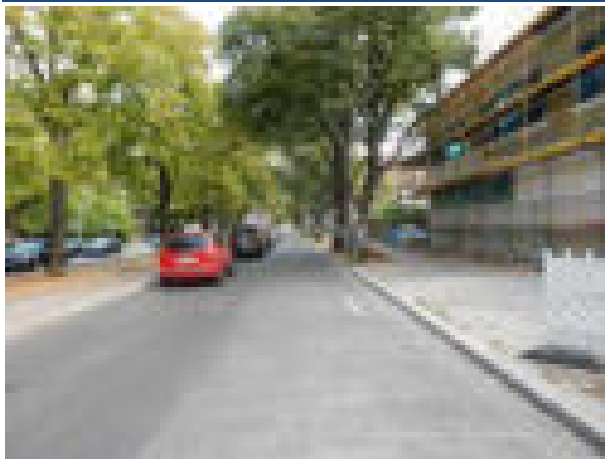
3. Knotenpunkt

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

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Konflikte mit Naherholung
Gesicherte Querung schaffen
(LSA) ggf. mit Voranmeldung

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

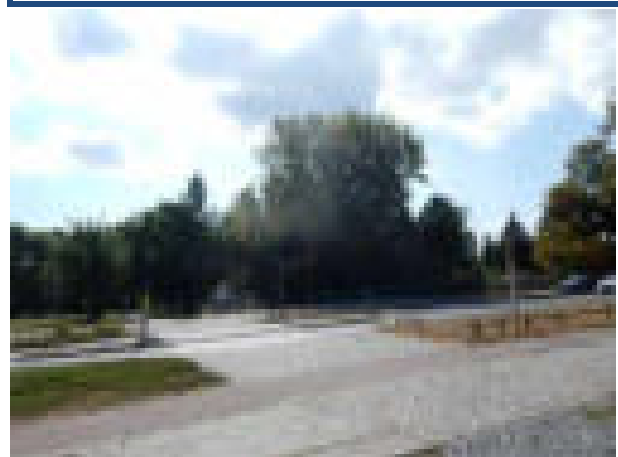
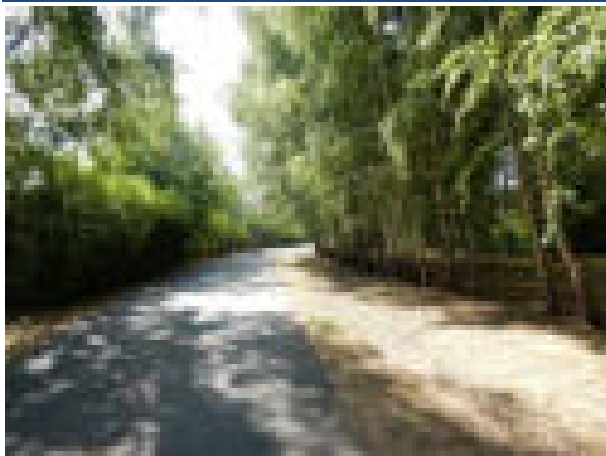
3. Knotenpunkt

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

Wiener Straße wichtige Anbindung ans Haupttroutennetz
 Gesicherte Querung schaffen (LSA)

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

Fahstreifenanzahl

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

geplanter Betriebsweg A100
Anbindung an Kieffholzstraße
über Bahndamm schaffen

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 mRadverkehrsanbindung 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
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

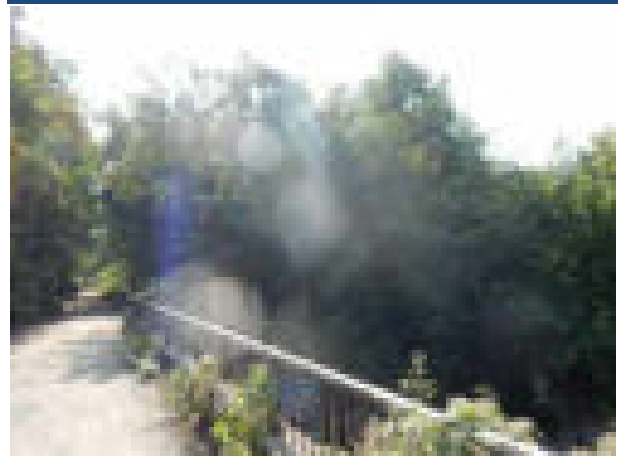
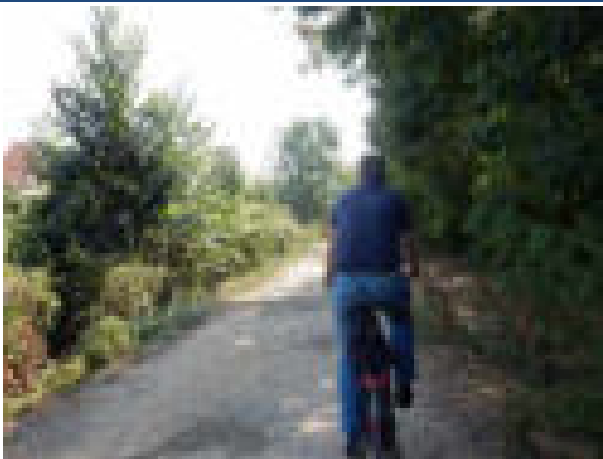
Brückensanierung
 Bouchestraße und
 Lohmühlenstraße
 Rampen
 Denkmalbereich

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

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

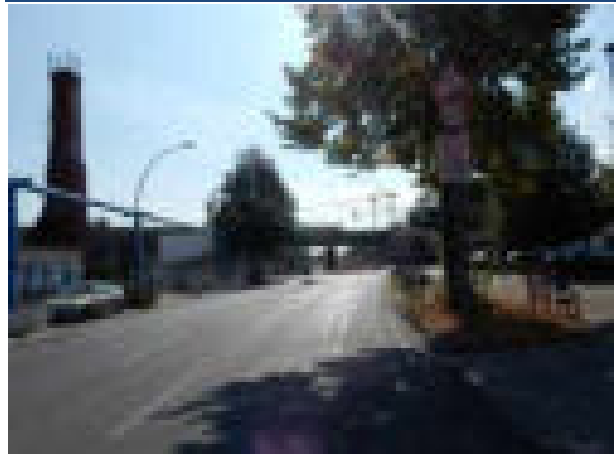
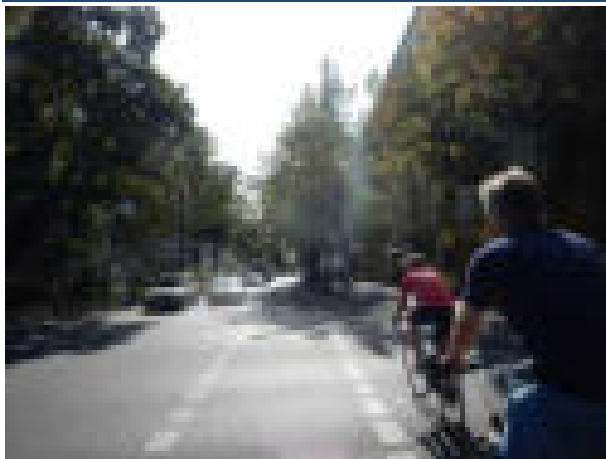
3. Knotenpunkt

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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

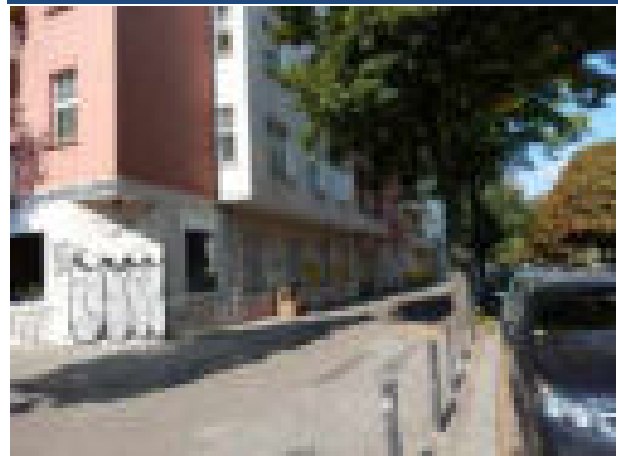
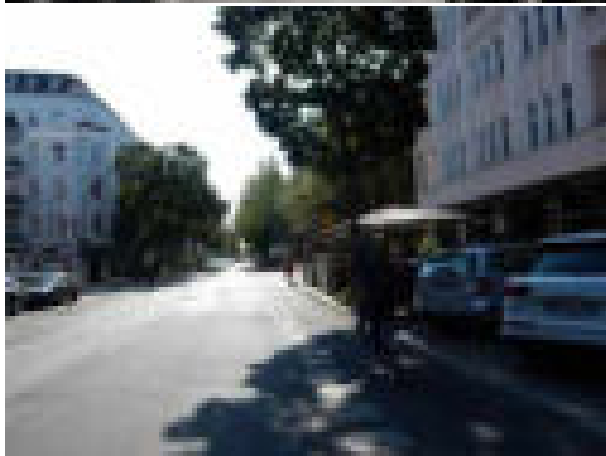
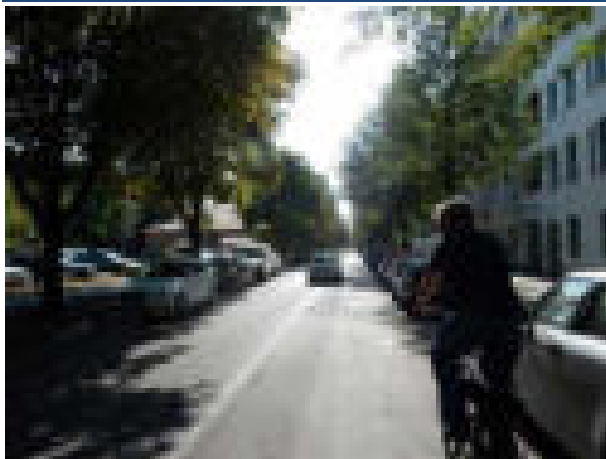
Anmerkungen

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

Fahstreifenanzahl

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

Sanierung Brücke Görlitzer Ufer

Knotenpunkte

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

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname	Görlitzer Ufer	Kommune/Bezirk	Friedrichshain-Kreu
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	100 m



Verkehrliche Situation

Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Friedrichshain-Kreuzberg
Einbahnstraßen Regelung	<input checked="" type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	<input type="text"/> Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
Fahrbahnbreite	<input type="text" value="9,3"/> m
zulässige Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/> km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	<input type="text"/>
Radverkehrsanlage	Einseitiger Einrichtungsra
Breite	<input type="text" value="1,8"/> m
Radverkehrsanbindung	Berliner Mauerweg
Fußverkehr	Gehweg
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Beidseitig Längsparken
Parkdruck	Mittel
Topographie	flach
Nutzungen	Freizeit, Wohnen

Barrierefreiheit

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

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt	KP-179
2. Knotenpunkt	<input type="text"/>
3. Knotenpunkt	<input type="text"/>
4. Knotenpunkt	<input type="text"/>

Handlungsbedarf

Maßnahme	Einseitigen Zweirichtungsrad an Parkseite bauen, Fläche zwischen Gehweg und Parken ausreichend,
Flankierende Maßnahme	Rampe vom Brücke erforderlich

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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Laut Bezirk erhaltenswerte Straße

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

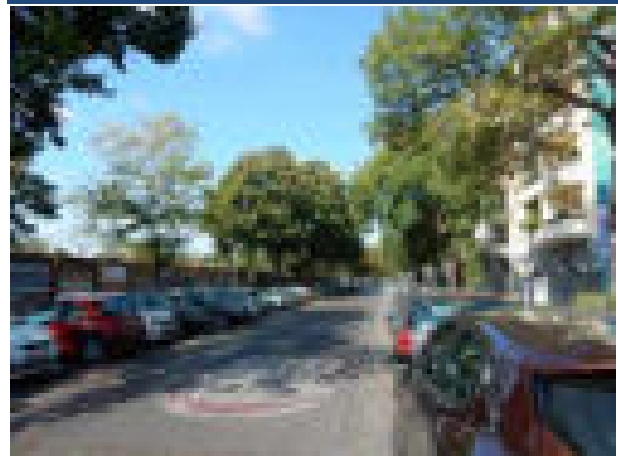
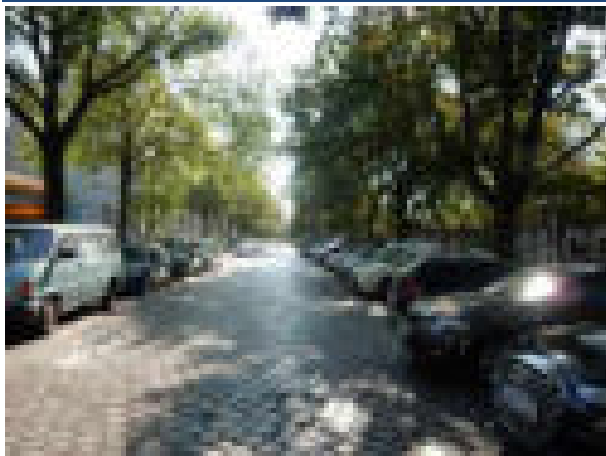
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke Kfz/24h

Fahstreifenanzahl

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

Rampe notwendig als Anbindung zur Brücke (Y-13)

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

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Streckengeschwindigkeit 30 km/h

5 m Senkrechtparken

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

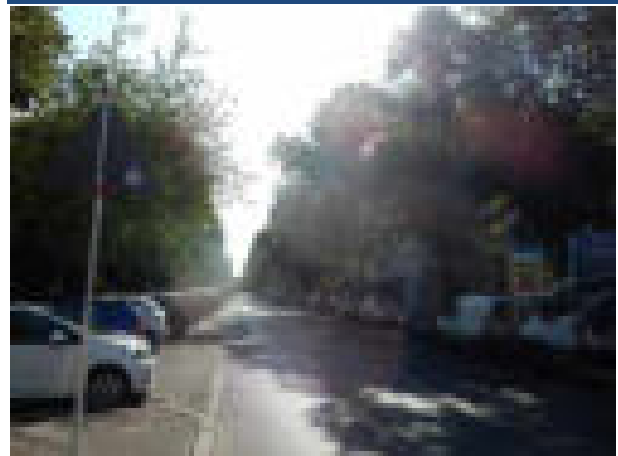
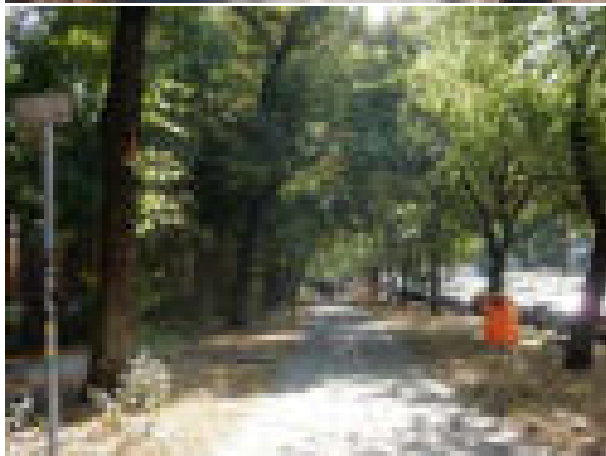
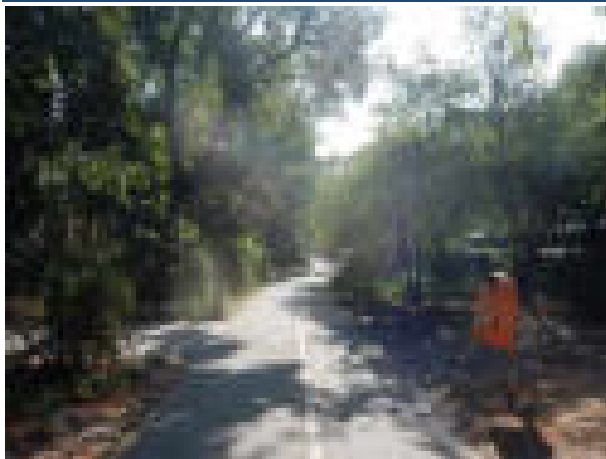
3. Knotenpunkt

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

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Mittelstreifen zwischen Einmündung Spreewaldplatz und Skalitzer Straße

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 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

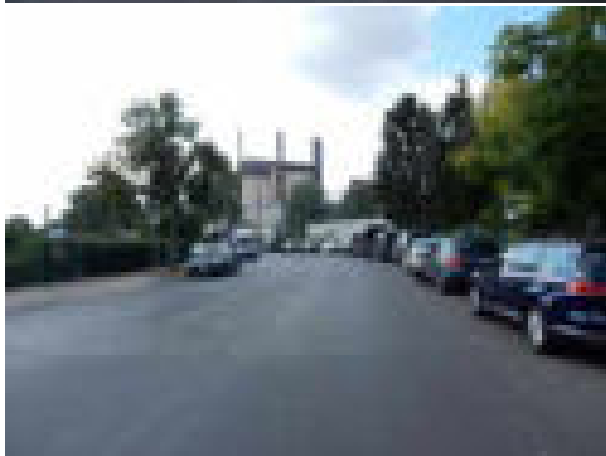
Straße wird Richtung Norden breiter, beidseitiges Parken auf der Straße

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

Zweirichtungsradweg ausbauen
 Fahrradstraße (Konflikte Busverkehr prüfen)

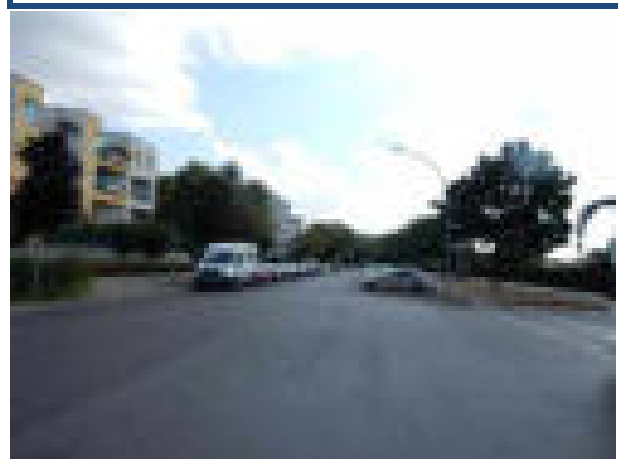
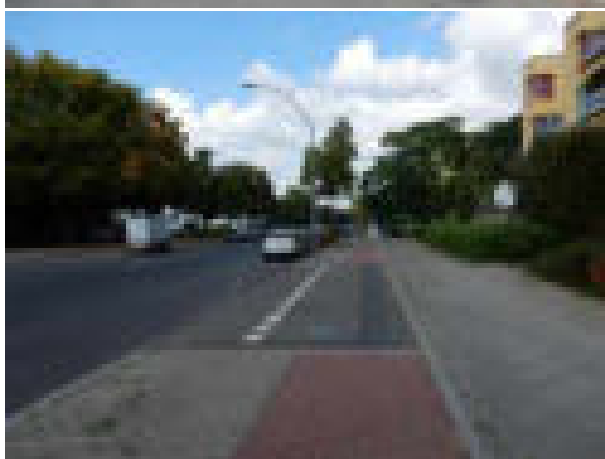
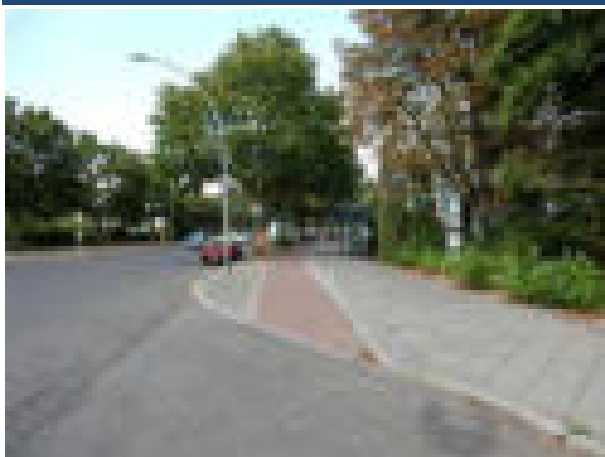
Knotenpunkte

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

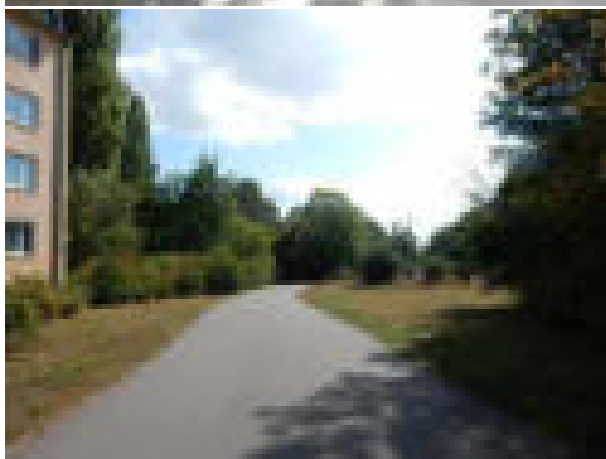
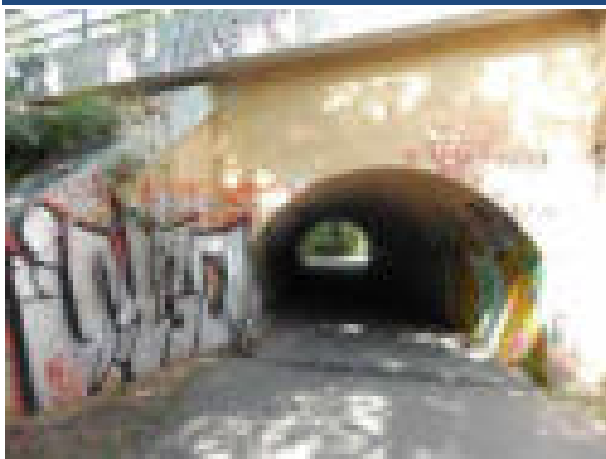
Konflikte mit Naherholung
 Gesicherte Querung schaffen
 (LSA) ggf. mit Voranmeldung

Knotenpunkte

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

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Späthstraße

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

straßenbegleitend

Länge

320 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Stufe V

Funktion

Erschließungsstraße

Baulastträger

Neukölln

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

 Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

 m

zulässige Geschwindigkeit

 km/h

Verkehrsberuhigung

-

ÖPNV

Nein

Radverkehrsanlage

Mischverkehr

Breite

 m

Radverkehrsanbindung

-

Fußverkehr

Getrennt

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Asphalt

Ruhender Verkehr

Beidseitig, Längsparken

Parkdruck

Hoch

Topographie

flach

Nutzungen

Mischnutzung

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Anschluss über Brücke zu Y-04/Y-05 nicht vorhanden

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Fahrradstraße

Flankierende
Maßnahme

Parken neuordnen



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

Ausbau kritisch, ggf. Engstelle Weg wird 2019 neu gepflastert (als Gehweg nutzen)

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

Weg wird 2019 neu gepflastert, Neuer Weg als Gehweg nutzen
Rampen an Neue Späthbrücke

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

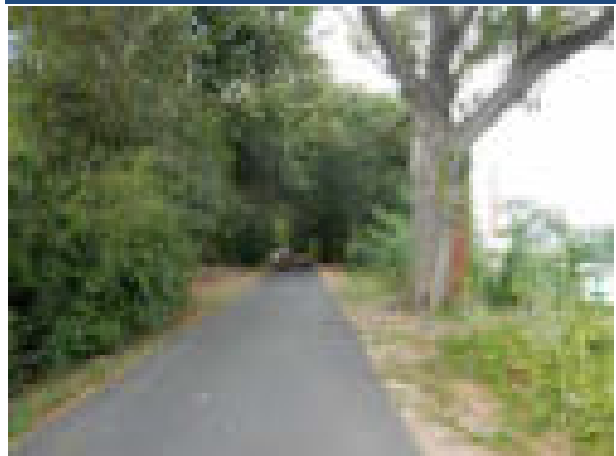
3. Knotenpunkt

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
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Fahrbahnverengung ab Kreuzung Haarlemer Str. Richtung Westen (12m)

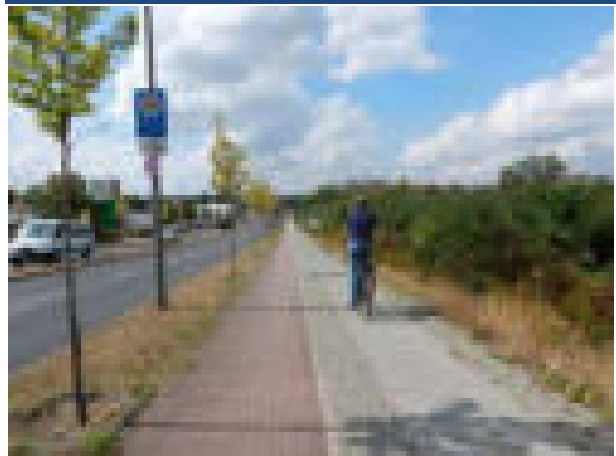
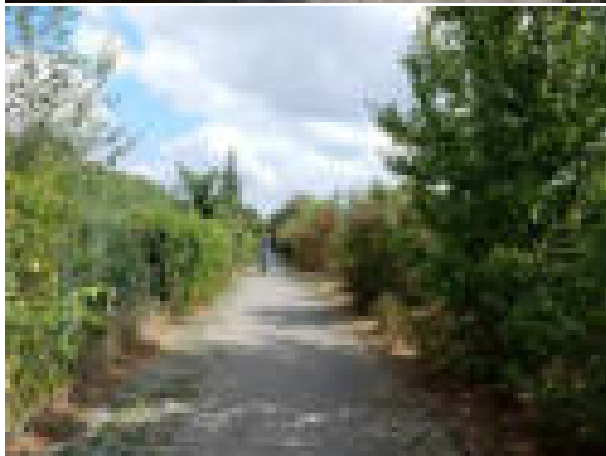
Knotenpunkte

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

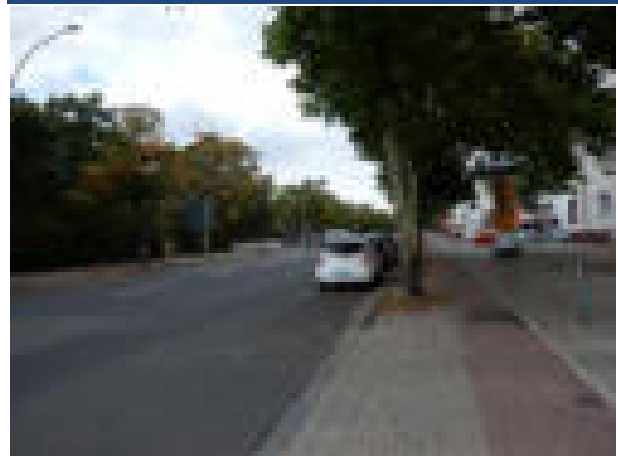
Überbreiter Querschnitt

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

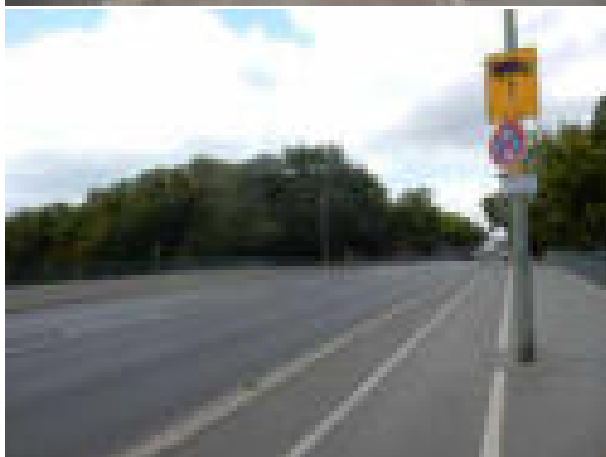
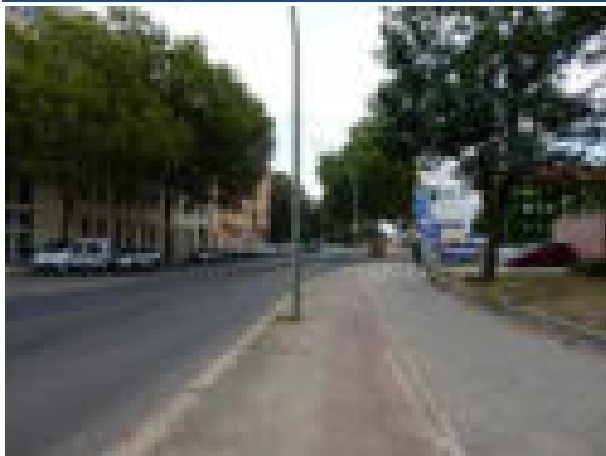
Überbreiter Querschnitt

Knotenpunkte

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

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname	Haarlemer Straße	Kommune/Bezirk	Neukölln
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	760 m



Verkehrliche Situation

Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Neukölln
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	<input type="text"/> Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
Fahrbahnbreite	<input type="text"/> m
zulässige Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/> km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	Nein
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	<input type="text" value="12,5"/> m
Radverkehrsanbindung	-
Fußverkehr	Getrennt
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Beidseitig, Längsparken
Parkdruck	Mittel
Topographie	flach
Nutzungen	Mischnutzung

Barrierefreiheit

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

Anmerkungen

Gewerbegebiet

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt	KP-128
2. Knotenpunkt	KP-131
3. Knotenpunkt	KP-130
4. Knotenpunkt	KP-129

Handlungsbedarf

Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	ggf. Parken neuordnen

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
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

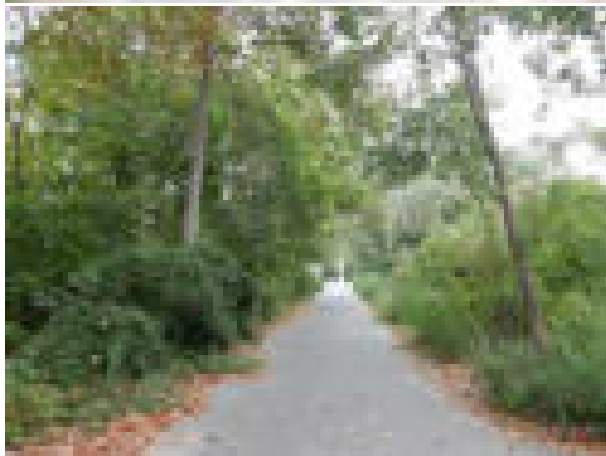
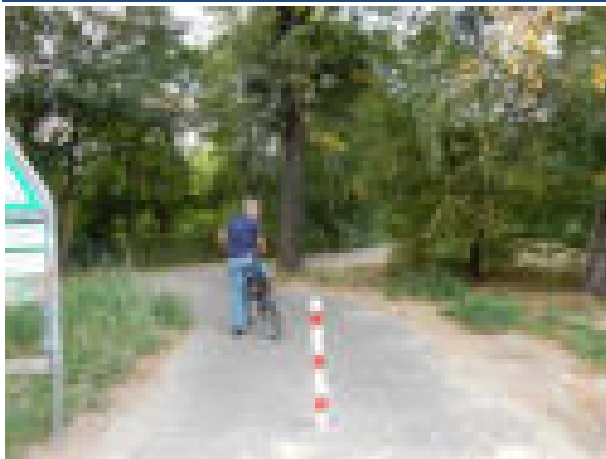
Neu gepflasterter Weg 3,50

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 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

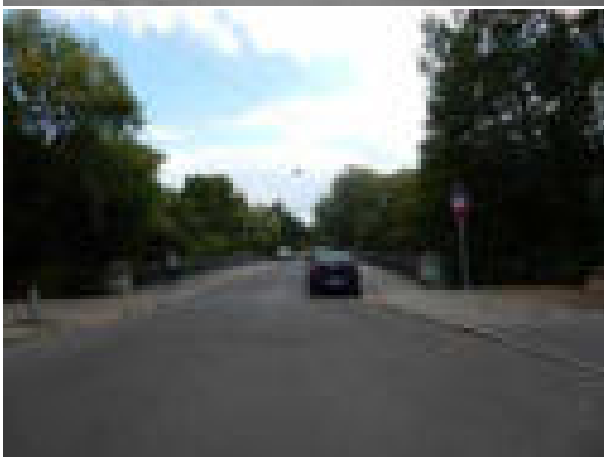
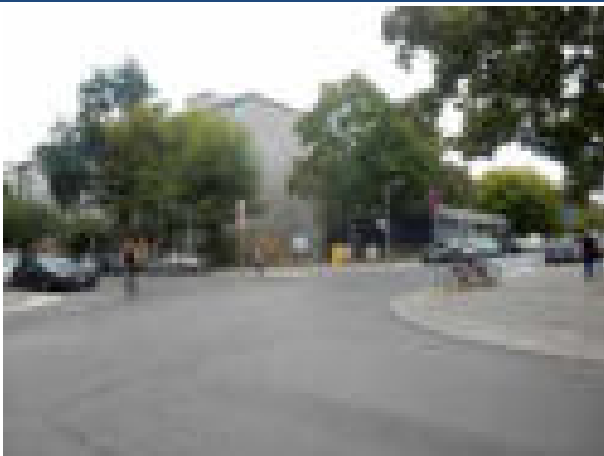
Engstelle über
Brückenbauwerk
(Rungiusbrücke)

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

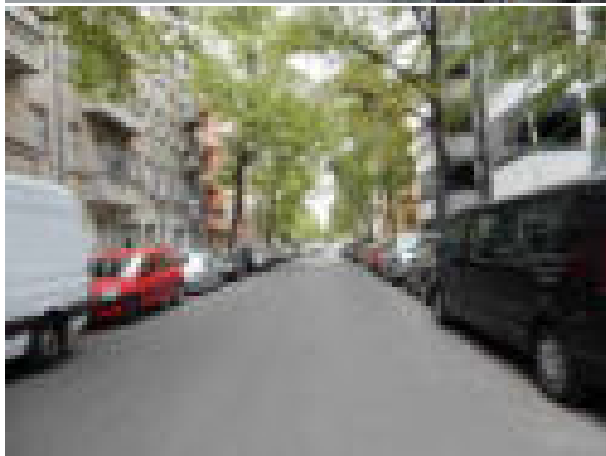
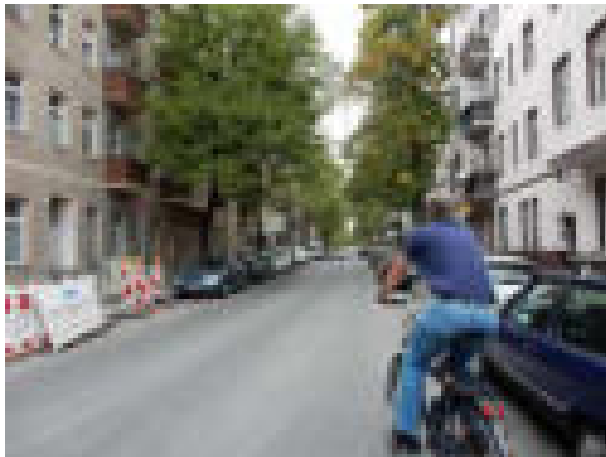
3. Knotenpunkt

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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

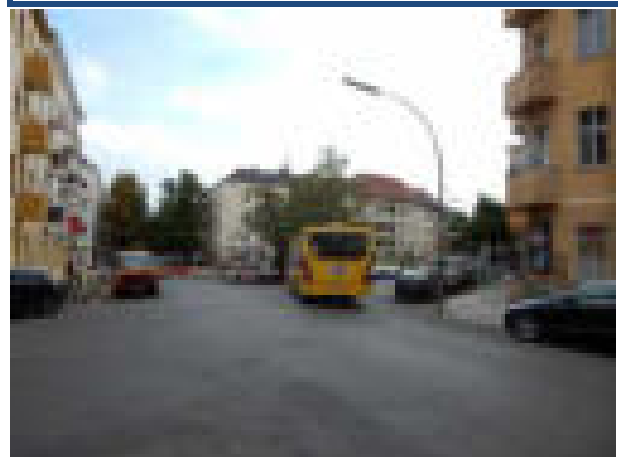
Herthabrücke
 Baustelle bei Befahrung
 Teilweise Busführung
 Einbahnstraße im "Dreieck"

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

Teilweise Busführung

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

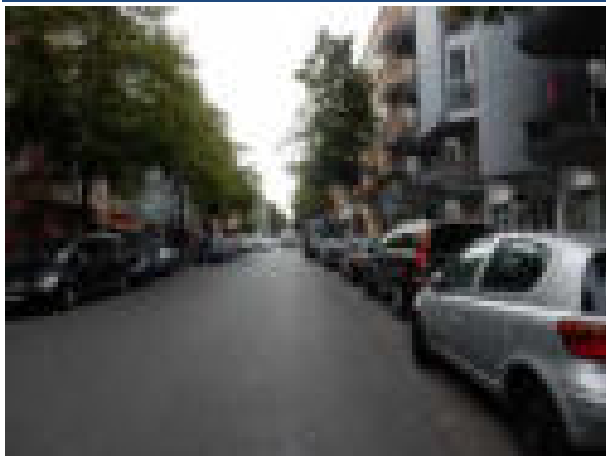
3. Knotenpunkt

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

Brücker über Britzer Damm
3,15 m Pflaster
2,70 m Schotter

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

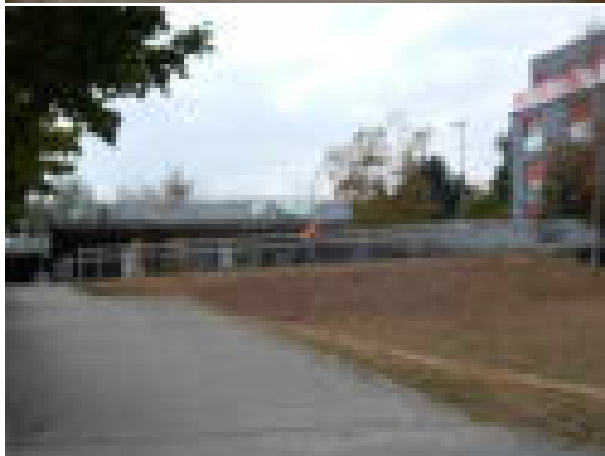
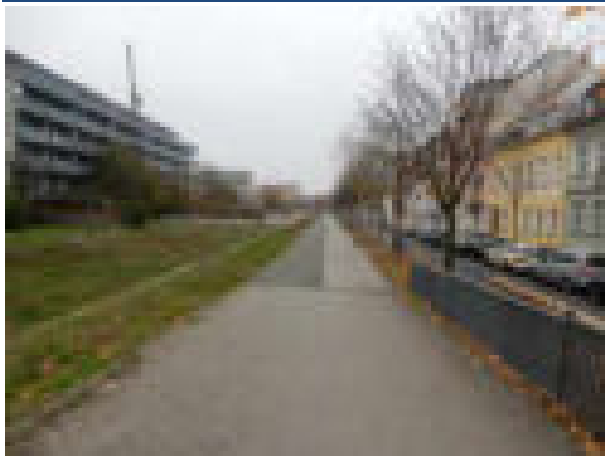
3. Knotenpunkt

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 mRadverkehrsanbindung Fußverkehr Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche Ruhender Verkehr Parkdruck Topographie Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

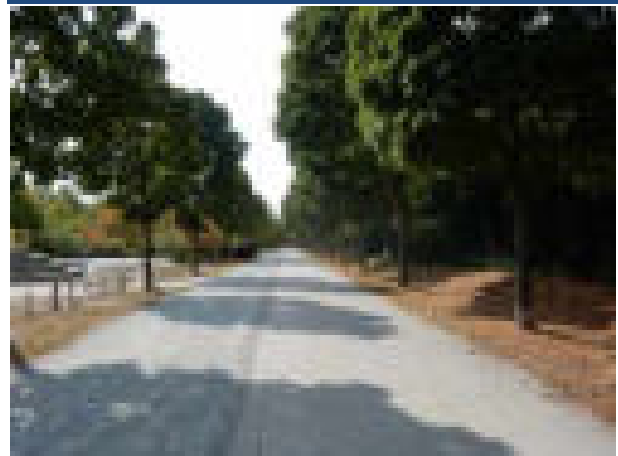
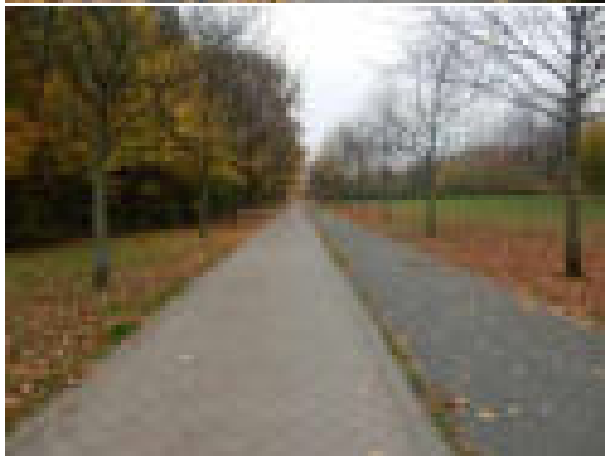
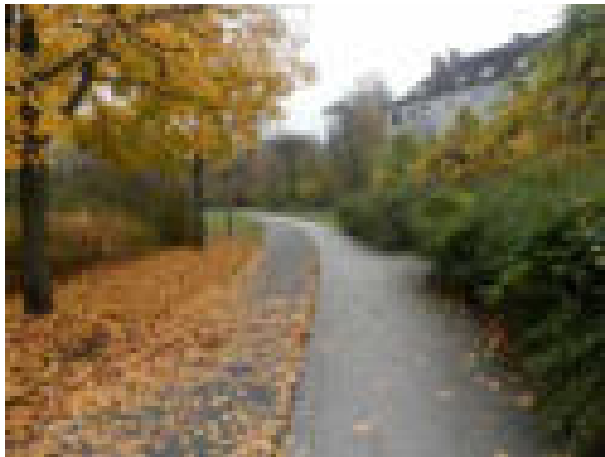
Anmerkungen

3,15 m Pflaster
2,70 m Schotter

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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

Nicht benutzungspflichtige
 Radwege im Seitenraum
 Brücke Eschersheimer Straße

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 m
 Radverkehrsanbindung
 Fußverkehr
 Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche
 Ruhender Verkehr
 Parkdruck
 Topographie
 Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe
 Poller
 Umlaufsperrung
 Bord > 5 cm

Anmerkungen

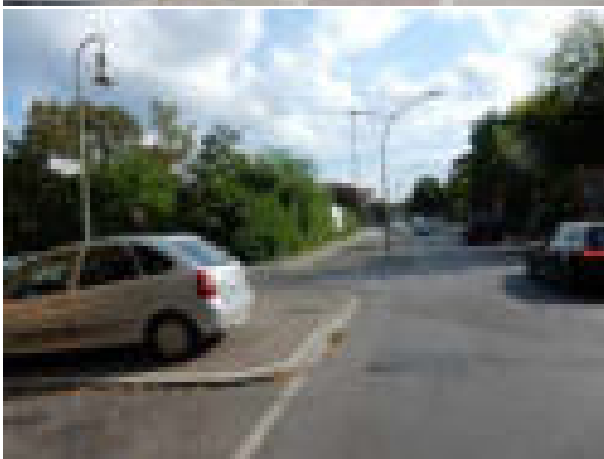
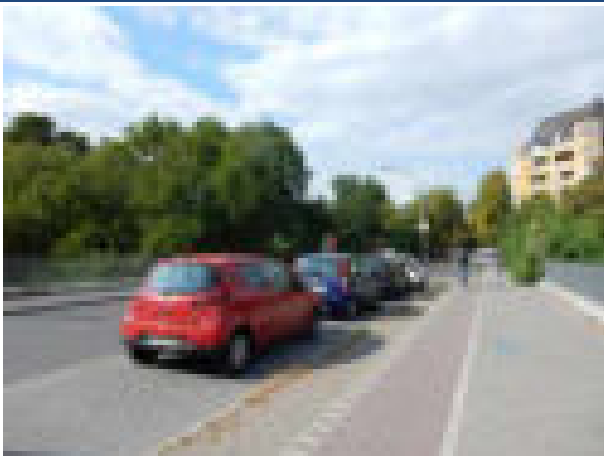
Brücke
 nicht benutzungspflichtiger
 Radweg im Seitenraum

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

Fahstreifenanzahl

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

hohe Verkehrsstärke
Konfliktpunkte an
Autobahnauffahrten

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

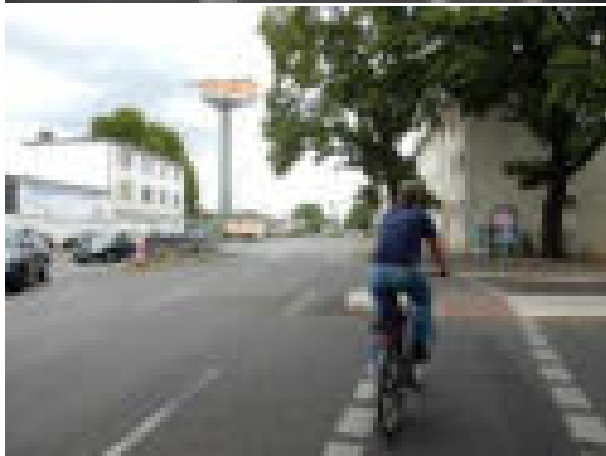
3. Knotenpunkt

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

Delbrückstraße

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

straßenbegleitend

Länge

274 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Stufe V

Funktion

Erschließungsstraße

Baulastträger

Neukölln

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

9900 Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

2

Fahrbahnbreite

m

zulässige Geschwindigkeit

30 km/h

Verkehrsberuhigung

-

ÖPNV

Ja

Radverkehrsanlage

Mischverkehr

Breite

m

Radverkehrsanbindung

-

Fußverkehr

Getrennt

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Asphalt

Ruhender Verkehr

Beidseitig, Längsparken

Parkdruck

Hoch

Topographie

flach

Nutzungen

Mischnutzung

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Einbahnstraße Radfahrer frei

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt KP-091

2. Knotenpunkt KP-077

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme Fahrradstraße

Flankierende Maßnahme Parken neu ordnen

Straßenname

Mariendorfer Weg

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

straßenbegleitend

Länge

815 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Stufe III

Funktion

Hauptverkehrsstraße

Baulastträger

Neukölln

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

9900 Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

2

Fahrbahnbreite

m

zulässige Geschwindigkeit

30 km/h

Verkehrsberuhigung

-

ÖPNV

Ja

Radverkehrsanlage

Mischverkehr

Breite

m

Radverkehrsanbindung

-

Fußverkehr

Getrennt

Beleuchtung



Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Asphalt

Ruhender Verkehr

Beidseitig, Längsparken

Parkdruck

Mittel

Topographie

flach

Nutzungen

Mischnutzung

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Streckengeschwindigkeit 30 km/h

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

KP-091

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Radfahrstreifen

Flankierende
Maßnahme

Parken neu ordnen

Straßenname	Jahnstraße	Kommune/Bezirk	Neukölln
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	344 m



Verkehrliche Situation

Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Neukölln
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	<input type="text"/> Kfz/24h
Fahstreifenanzahl	<input type="text" value="2"/>
Fahrbahnbreite	<input type="text" value="9"/> m
zulässige Geschwindigkeit	<input type="text" value="30"/> km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	Nein
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	<input type="text"/> m
Radverkehrsanbindung	<input type="text"/>
Fußverkehr	Getrennt
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Beidseitig Längsparken
Parkdruck	Hoch
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Barrierefreiheit

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

Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt	KP-109
2. Knotenpunkt	<input type="text"/>
3. Knotenpunkt	<input type="text"/>
4. Knotenpunkt	<input type="text"/>

Handlungsbedarf

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

Straßenname

Kommune/Bezirk



Radverkehrsführung

Länge

Verkehrliche Situation

Lage

Klassifizierung

Funktion

Baulastträger

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

Fahstreifenanzahl

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

Anbindung zwischen RSV höherer Standard (Veloroute)

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

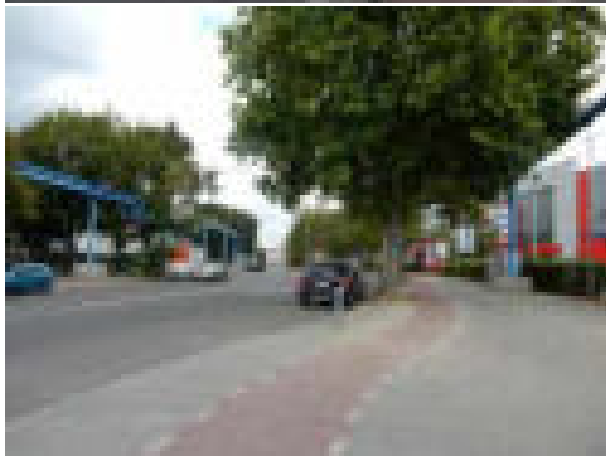
3. Knotenpunkt

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

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Anbindung zwischen RSV Britzer Hafenstein

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

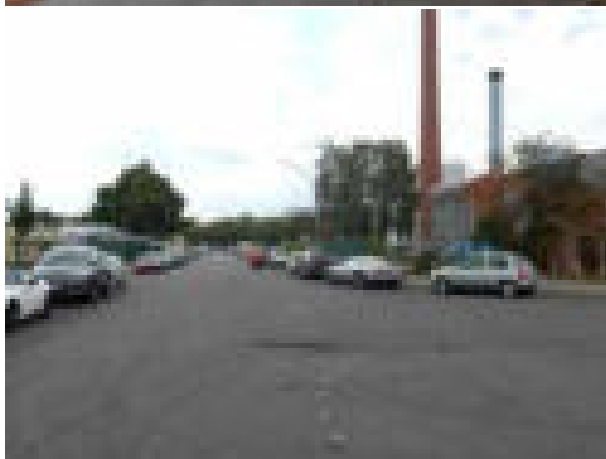
3. Knotenpunkt

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

Anbindung zwischen RSV

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

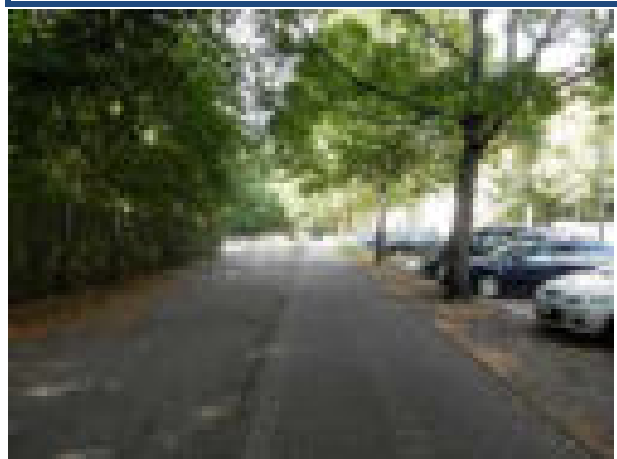
Nicht benutzungspflichtiger Radweg im Seitenraum

Knotenpunkte

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

Handlungsbedarf

Maßnahme
 Flankierende Maßnahme



Straßenname

Zweirichtungsradweg

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

straßenunabhängig

Länge

220 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Sonderweg

Funktion

Sonderweg

Baulastträger

Neukölln

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

 Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

Fahrbahnbreite

 m

zulässige Geschwindigkeit

 km/h

Verkehrsberuhigung

ÖPNV

Radverkehrsanlage

Einseitiger Zweirichtungs

Breite

3,5 m

Radverkehrsanbindung

-

Fußverkehr

Getrennt

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Asphalt

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

flach

Nutzungen

Mischnutzung

Barrierefreiheit

Treppe Poller Umlaufsperrung Bord > 5 cm

Anmerkungen

Ggf. Engstelle.

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

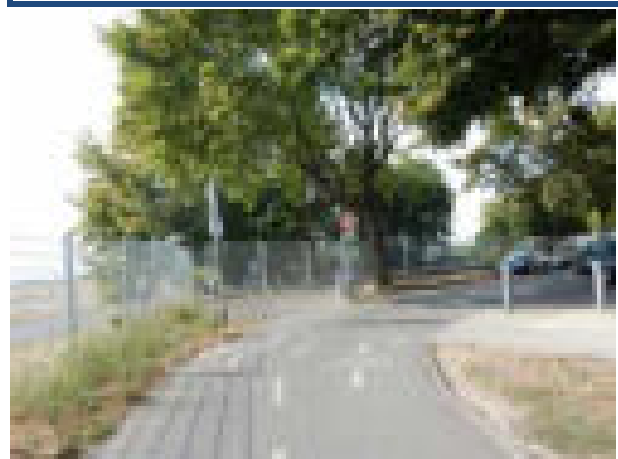
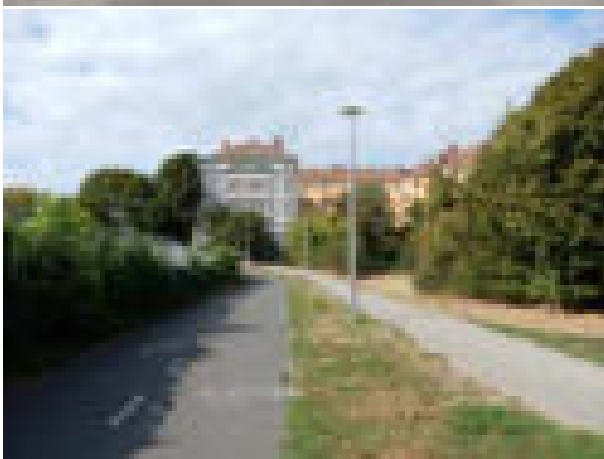
3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Engstelle

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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperr

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Tag/Nacht Lösung
Tempelhofer Feld nachts
geschlossen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

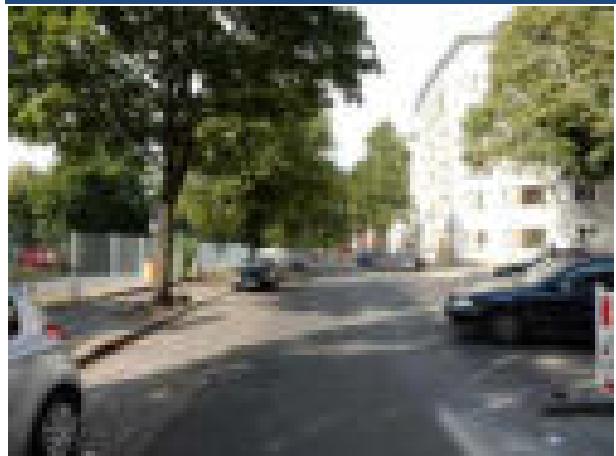
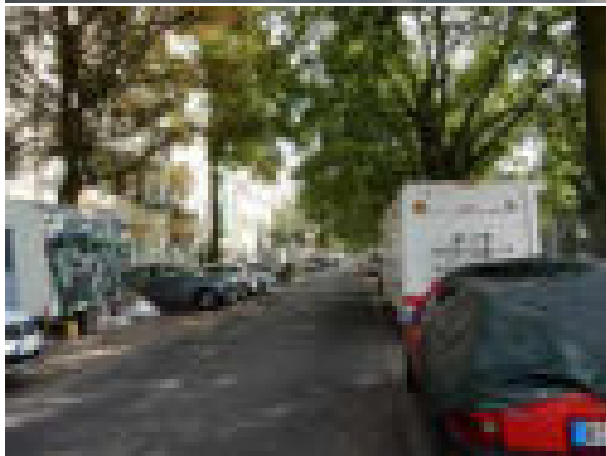
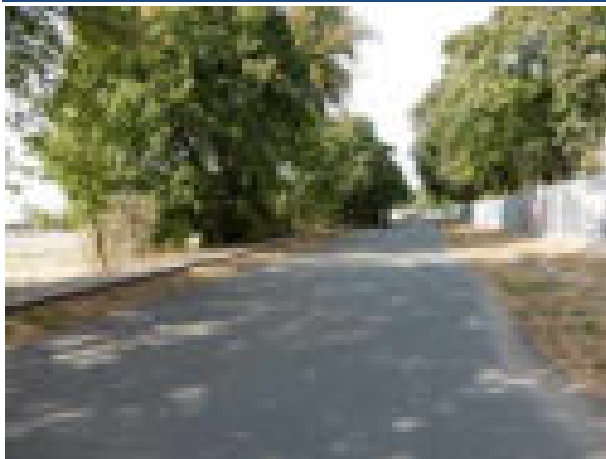
3. Knotenpunkt

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

Engstelle
Grunderwerbserweiterung
schwierig

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

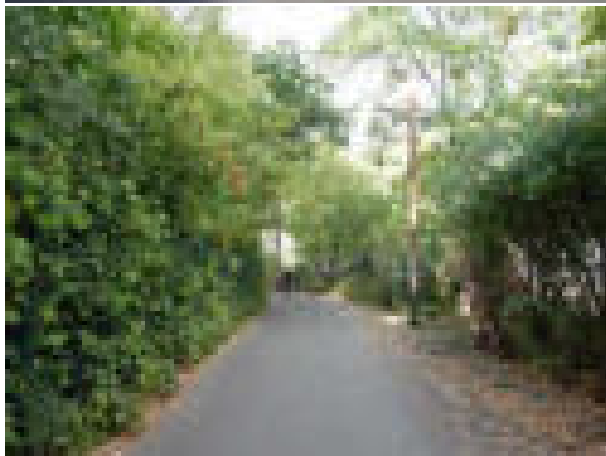
3. Knotenpunkt

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

Führung auf Nordseite 5,00
Engstelle (Skatepark)
Südseite
Zweirichtungsradweg

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

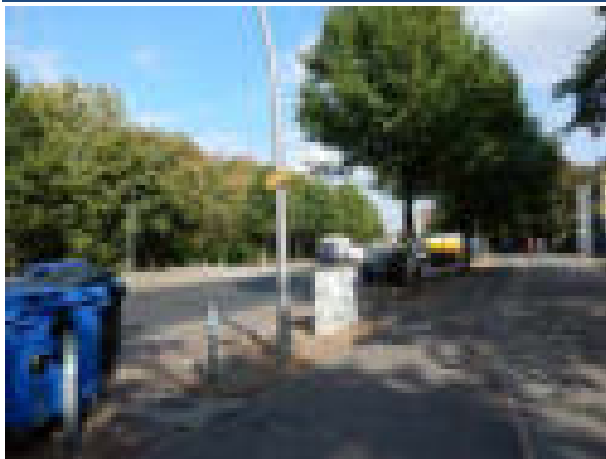
3. Knotenpunkt

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

Führung auf Nordseite

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 m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Beleuchtung

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Ruhender Verkehr

Parkdruck

Topographie

Nutzungen

Barrierefreiheit

Treppe

Poller

Umlaufsperrung

Bord > 5 cm

Anmerkungen

Weiterführung
Columbiadam auf
Nordseite, keine LSA
erforderlich (KP-053)

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

2. Knotenpunkt

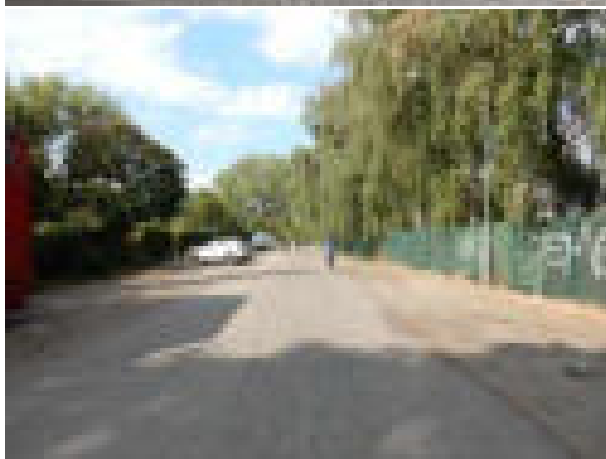
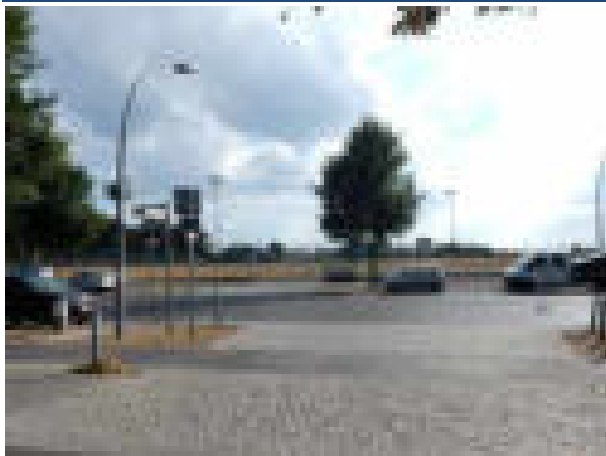
3. Knotenpunkt

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
Umlaufsperrung
Bord > 5 cm

Anmerkungen

nicht benutzungspflichtiger
Radweg im Seitenraum

Knotenpunkte

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

Handlungsbedarf

Maßnahme
Flankierende Maßnahme



Straßenname

Columbiadam

Kommune/Bezirk

Neukölln

Radverkehrsführung

straßenbegleitend

Länge

220 m



Verkehrliche Situation

Lage

innerorts

Klassifizierung

Stufe II

Funktion

Hauptverkehrsstraße

Baulastträger

Neukölln

Einbahnstraßen Regelung Busspur frei

Verkehrsstärke

16380 Kfz/24h

Fahrstreifenanzahl

2

Fahrbahnbreite

17 m

zulässige Geschwindigkeit

50 km/h

Verkehrsberuhigung

-

ÖPNV

Ja

Radverkehrsanlage

Beidseitiger Einrichtungs

Breite

m

Radverkehrsanbindung

Fußverkehr

Getrennt

Beleuchtung



Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberfläche

Asphalt

Ruhender Verkehr

Beidseitig, Längsparken in P

Parkdruck

Hoch

Topographie

flach

Nutzungen

Mischnutzung

Barrierefreiheit

Treppe



Poller



Umlaufsperr



Bord > 5 cm



Anmerkungen

Knotenpunkte

1. Knotenpunkt

KP-056

2. Knotenpunkt

3. Knotenpunkt

4. Knotenpunkt

Handlungsbedarf

Maßnahme

Zweirichtungsradweg Nordseite

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

Führung Nordseite

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

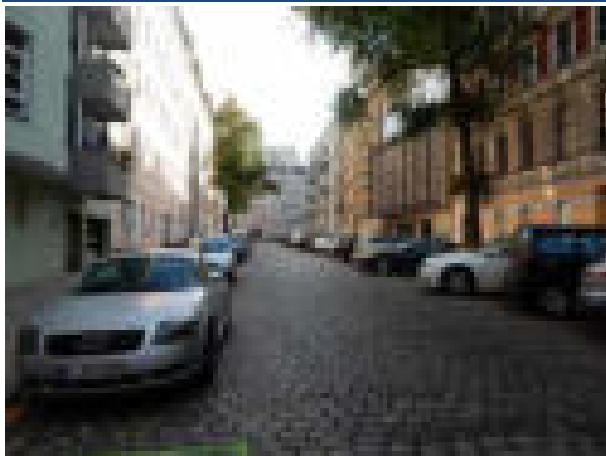
Barrierefreiheit

Treppe
Poller
Umlaufsperrung
Bord > 5 cm

Anmerkungen

Knotenpunkte

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



Handlungsbedarf

Maßnahme
Flankierende Maßnahme

Unterlage 8.2-Knotenpunkte



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

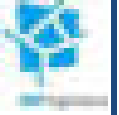
Knotenpunktnummer	Straßenname	Seite
KP-001	Görlitzer Straße	1
KP-002	Görlitzer Straße	2
KP-003	Görlitzer Straße	3
KP-004	Görlitzer Straße	4
KP-005	Wiener Straße	5
KP-006	Wiener Straße	6
KP-007	Wiener Straße	7
KP-008	Wiener Straße	8
KP-009	Wiener Straße	9
KP-010	Wiener Straße	10
KP-011	Wiener Straße	11
KP-013	Kiefholzstraße	12
KP-014	Kiefholzstraße	13
KP-015	Kiefholzstraße	14
KP-016	Kiefholzstraße	15
KP-017	Kiefholzstraße	16
KP-018	Kiefholzstraße	17
KP-020	Kiefholzstraße	18
KP-021	Betriebsweg A100	19
KP-022	Betriebsweg A100	20
KP-023	Betriebsweg A100	21
KP-025	Grenzallee	22
KP-026	Grenzallee	23
KP-027	Heidelberger Straße	24
KP-028	Teupitzer Straße	25
KP-029	Teupitzer Straße	26
KP-030	Weigandufer	27
KP-031	Ederstraße	28
KP-032	Ederstraße	29
KP-033	Braunschweiger Straße	30
KP-034	Braunschweiger Straße	31
KP-035	Braunschweiger Straße	32
KP-036	Niemetzstraße	33
KP-037	Niemetzstraße	34
KP-038	Niemetzstraße	35
KP-039	Kiefholzstraße	36
KP-040	Kiefholzstraße	37
KP-041	Park am Heidekampgraben	38
KP-042	Dammweg	39
KP-043	Dammweg	40
KP-043a	Dammweg	41
KP-044	Dammweg	42
KP-045	Dammweg	43
KP-046	Grenzallee	44
KP-047	Park am Heidekampgraben	45
KP-048	Park am Heidekampgraben	46

KP-049	Neuköllnische Allee	.....	47
KP-050	Chris-Gueffroy-Allee	.....	48
KP-051	Chris-Gueffroy-Allee	.....	49
KP-052	Lilienthalstraße	.....	50
KP-054	Columbiadamm	.....	51
KP-055	Columbiadamm	.....	52
KP-056	Columbiadamm	.....	53
KP-057	Wissmannstraße	.....	54
KP-059	Herrfurthstraße	.....	55
KP-060	Oderstraße	.....	56
KP-061	Oderstraße	.....	57
KP-062	Oderstraße	.....	58
KP-063	Oderstraße	.....	59
KP-064	Oderstraße	.....	60
KP-065	Oderstraße	.....	61
KP-066	Emser Straße	.....	62
KP-067	Emser Straße	.....	63
KP-068	Emser Straße	.....	64
KP-069	Emser Straße	.....	65
KP-070	Emser Straße	.....	66
KP-071	Ilsestraße	.....	67
KP-072	Hertabrücke	.....	68
KP-073	Bendastraße	.....	69
KP-074	Bendastraße	.....	70
KP-075	Bendastraße	.....	71
KP-076	Bendastraße	.....	72
KP-077	Bendastraße	.....	73
KP-078	Bendastraße	.....	74
KP-079	Bendastraße	.....	75
KP-080	Carl-Weder-Park	.....	76
KP-081	Rungiusstraße	.....	77
KP-082	Rungiusstraße	.....	78
KP-083	Oderstraße	.....	79
KP-084	Eschersheimer Straße	.....	80
KP-085	Eschersheimer Straße	.....	81
KP-091	Hermannstraße	.....	82
KP-098	Rungiusstraße	.....	83
KP-099	Juliusstraße	.....	84
KP-100	Karl-Marx-Straße	.....	85
KP-101	Karl-Marx-Straße	.....	86
KP-105	Buschkrugallee	.....	87
KP-106	Buschkrugallee	.....	88
KP-107	Buschkrugallee	.....	89
KP-108	Buschkrugallee	.....	90
KP-109	Priesterweg	.....	91
KP-112	Buschkrugallee	.....	92
KP-113	Buschkrugallee	.....	93
KP-114	Rungiusstraße	.....	94
KP-115	Rungiusstraße	.....	95
KP-121	Buschkrugallee	.....	96
KP-122	Franz-Körner-Straße	.....	97

KP-123	Buschkrugallee	.....	98
KP-124	Buschkrugallee	.....	99
KP-125	Buschkrugallee	.....	100
KP-126	Buschkrugallee	.....	101
KP-127	Buschkrugallee	.....	102
KP-128	Haarlemer Straße	.....	103
KP-129	Haarlemer Straße	.....	104
KP-130	Haarlemer Straße	.....	105
KP-131	Haarlemer Straße	.....	106
KP-132	Haarlemer Straße	.....	107
KP-133	Neue Späthstraße	.....	108
KP-135	Späthstraße	.....	109
KP-138	Ernst-Ruska-Ufer	.....	110
KP-140	Ernst-Ruska-Ufer	.....	111
KP-144	Neue Späthstraße	.....	112
KP-178	Görlitzer Straße	.....	113
KP-179	Görlitzer Straße	.....	114

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Sorauer Straße

Funktion

Verkehrsberuhigter Bereich

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

Schrittgeschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Oppelner Straße

Funktion

Verkehrsberuhigter Bereich

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

Schrittgeschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

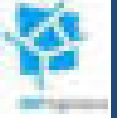
Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Wiener Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

7.404

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 2

Straßenname

Lausitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Wiener Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

7.404

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 4

Straßenname

Lausitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Wiener Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

7.404

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 3

Straßenname

Wiener Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

7.404

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Spreewaldplatz

Funktion

Verkehrsberuhigter Bereich

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

Schrittgeschwindigkeit

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV



Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung

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



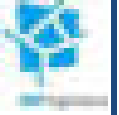
Handlungsbedarf

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Wiener Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

6.353

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 3

Straßenname

Wiener Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Glogauer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

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

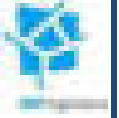
Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Kieholzstraße

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Betriebsweg A100

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

Führung auf einseitigen
ZweirichtugsradwegFlankierende
MaßnahmeAufmerksamkeitsstreifen zur
Geschwindigkeitsreduzierung

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Kieholzstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Kieholzstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Kieholzstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

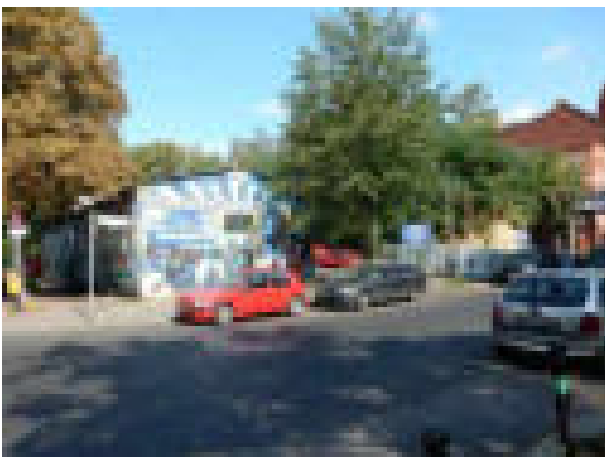
Fahrstreifen

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

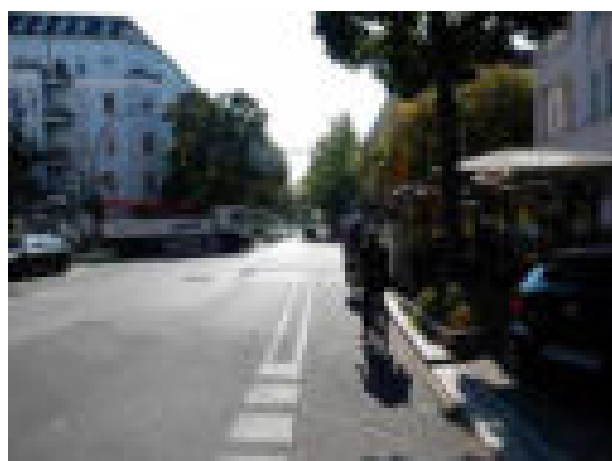
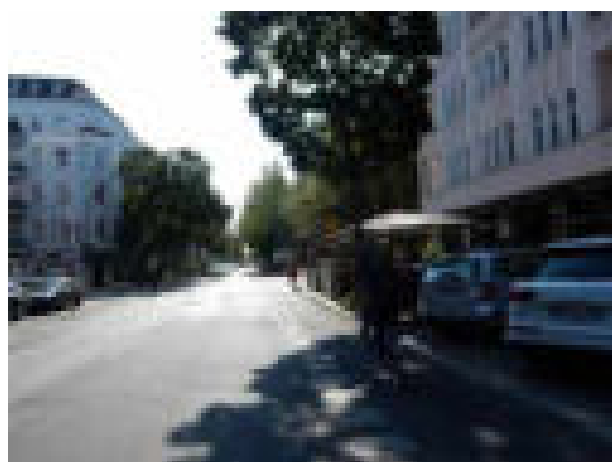
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

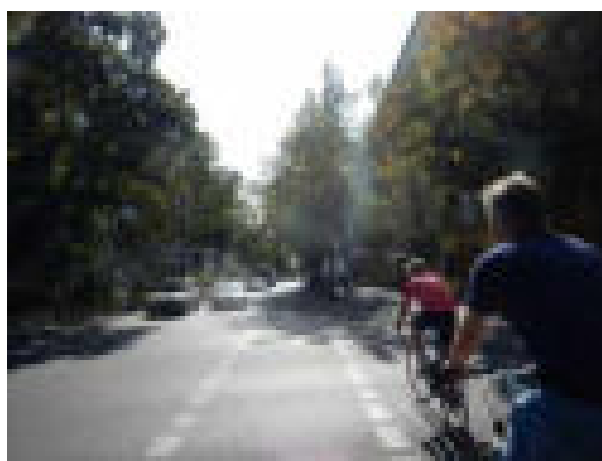
Anmerkungen



Handlungsbedarf

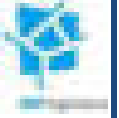
Maßnahme

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Betriebsweg A100

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

1

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Kieholzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

10.620

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Radfahrstreifen

Zufahrt 3

Straßenname

Kieholzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

10.620

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Radfahrstreifen

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

1

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Neubau LSA

Flankierende
Maßnahme

Querung Zweirichtungsradweg

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

Lichtsignalgesteuert

**Zufahrt 1**

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Grenzallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

6

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Bergiusstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

7.650

Fahrstreifen

6

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Grenzallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

7.650

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)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 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Heidelberger Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Teupitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Treptower Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Treptower Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

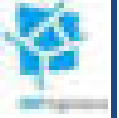
Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Teupitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Teupitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Harzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Teupitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Weigandufer

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Kiehlufer

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Kiehlufer

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

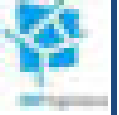
Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

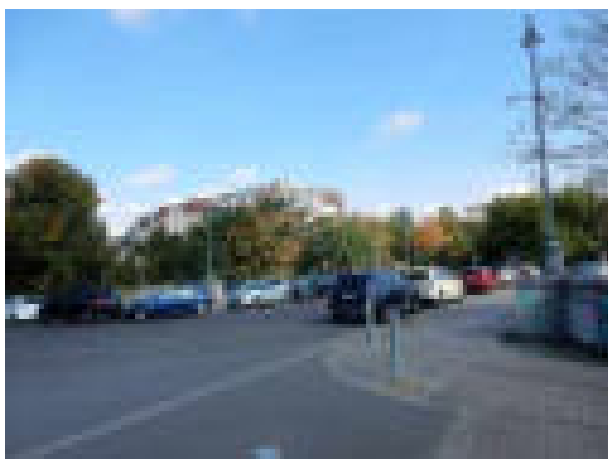
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



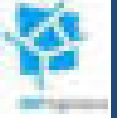
Handlungsbedarf

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

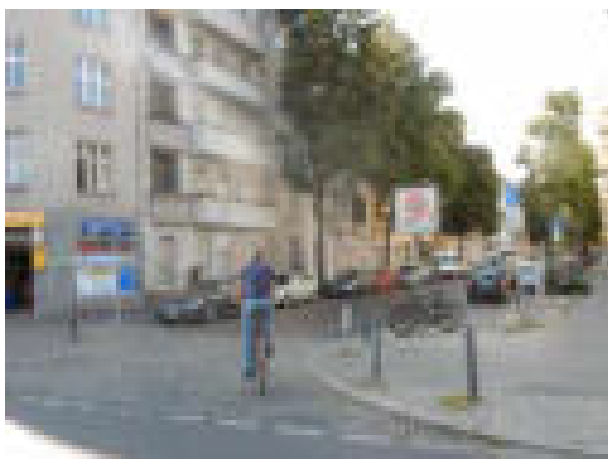
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Braunschweiger Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Braunschweiger Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Brusendorfer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Brusendorfer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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



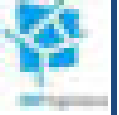
Handlungsbedarf

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



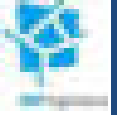
Handlungsbedarf

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

Vorfahrtsgeregelt



Zufahrt 1

Straßenname

Niemetzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

8.782

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Lahnstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

11.700

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Schutzstreifen

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Lahnstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

11.700

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Schutzstreifen

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Neubau LSA

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Kiefholzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

9.810

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 3

Straßenname

Kiefholzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

9.810

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Radweg

Zufahrt 2

Straßenname

Karpfenteichstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Kiefholzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

9.810

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Kiefholzstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

9.810

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Park am Heidekampgraben

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Neubau LSA

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Widderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Dammweg

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

17.010

Fahrstreifenanzahl

3

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Dammweg

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

17.010

Fahrstreifen

3

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Einseitiger Einrichtungsradw

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

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

Lichtsignalgesteuert



Zufahrt 1

Straßenname

Aronstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Dammweg

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

17.010

Fahrstreifenanzahl

3

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Einseitiger Einrichtungsradw

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Dammweg

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

17.010

Fahrstreifen

3

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Einseitiger Einrichtungsradw

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)

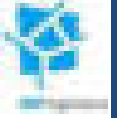
Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Einhornstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Dammweg

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

17.010

Fahrstreifenanzahl

3

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Einseitiger Einrichtungsradw

Zufahrt 4

Straßenname

Dammweg

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

17.010

Fahrstreifen

3

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Einseitiger Einrichtungsradw

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

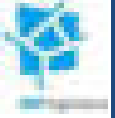
Maßnahme

Markierung

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

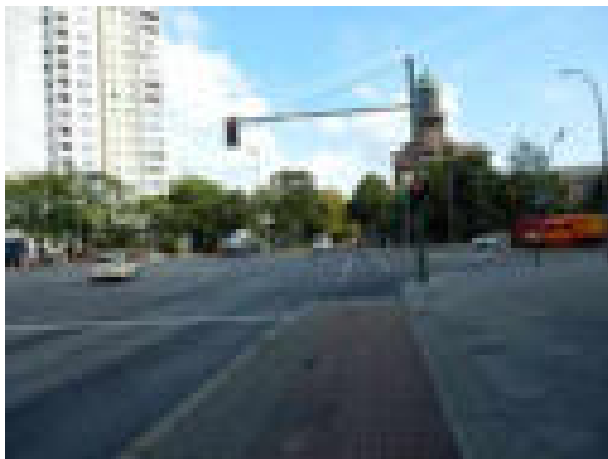
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



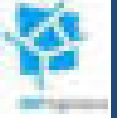
Handlungsbedarf

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

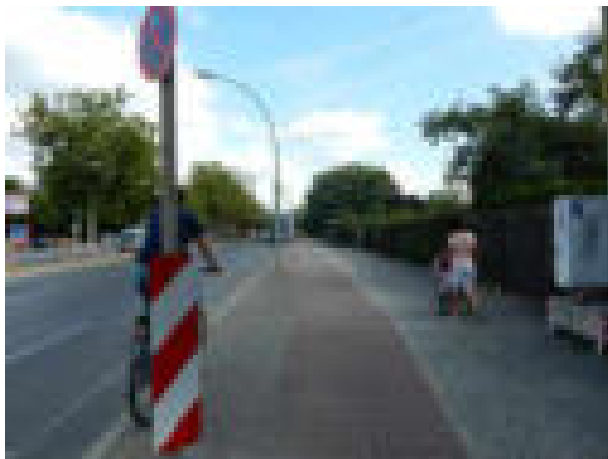
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



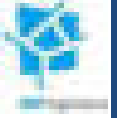
Handlungsbedarf

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

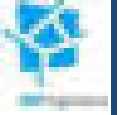
Handlungsbedarf

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

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Chris-Gueffroy-Allee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

4.410

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Chris-Gueffroy-Allee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

4.410

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Chris-Gueffroy-Allee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

4.410

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Chris-Gueffroy-Allee

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

4.410

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Britzer Verbindungskanal

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

-

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

-

ÖPNV

Radverkehrsführung

Sonderweg

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

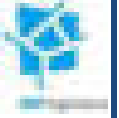
Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

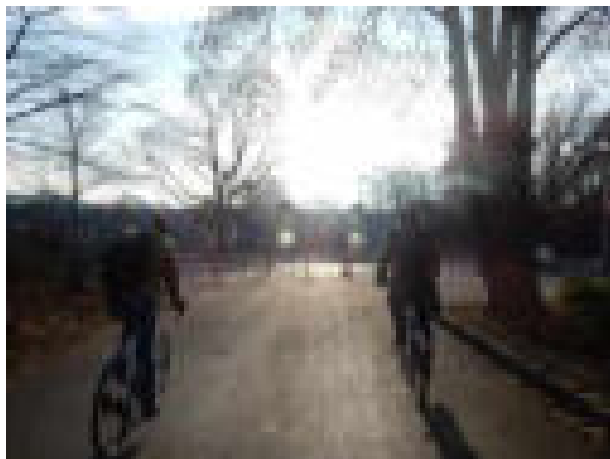
Fahrstreifen

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

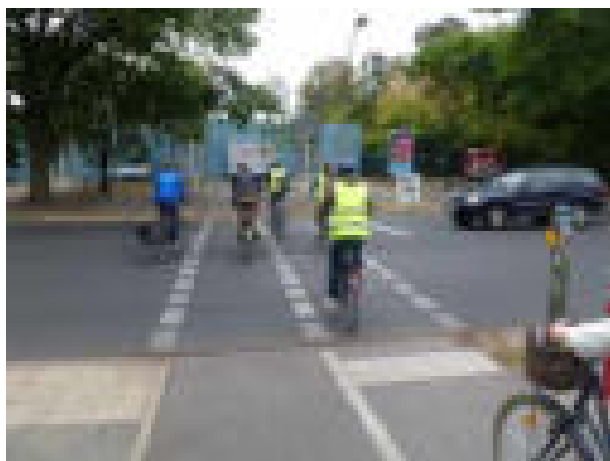
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



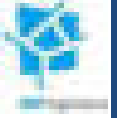
Handlungsbedarf

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Wissmannstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Karlgartenstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Karlgartenstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

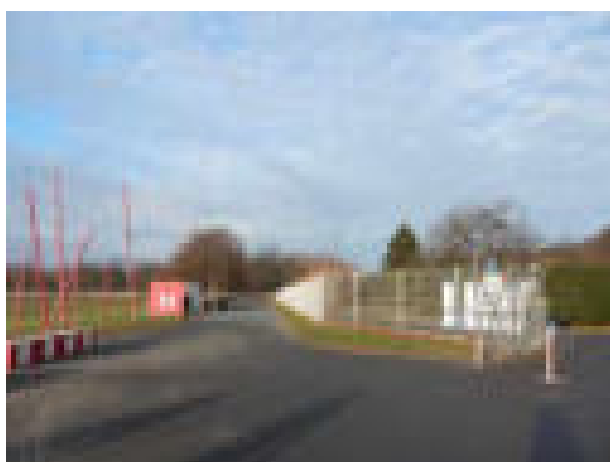
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

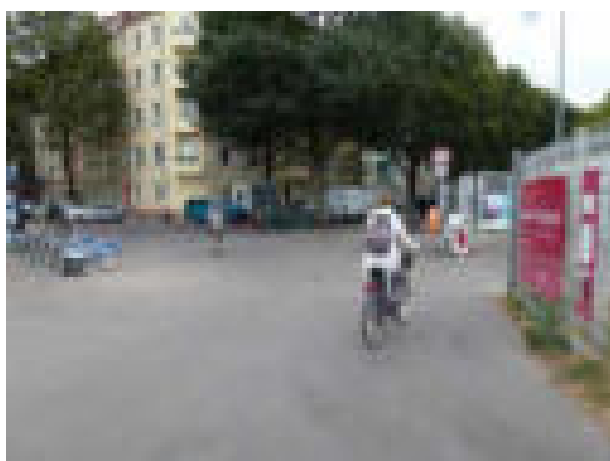
Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme



Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Kienitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

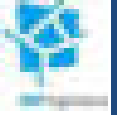
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

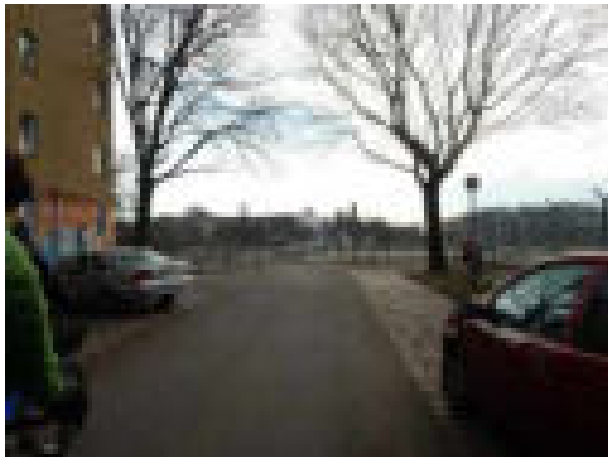
DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Leinestraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Warthestraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

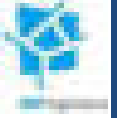
Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

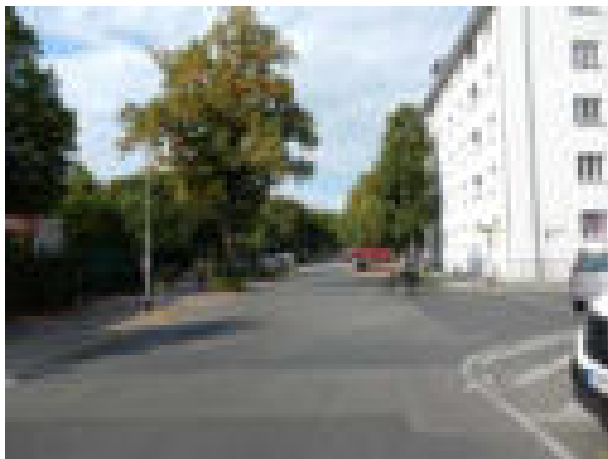
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Neiðestraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Emserstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Emserstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

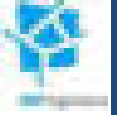
Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Lichtsignalgesteuert

**Zufahrt 1**

Straßenname

Hermannstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

24.840

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Hermannstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

24.840

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Emser Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Emser Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

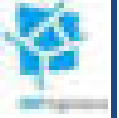
Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Altenbraker Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Altenbraker Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Emser Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Emser Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Ilsestraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Ilsestraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Emser Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Emser Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

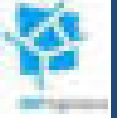
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

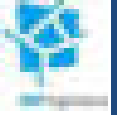
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

1

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Kranoldplatz

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Kranoldstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Kranoldplatz

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Delbrückstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Delbrückstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

1

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Bendastraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Glasower Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Glaswoer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

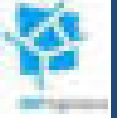
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

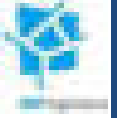
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Oderstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Siegfriedstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

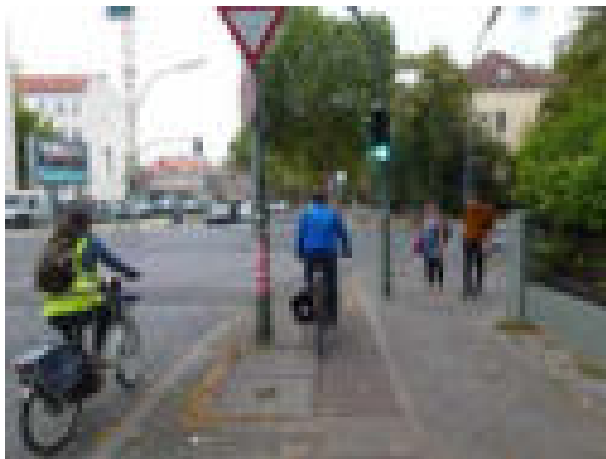
Fahrstreifen

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

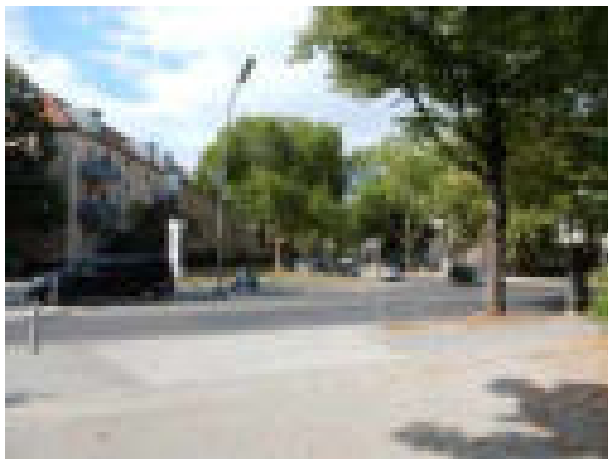
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

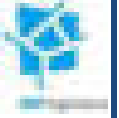
Maßnahme

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 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Rungiusstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Braunschweiger Ufer

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

-

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Sonderweg

Zufahrt 3

Straßenname

Rungiusstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Braunschweiger Ufer

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

-

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Sonderweg

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

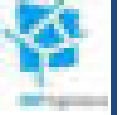
Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

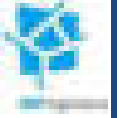
Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Karl-Marx-Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Karl-Marx-Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Juliusstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Neubau LSA

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Lichtsignalgesteuert



Zufahrt 1

Straßenname

Karl-Marx-straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 2

Straßenname

Grenzallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 3

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Lichtsignalgesteuert

**Zufahrt 1**

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

27.000

Fahrstreifenanzahl

7

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 3

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

27.000

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 2

Straßenname

A100 Abfahrt

Funktion

Autobahn

DTV

2.924

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

60

ÖPNV



Radverkehrsführung

-

Zufahrt 4

Straßenname

A100 Auffahrt

Funktion

Autobahn

DTV

6.806

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

60

ÖPNV



Radverkehrsführung

-

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)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

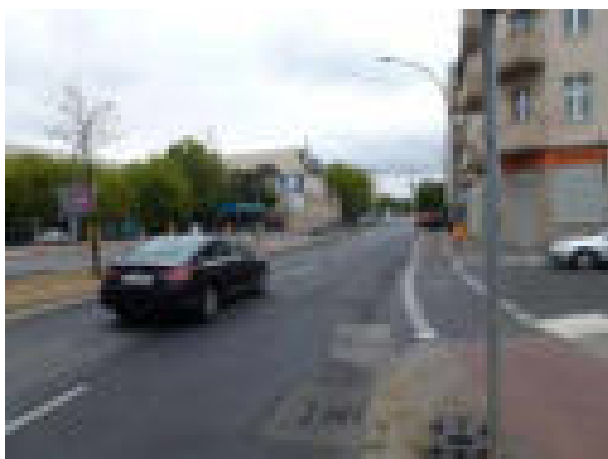
Fahrstreifen

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 3

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV



Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Jahnstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

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



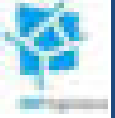
Handlungsbedarf

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



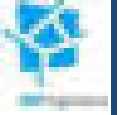
Handlungsbedarf

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 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Rungiusstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Rungiusstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Franz-Körner-Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Franz-Körner-Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

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

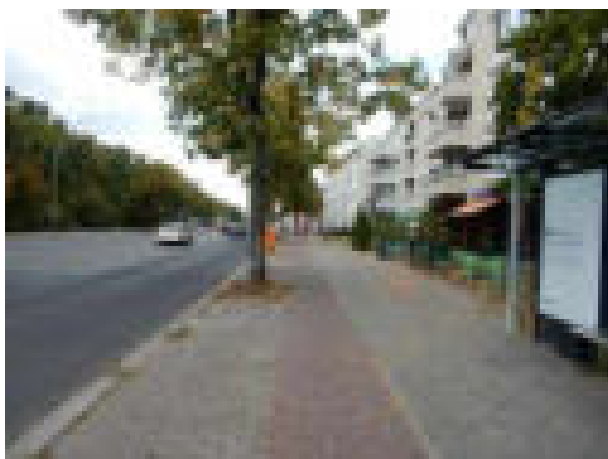
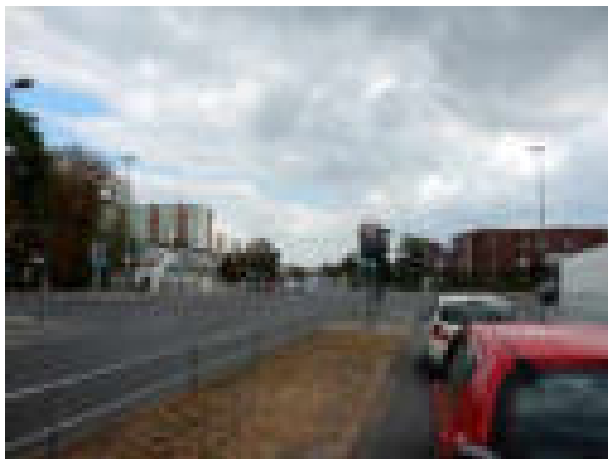
Fahrstreifen

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

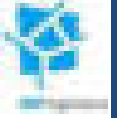
Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Lichtsignalgesteuert

**Zufahrt 1**

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 2

Straßenname

Haarlemer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 4

Straßenname

Franz-Körner-Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 3

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV



Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 2

Straßenname

Zaandamer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV



Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV



Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

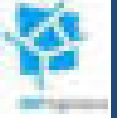
Maßnahme

Markierung

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

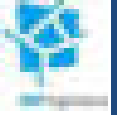
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

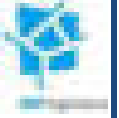
Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Zufahrt 3

Straßenname

Buschkrugallee

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Zufahrt 2

Straßenname

Leidener Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

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

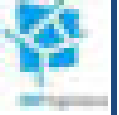
Anmerkungen**Handlungsbedarf**

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Haarlemer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Haarlemer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Marientaler Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Haarlemer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Haarlemer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Leidener Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Lichtsignalgesteuert

**Zufahrt 1**

Straßenname

Haarlemer Straße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Neue Späthstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Zufahrt 3

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Späthstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

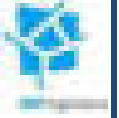
Anpassung LSA (baulich -
signaltechnisch)Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 3

Straßenname

Späthstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Neue Späthstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

20.880

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Zufahrt 4

Straßenname

Neue Späthstraße

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

20.880

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrads

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Geh- und Radweg

Funktion

Grünflächenanlage

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

-

ÖPNV

Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Zufahrt 3

Straßenname

Späthstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Zufahrt 4

Straßenname

Späthstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

30

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Markierung abknickender KP

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

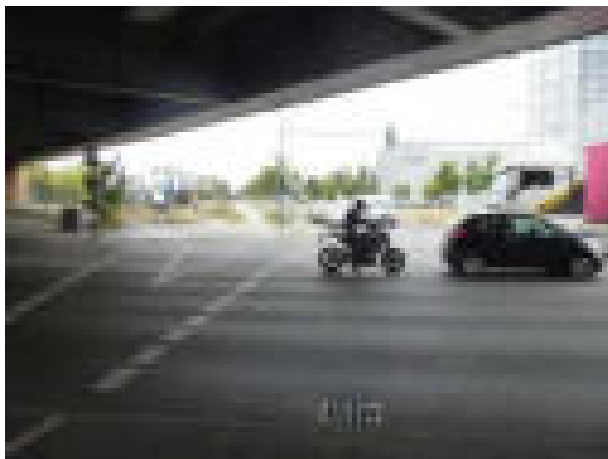
Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen



Handlungsbedarf

Maßnahme

Flankierende Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 4-armiger Knotenpunkt

Regelung

Lichtsignalgesteuert

**Zufahrt 1**

Straßenname

Wegedornstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

8.640

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Ernst-Ruska-Ufer

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

21.330

Fahrstreifenanzahl

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Zufahrt 3

Straßenname

Wegedornstraße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

15.480

Fahrstreifen

2

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Ernst-Ruska-Ufer

Funktion

Hauptverkehrsstraße

DTV

27.450

Fahrstreifen

4

zul. Geschwindigkeit

50

ÖPNV

Radverkehrsführung

Beidseitiger Einrichtungsrad

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Signaltechnische Anpassung

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

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Anmerkungen**Zufahrt 2**

Straßenname

Cuvrystraße

Funktion

Verkehrsberuhigter Bereich

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

Schrittgeschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Handlungsbedarf

Maßnahme

Markierung - Vorfahrt

Flankierende
Maßnahme

Knotenpunktart

Plangleicher 3-armiger Knotenpunkt

Regelung

Vorfahrtsgeregelt

**Zufahrt 1**

Straßenname

Görlitzer Straße

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

Fahrstreifenanzahl

2

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 3

Straßenname

Görlitzer Ufer

Funktion

Erschließungsstraße

DTV

k.A.

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

T-30-Zone

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 2

Straßenname

Görlitzer Ufer

Funktion

Verkehrsberuhigter Bereich

DTV

k.A.

Fahrstreifenanzahl

zul. Geschwindigkeit

Schrittgeschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Mischverkehr

Zufahrt 4

Straßenname

Funktion

DTV

Fahrstreifen

zul. Geschwindigkeit

ÖPNV

Radverkehrsführung

Anmerkungen**Handlungsbedarf**

Maßnahme

Übergang Fahrradstraße -
ZweirichtungsradwegFlankierende
Maßnahme

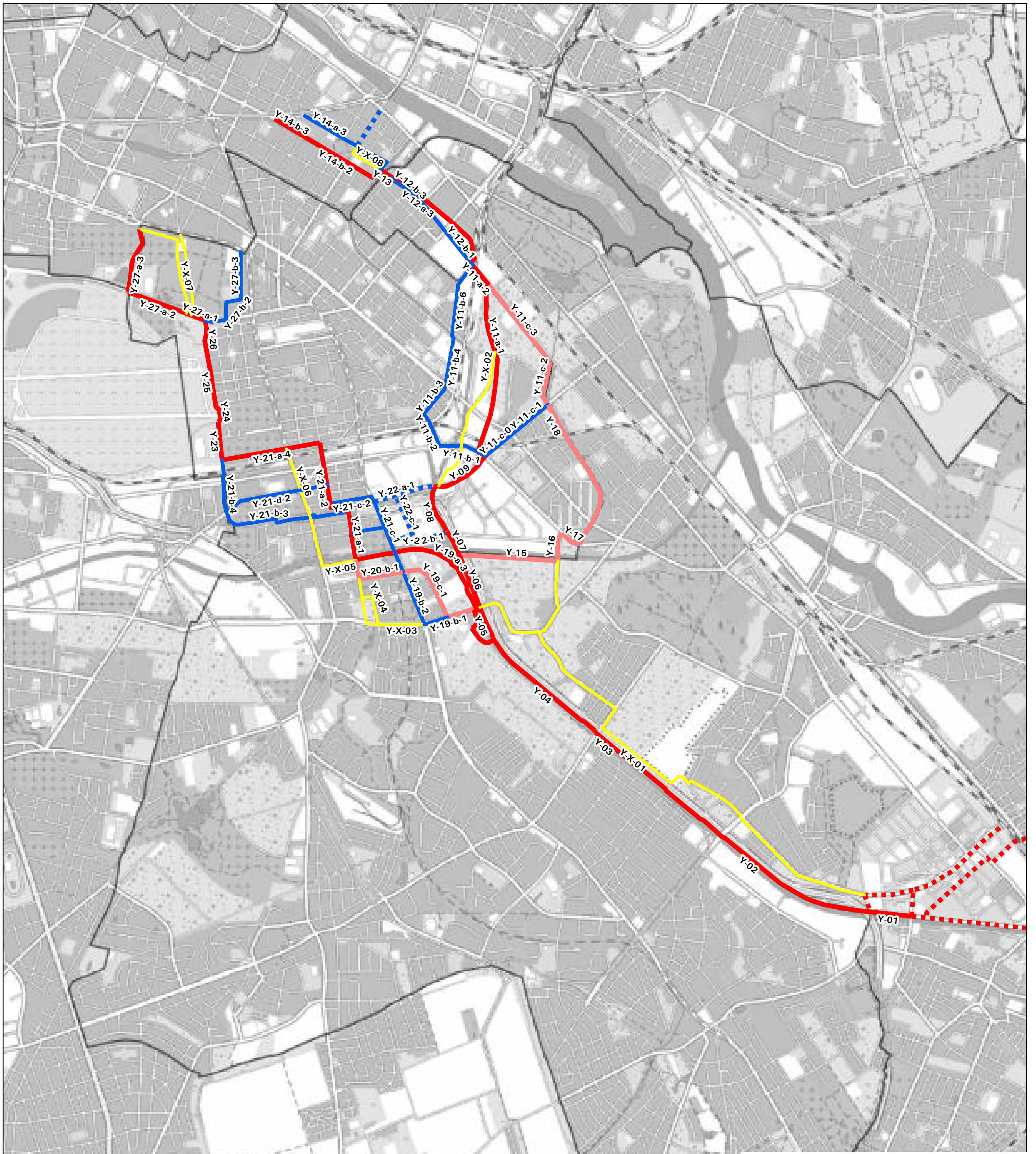
Unterlage 8.3-Übersichtskarten



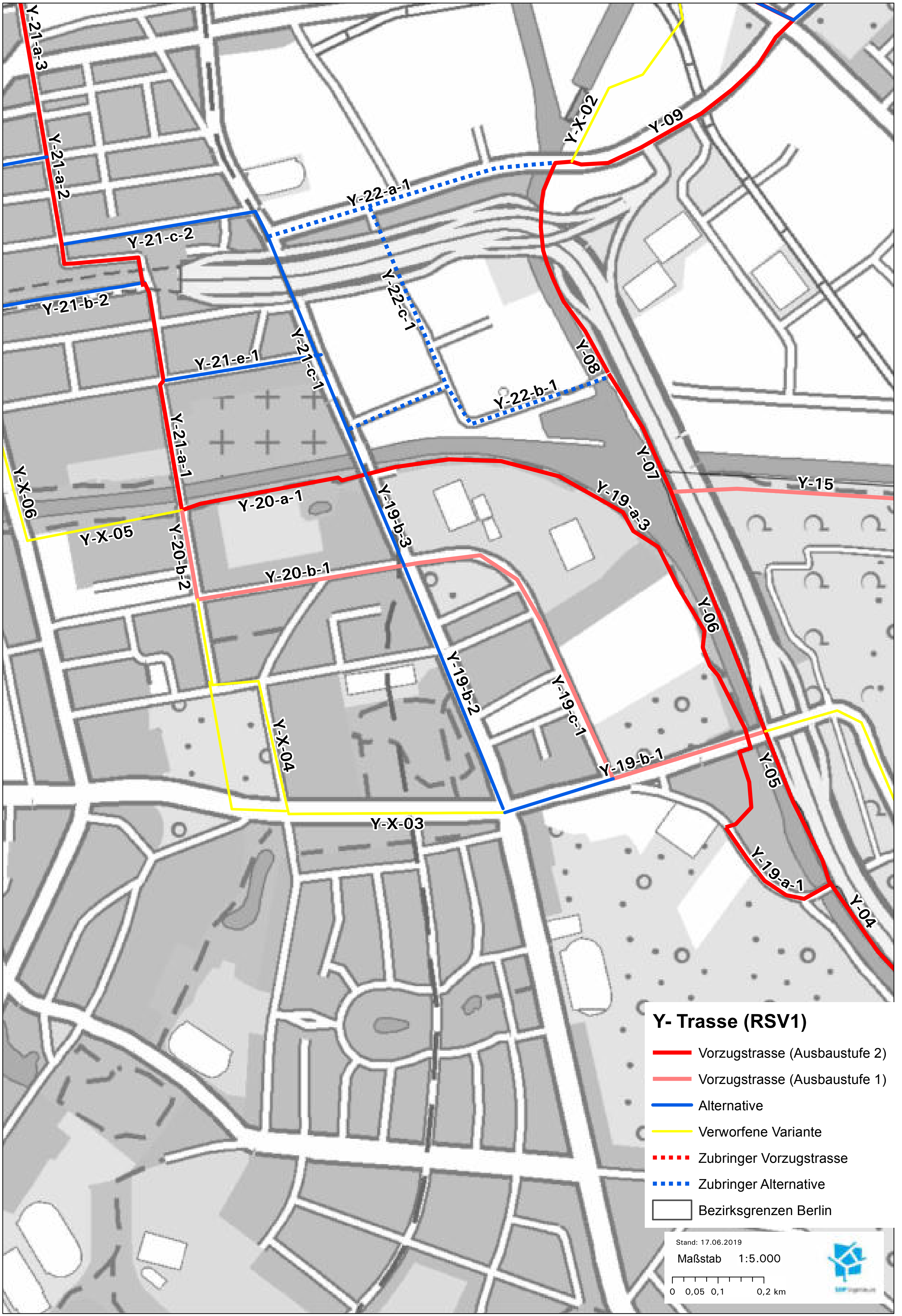
SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Kartenummer	Kartenname	Seite
1a	Übersichtskarte Strecken Gesamt	1
1b	Übersichtskarte Strecken Lupe	2
	Übersichtskarte Knotenpunkte	
2a	Gesamt	3
2b	Übersichtskarte Knotenpunkte Lupe	4
3	Übersichtskarte Umwelt Korridor	5
4	Übersichtskarte ÖPNV	6
	Übersichtskarte Wasserstraßen und	
5	Gewässer	7
6	Übersichtskarte Fußverkehr	8
7	Übersichtskarte Kfz-Verkehr	9
8	Übersichtskarte DTV-Werte	10
	Übersichtskarte Verkehrsstärken im	
9	Projektkorridor 2030	11
10	Übersichtskarte Einwohnerdichte	12
	Übersichtskarte	
11	Parkraumbewirtschaftung	13
12	Übersichtskarte Aufgrabeverbote	14
13	Übersichtskarte Grunderwerb	15
14	Übersichtskarte Umwelt	16
	Vorzugstrasse	




- ### Y- Trasse (RSV1)
- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 2)
 - Vorzugstrasse (Ausbaustufe 1)
 - Alternative
 - Verworfenne Variante
 - - - Zubringer Vorzugstrasse
 - - - Zubringer Alternative
 - Bezirksgrenzen Berlin

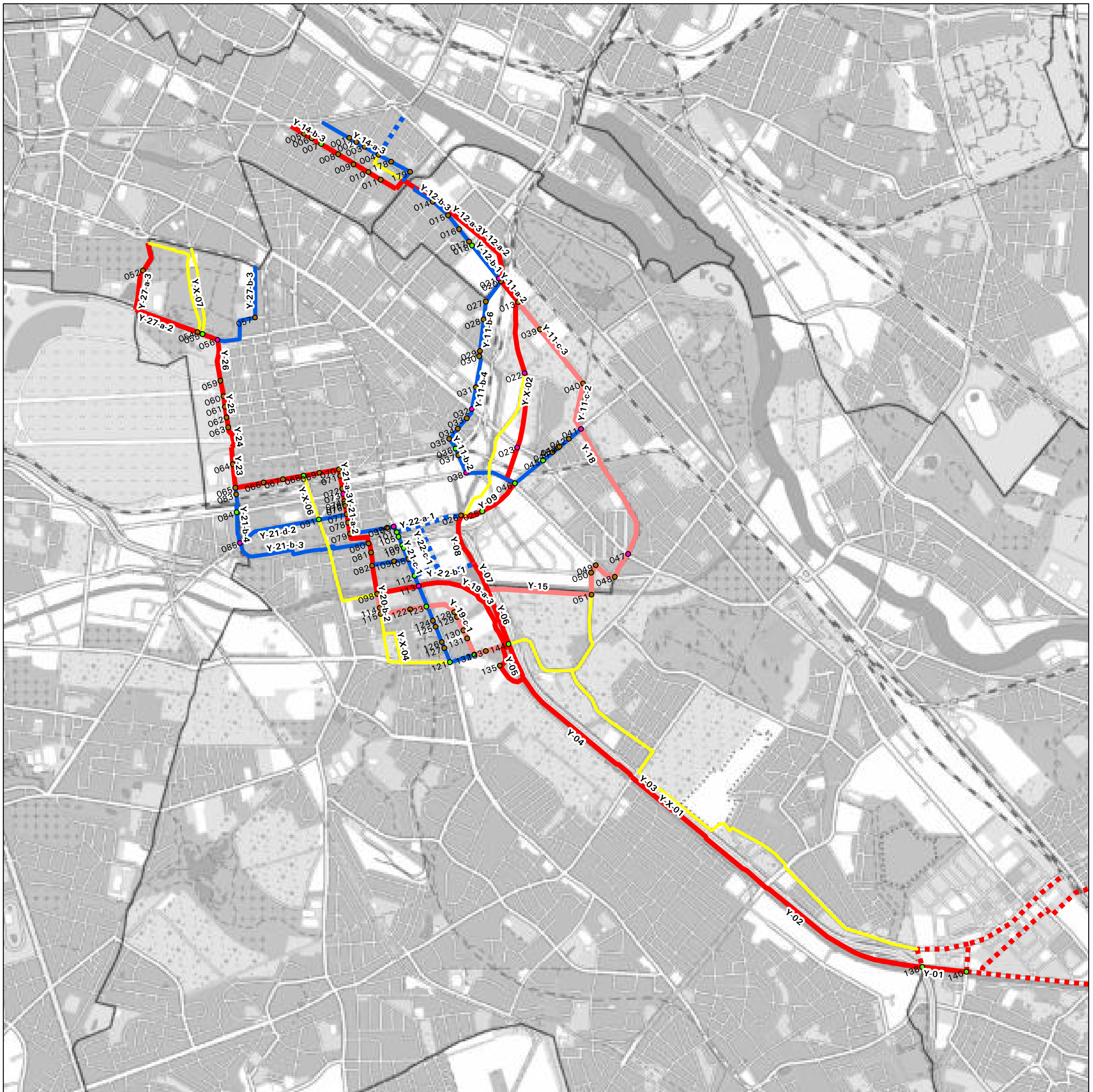


Y- Trasse (RSV1)

- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 2)
- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 1)
- Alternative
- Verworfenne Variante
- ⋯ Zubringer Vorzugstrasse
- ⋯ Zubringer Alternative
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 17.06.2019
 Maßstab 1:5.000
 0 0,05 0,1 0,2 km





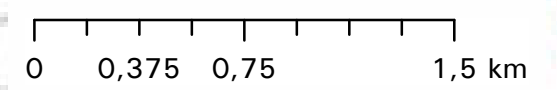
Y- Trasse (RSV1)

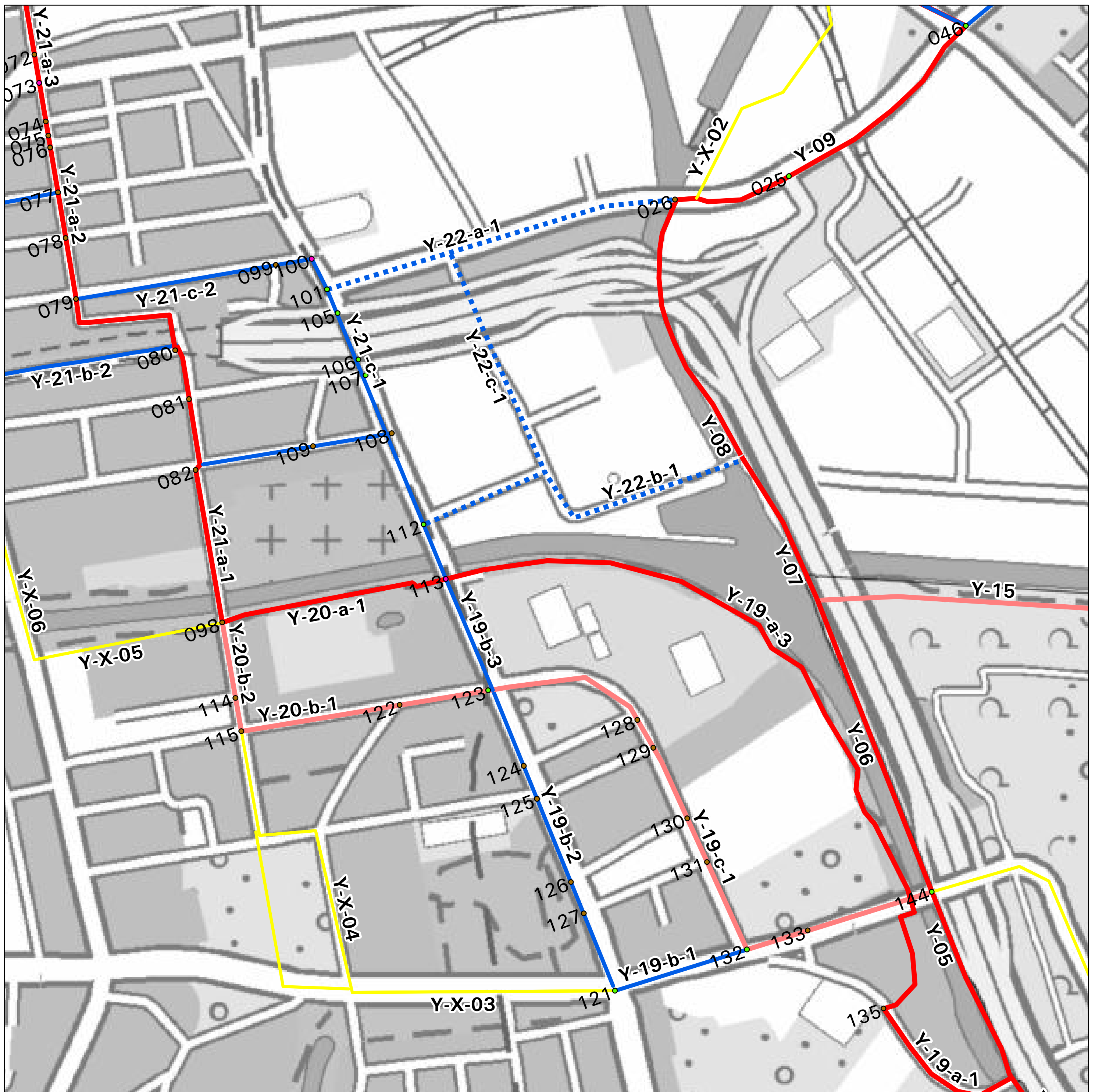
Knotenpunkte

- LSA
- Neubau LSA
- Vorfahrtgeregelter KP
- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 2)
- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 1)
- Alternative
- Verworfenne Variante
- - - Zubringer Vorzugstrasse
- - - Zubringer Alternative
- Bezirksgrenzen Berlin

Stand: 17.06.2019

Maßstab 1:27.000






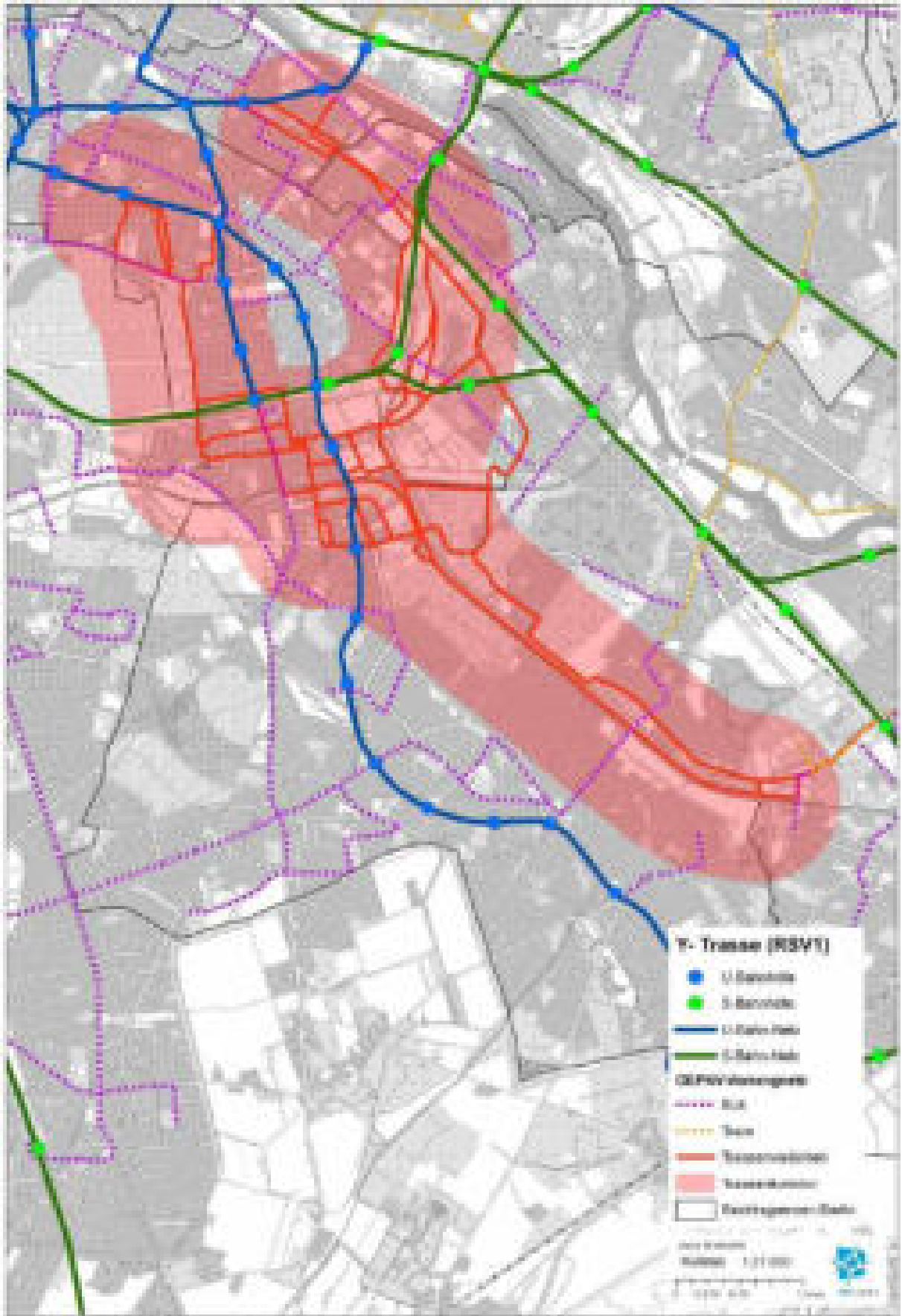
Y- Trasse (RSV1)

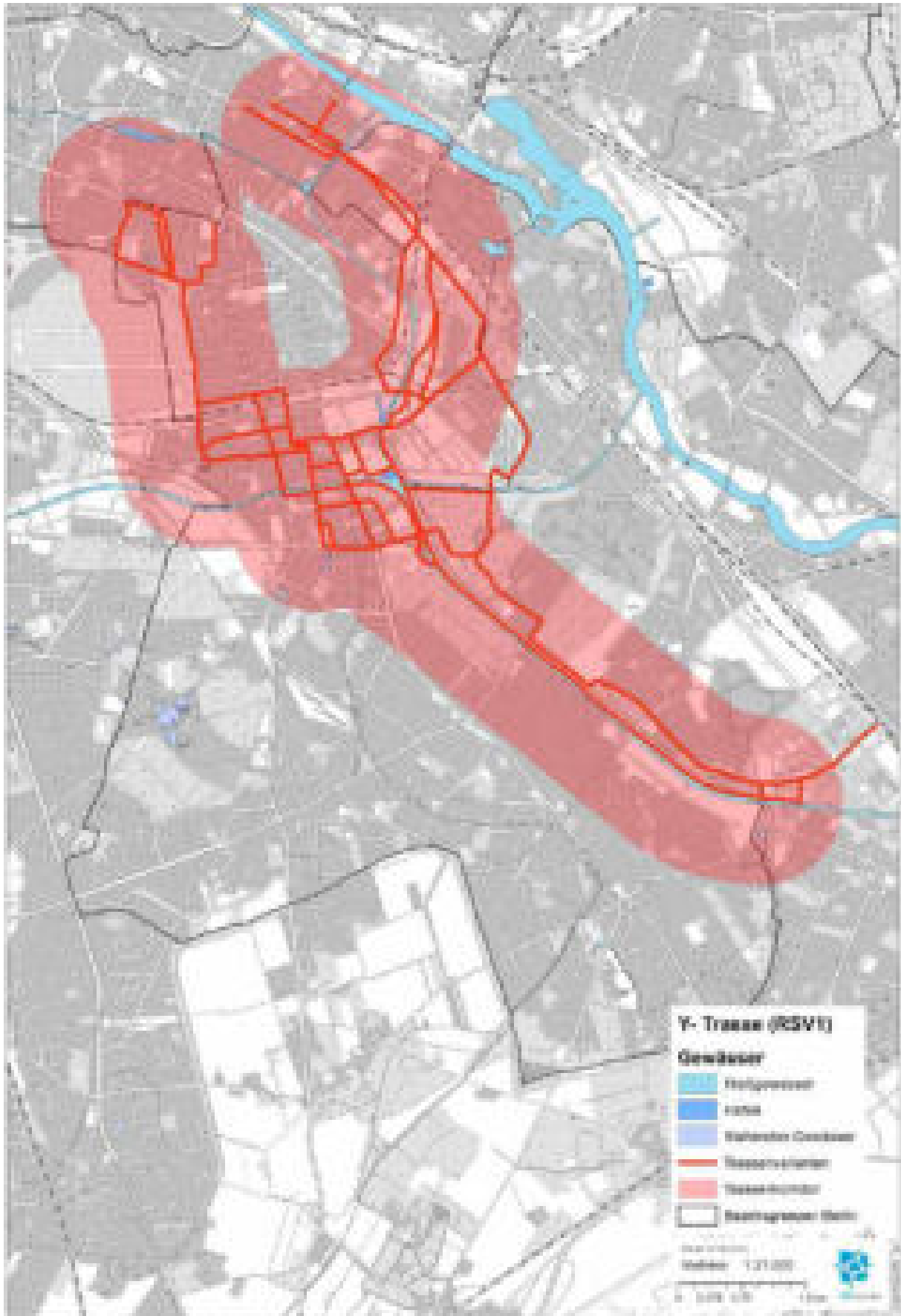
Knotenpunkte

- LSA
- Neubau LSA
- Vorfahrtgeregelter KP
- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 2)
- Vorzugstrasse (Ausbaustufe 1)
- Alternative
- Verworfenne Variante
- - - Zubringer Vorzugstrasse
- - - Zubringer Alternative
- Bezirksgrenzen Berlin

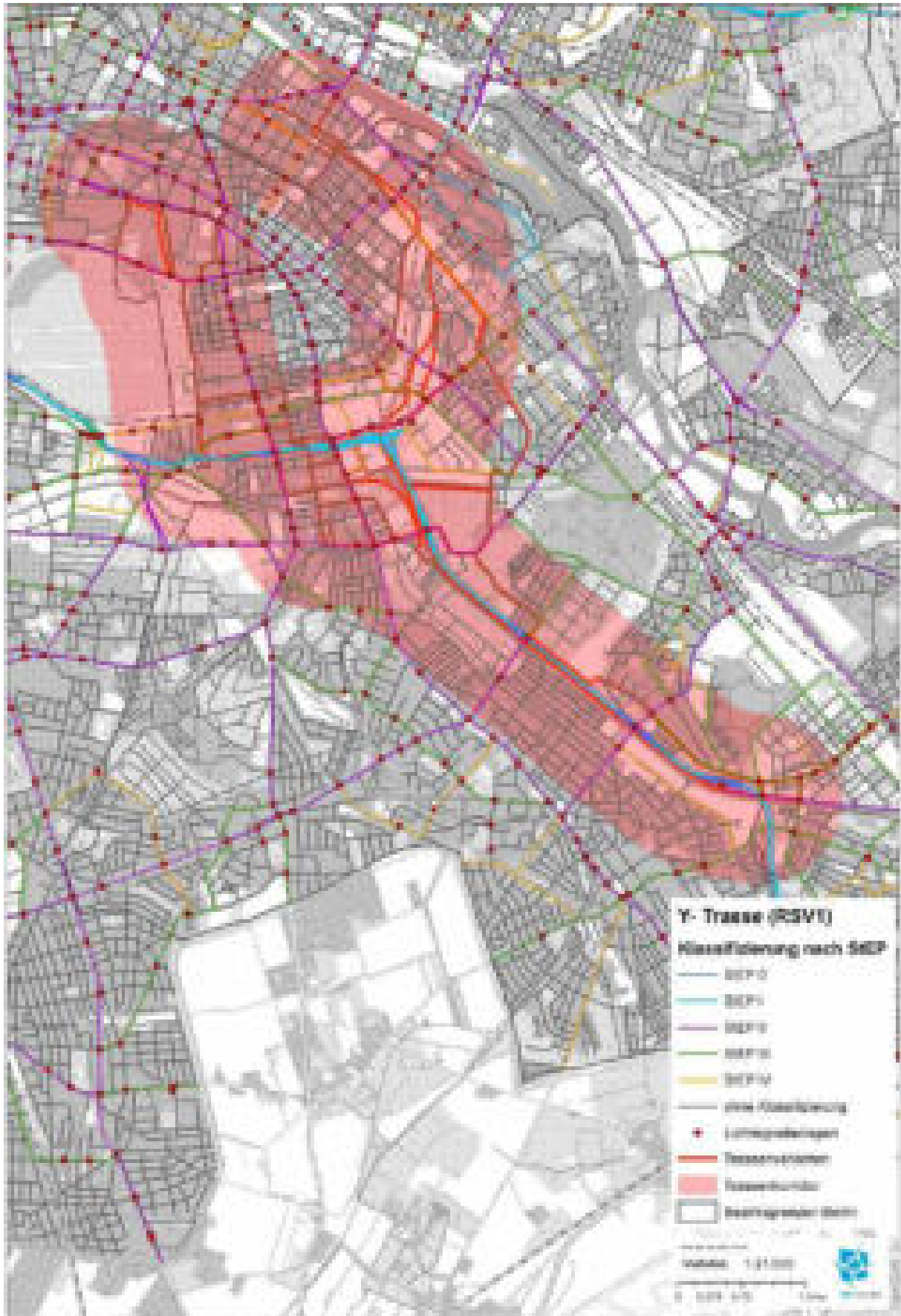
Stand: 17.06.2019
 Maßstab 1:5.000
 0 0,05 0,1 0,2 km

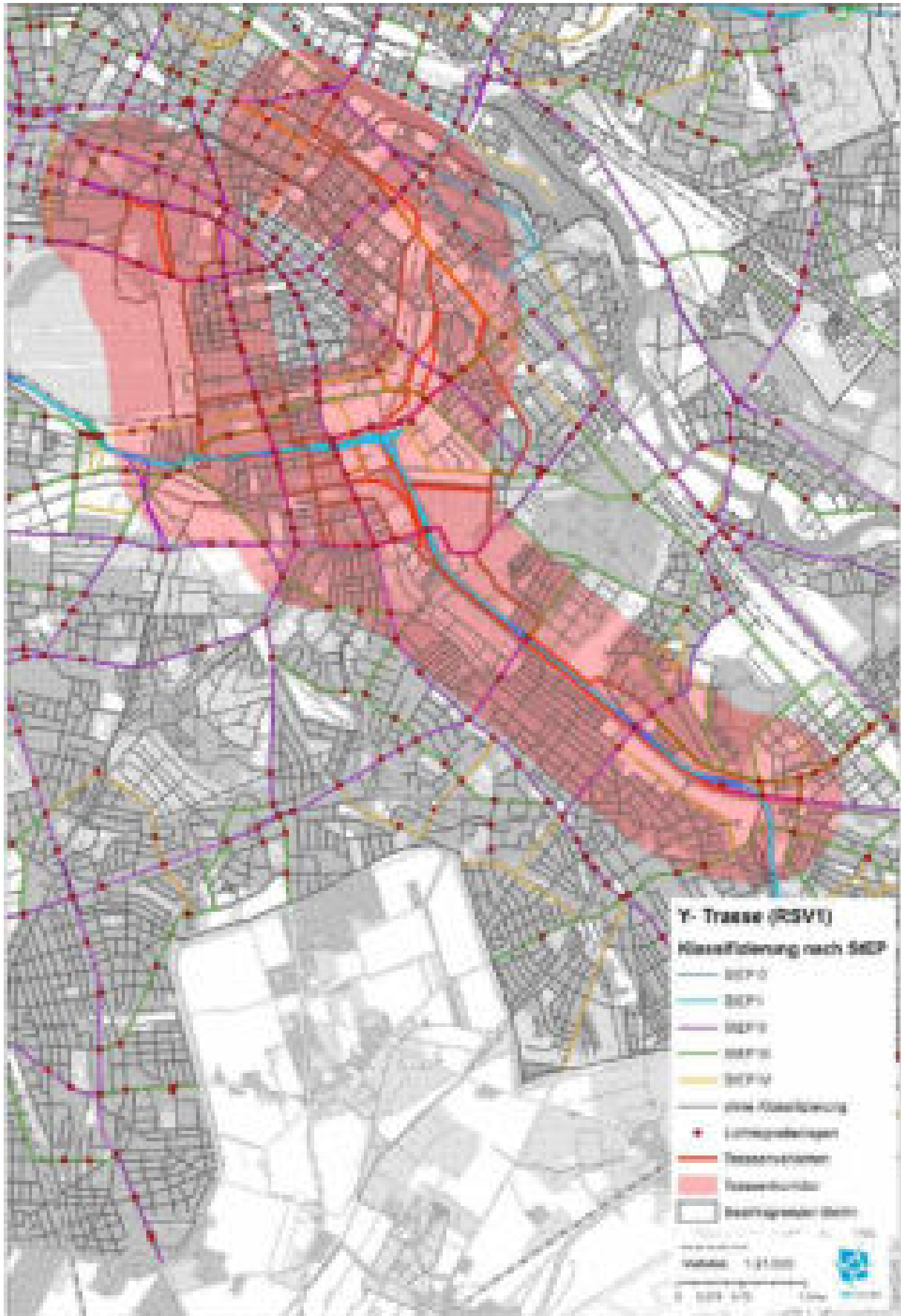




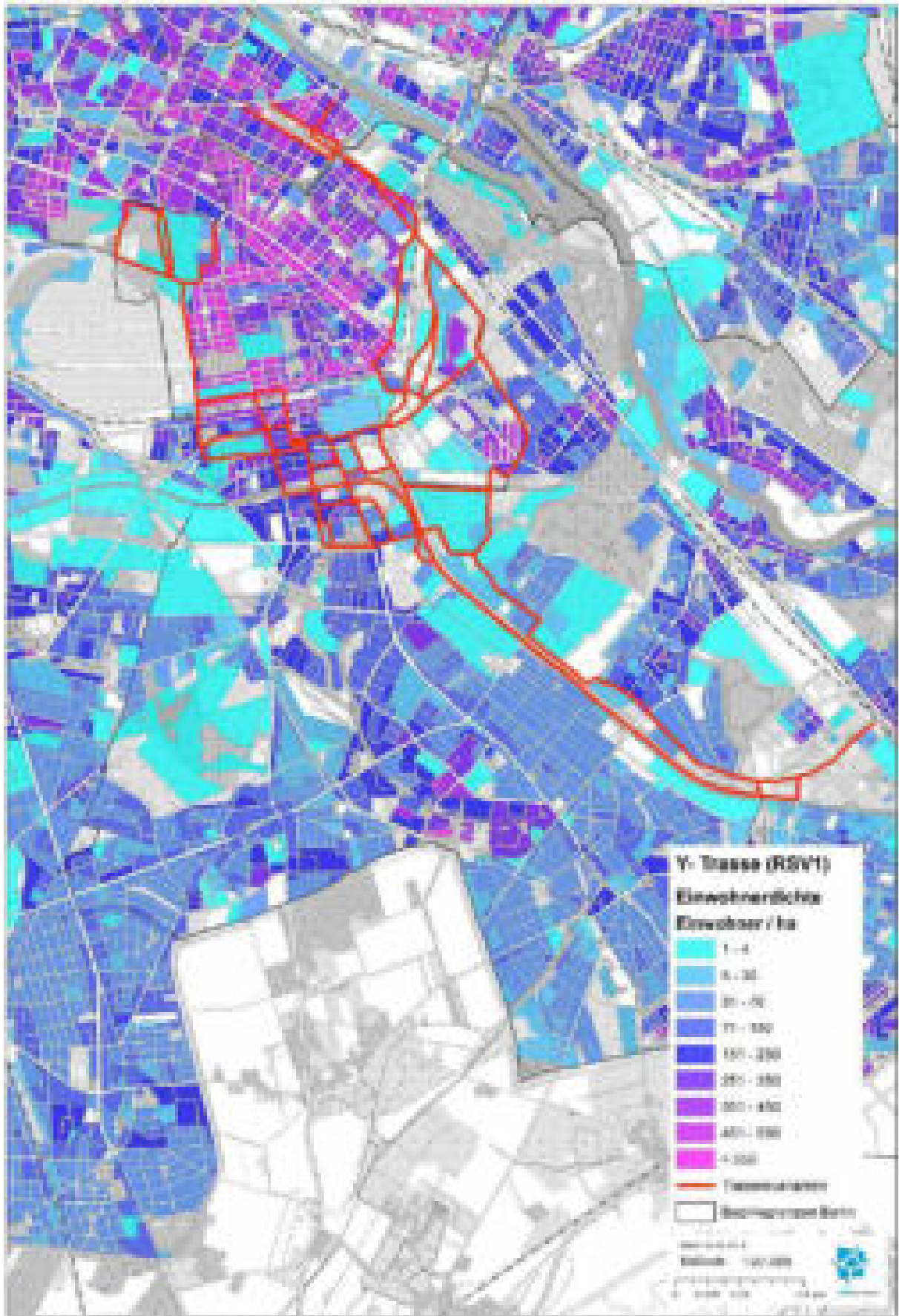


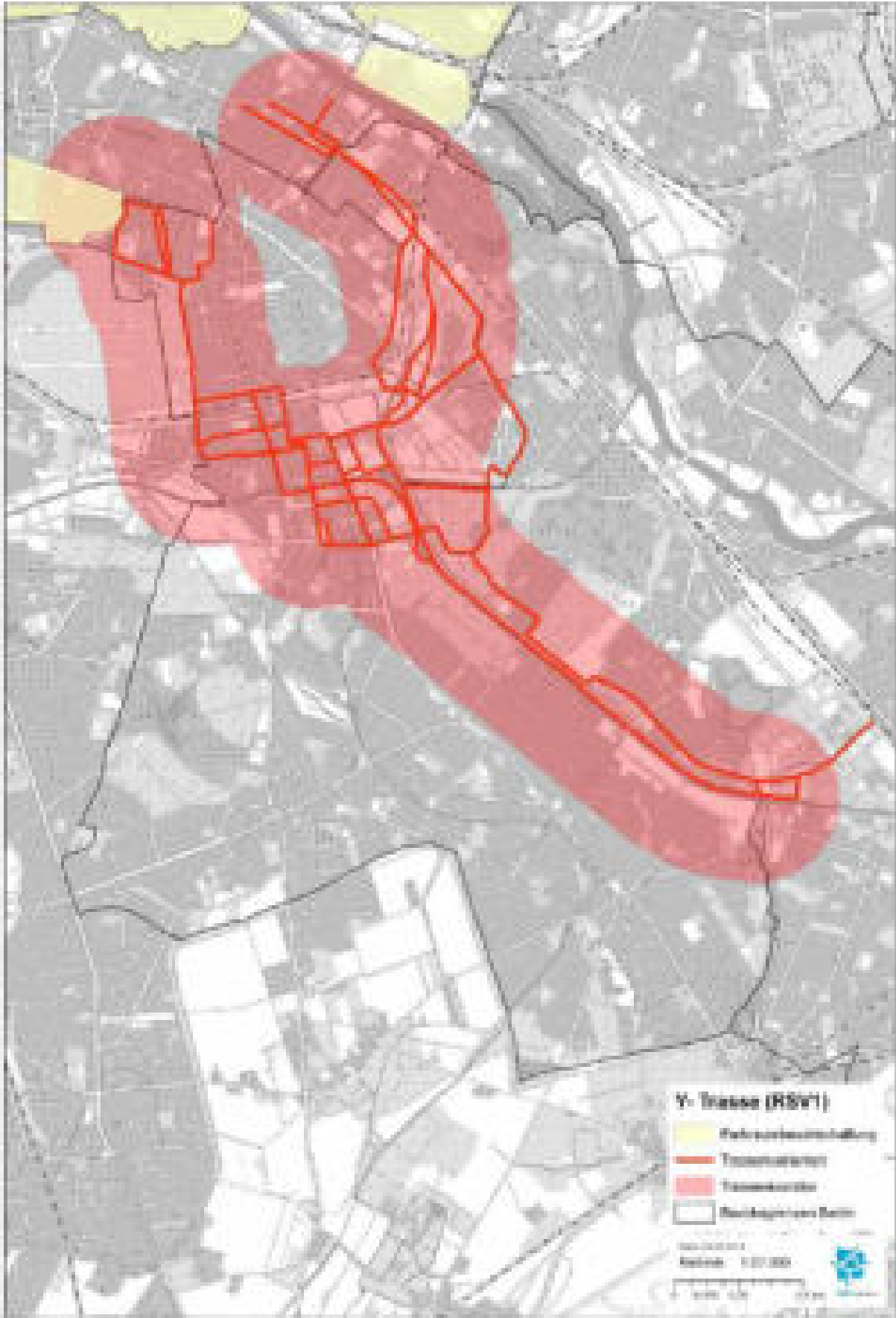


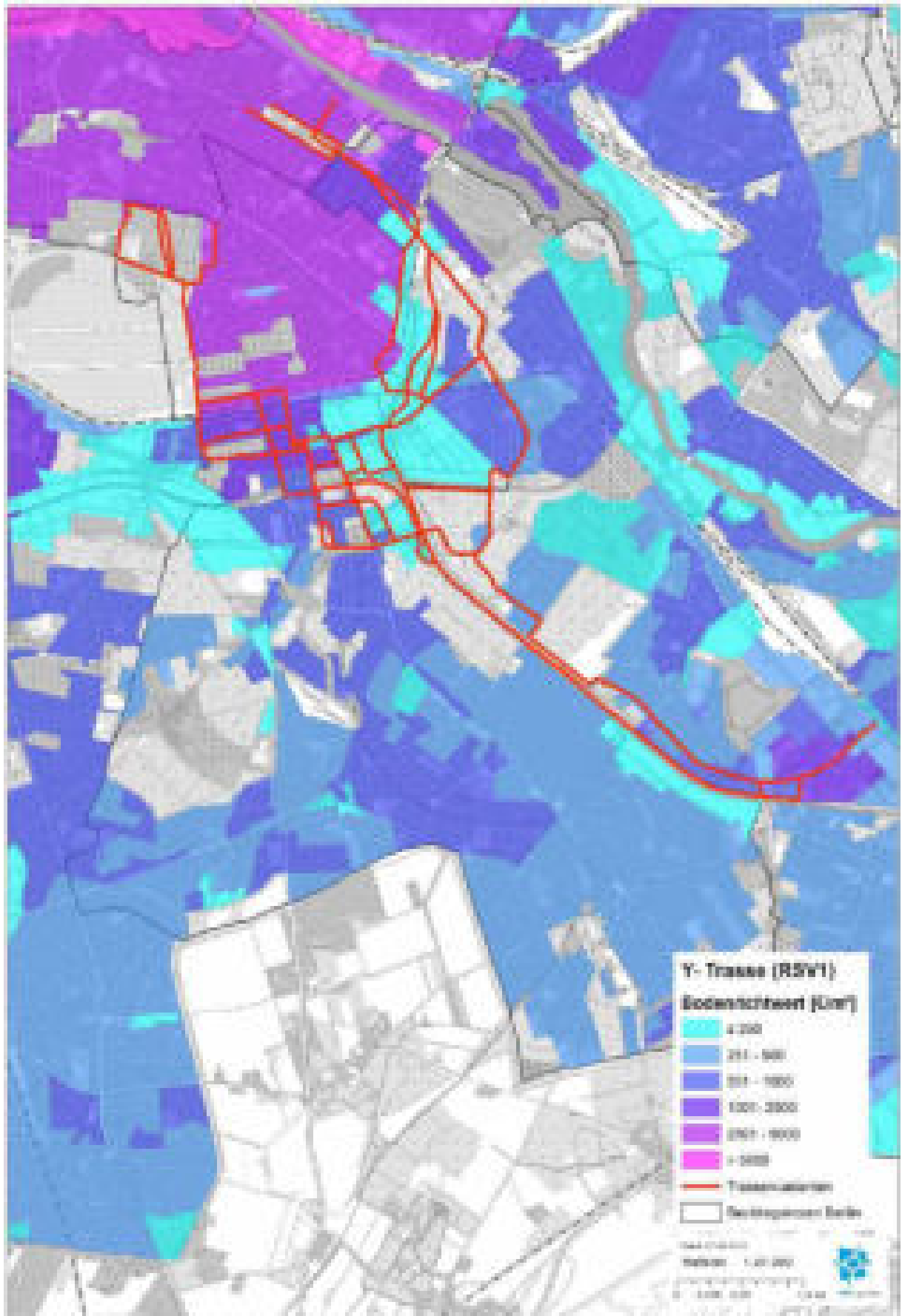






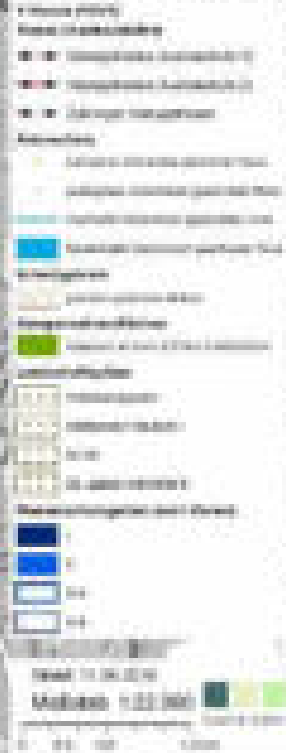






FRIEDRICHSDAIN- KREUZBERG

NIFFNOLEN



Quelle:
Luftbildinterpretation
Geländemodell
Geometrische Daten
Topographische Daten
Vektordaten
Digitale Höhenmodelle
Digitale Geländemodelle
Digitale Oberflächenmodelle
Digitale Geländemodelle
Digitale Oberflächenmodelle
Digitale Geländemodelle
Digitale Oberflächenmodelle

Unterlage 8.4-Bewertung



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
Übersicht Variantenvergleich V11	.....	1
Übersicht Variantenvergleich V12	.....	2
Übersicht Variantenvergleich V14	.....	3
Übersicht Variantenvergleich V19	.....	4
Übersicht Variantenvergleich V21	.....	6
Übersicht Variantenvergleich V27	.....	7
Y-05	Ernst-Ruska-Ufer	8
Y-11-a-1	Betriebsweg A100	10
Y-11-a-2	Kiefholzstraße	12
Y-11-a-2/Y-11-c-4	.....	14
Y-11-b-1	Neuköllnische Allee	16
Y-11-b-2	Niemetzstraße	18
Y-11-b-3	Braunschweiger Straße	20
Y-11-b-4	Ederstraße	22
Y-11-b-5	Ederstraße	24
Y-11-b-6	Teupitzer Straße	26
Y-11-b-7	Treptower Straße	28
Y-11-c-0	Grenzallee	30
Y-11-c-1	Dammweg	32
Y-11-c-2	Mauerweg	34
Y-11-c-3	Kiefholzstraße	36
Y-12-a-1	Betriebsweg A100	38
Y-12-a-2	Görlitzer Bahndamm	40
Y-12-a-3	Görlitzer Bahndamm	42
Y-12-b-1	Kiefholzstraße	44
Y-12-b-2	Kiefholzstraße	46
Y-12-b-3	Kiefholzstraße	48
	Brücke über	
Y-13	Landwehrkanal	50
Y-14-a-1	Görlitzer Ufer	52
Y-14-a-3	Görlitzer Straße	54
Y-14-b-1	Görlitzer Ufer	56
Y-14-b-2	Wiener Straße	58
Y-14-b-3	Wiener Straße	60
Y-15	Mauerweg	62
Y-16	Chris-Gueffroy-Allee	64
Y-17	Neuköllnische Allee	66
Y-18	Mauerweg	68
Y-19-a-1	Späthstraße	70
Y-19-a-2	Delfter Ufer	72
Y-19-a-3	Delfter Ufer	74
Y-19-b-1	Neue Späthstraße	76
Y-19-b-2	Buschkrugallee	78
Y-19-b-3	Buschkrugallee	80
Y-19-b-3/Y-19-c-2	.....	82
Y-19-c-1	Haarlemer Straße	84

Y-20-a-1	Braunschweiger Ufer	.....	86
Y-20-a-1	Braunschweiger Ufer	.....	88
Y-20-b-1	Franz-Körner-Straße	.....	90
Y-20-b-1	Franz-Körner-Straße	.....	92
Y-20-b-1	Franz-Körner-Straße	.....	94
Y-20-b-2	Rungiusstraße	.....	96
Y-20-b-2	Rungiusstraße	.....	98
Y-20-b-2	Rungiusstraße	.....	100
Y-21-a-1	Rungiusstraße	.....	102
Y-21-a-2	Bendastraße	.....	104
Y-21-a-3	Bendastraße	.....	106
Y-21-a-4	Emser Straße	.....	108
Y-21-e-1	Jahnstraße	.....	110
Y-21-b-2	Carl-Weder-Park	.....	112
Y-21-b-3	Carl-Weder-Park	.....	114
Y-21-b-4	Eschersheimer Straße	.....	116
Y-21-b-5	Eschersheimer Straße	.....	118
Y-21-c-1	Buschkrugallee	.....	120
Y-21-c-2	Juliusstraße	.....	122
Y-21-d-1	Delbrückstraße	.....	124
Y-21-d-1	Delbrückstraße	.....	126
Y-27-a-1	Columbiadamm	.....	128
Y-27-a-2	Columbiadamm	.....	130
Y-27-a-3	Lilienthalstraße	.....	132
Y-27-a-4	Lilienthalstraße	.....	134
Y-27-b-1	Columbiadamm	.....	136
Y-27-b-2	Fontanestraße	.....	138
Y-27-b-3	Wissmannstraße	.....	140

Variantenvergleich			
V11	Y-Trasse		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
11a			1,9
Y-11-a-1	1,76	2,0	
Y-11-a-2/Y-11-c-4	0,27	1,6	
11b			2,6
Y-11-b-1	0,50	2,6	
Y-11-b-2	0,38	2,4	
Y-11-b-3	0,38	2,6	
Y-11-b-4	0,41	2,8	
Y-11-b-5	0,12	2,5	
11c			2,9
Y-11-c-0	0,36	2,9	
Y-11-c-1	0,48	2,9	
Y-11-c-2	0,47	2,9	
Y-11-c-3	1,02	2,8	
Y-11-a-2/Y-11-c-4	0,27	2,7	
Vorzugsvariante			11a



Variantenvergleich

V12

Y-Trasse

Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
--------------------	------------	------	------

Infrastruktur

12a			2,0
Y-12-a-1	0,29	1,6	
Y-12-a-2	0,27	1,9	
Y-12-a-3	0,79	2,1	
12b			2,3
Y-12-b-1	0,49	2,5	
Y-12-b-2	0,33	2,1	
Y-12-b-3	0,44	2,3	
Vorzugsvariante			12a



Variantenvergleich			
V14	Y-Trasse		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
14a			2,0
Y-14-a-1	0,10	2,5	
Y-14-a-3	0,97	1,9	
14b			2,5
Y-14-b-1	0,11	2,7	
Y-14-b-2	0,85	2,6	
Y-14-b-3	0,35	2,2	
Vorzugsvariante			14a



Variantenvergleich			
V19	Y-Trasse		
19-c-2 = 19-b-3	Länge [km]	Note	Note
Ziele			
Kriterien			
Infrastruktur			
19a			2,8
Y-19-a-1	0,32	2,7	
Y-19-a-2	0,26	2,8	
Y-19-a-3	1,18	2,8	
19b			2,4
Y-05	0,00	2,0	
Y-19-b-1	0,60	2,4	
Y-19-b-2	0,58	2,3	
Y-19-b-3	0,22	2,3	
19c			2,2
Y-05	0,00	2,0	
Y-19-c-1	0,76	2,1	
Y-19-b-1 (anteilig)	0,34	2,4	
Y-19-c-2	0,22	2,3	
Vorzugsvariante			19c
Länge anteilig (nicht verknüpft) 			
Vergleich ab Neue Späthbrücke bis Delfter Ufer/Buschkrugallee			
19a			2,8
Y-19-a-3	1,18	2,8	
19b			2,4
Y-19-b-1	0,60	2,4	
Y-19-b-2	0,58	2,3	
Y-19-b-3	0,22	2,3	
19c			2,2
Y-19-b-1 (anteilig)	0,34	2,4	
Y-19-c-1	0,76	2,1	
Y-19-c-2	0,22	2,3	
Vorzugsvariante			19c



19c schließt besser ab, Varianten als Übergänge betrachten, solange Alte Späthbrücke noch nicht geöffnet, präferierte Führung über Haarlemer Straße/ Franz-Körner-Straße

Vergleich ab Neue Späthbrücke bis Delfter Ufer/Rungiusstraße

19a			2,8
Y-19-a-3	1,18	2,8	
Y-20-a-1 (20z)	0,42	2,5	
19c			2,2
Y-19-b-1 (anteilig)	0,34	2,4	
Y-19-c-1	0,76	2,1	
Y-20-b-1 (20z)	0,46	2,2	
Y-20-b-2 (20z)	0,20	2,2	
Vorzugsvariante			19c



Variantenvergleich			
V21	Y-Trasse		
Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
Infrastruktur			
21a			
Y-20-a-1	0,52	3,0	2,6
Y-21-a-1	0,52	2,5	
Y-21-a-2	0,66	2,5	
Y-21-a-3	0,26	2,6	
Y-21-a-4	1,03	2,6	
21b			
Y-20-a-1	0,52	3,0	3,1
Y-21-a-1	0,52	2,5	
Y-21-b-2	0,46	3,4	
Y-21-b-3	0,95	3,4	
Y-21-b-4	0,45	2,9	
Y-21-b-5	0,15	2,7	
21c			
Y-21-c-1	0,62	2,9	2,7
Y-21-c-2	0,44	2,6	
Y-21-a-2 (anteilig)	0,39	2,5	
Y-21-a-3	0,26	2,6	
Y-21-a-4	1,03	2,6	
21d			
Y-20-a-1	0,52	3,0	2,8
Y-21-a-1	0,52	2,5	
Y-21-a-2 (anteilig)	0,45	2,5	
Y-21-d-1	0,27	2,8	
Y-21-d-2	0,82	2,9	
Y-21-b-4	0,45	2,9	
Y-21-b-5	0,15	2,7	
21e			
Y-21-c-1 (anteilig)	0,28	2,9	2,6
Y-21-e-1	0,35	2,5	
Y-21-a-1 (anteilig)	0,22	2,5	
Y-21-a-2	0,66	2,5	
Y-21-a-3	0,26	2,6	
Y-21-a-4	1,03	2,6	
Vorzugsvariante			21a



Variantenvergleich

V27

Y-Trasse

Ziele Kriterien	Länge [km]	Note	Note
--------------------	------------	------	------

Infrastruktur

Y27a

Y-27-a-1	0,16	2,3	2,2
Y-27-a-2	0,70	2,3	
Y-27-a-3	0,31	2,1	
Y-27-a-4	0,29	2,1	

27b

Y-27-b-1	0,22	2,3	2,2
Y-27-b-2	0,34	2,2	
Y-27-b-3	0,49	2,1	

Vorzugsvariante

27a



Bewertung		0,37 km		
Y-05		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,9
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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,8
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				2,0
Kosten				€
Ausbau Strecke		632.600		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		632.600		
Kosten pro Kilometer		1.710.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		925		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Teilweise Rodung des bestehenden Baumbestands vonnöten	3,0
1.2	Ggf. Eingriff in Wasserstraße	5,0
1.3	RSV muss teilweise gekreuzt werden	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	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,1$	1,0
2.2	$1,0 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} \leq 3,0$	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	Wohn- und Gewerbegebiete entlang des Radwege, jedoch nur eine Anbindung an den RSW vorhanden	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,76 km		
Y-11-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,4
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			1,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	3,1
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
	Einschätzung Potenziale			3,1
	Gesamtbewertung			2,0
Kosten				
	Ausbau Strecke			648.700
	Umbau Knotenpunkte			250.000
	Investitionskosten			898.700
	Kosten pro Kilometer			511.000
	Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]			4.400

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Ggf. Verbreiterung des geplanten Betriebsweges	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	keine Konflikte im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Geringe Kfz-Stärken	1,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	keine Konflikte	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $1,0 < \text{KP/km} \leq 3,0$	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV auf Betriebsweg der Autobahn A100	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Wenig Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten	5,0
3.2	> 1,0 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Köllnische Heide, Sonnenallee, Dammweg/Sonnenallee)	1,0

Bewertung		0,27 km		
Y-11-a-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,1
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				1,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		102.500		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		227.500		
Kosten pro Kilometer		843.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		675		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	keine Konflikte	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	geringer bis mittlerer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $1,0 < KP/km \leq 3,0$	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße, jedoch nur von Gewerbe (Autobahn) umgeben	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	> 1,0 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Köllnische Heide, Sonnenallee, Dammweg/Sonnenallee)	1,0

Bewertung		0,27 km		
Y-11-a-2/Y-11-c-4		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	4,2
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,7
Kosten €				
Ausbau Strecke		102.500		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		227.500		
Kosten pro Kilometer		843.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		675		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	keine KonflikteIm Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV< 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	geringer bis mittlerer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße, jedoch nur von Gewerbe (Autobahn) umgeben	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,50 km		
Y-11-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,4
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
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				2,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		383.600		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		633.600		
Kosten pro Kilometer		1.267.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]				

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinie 377 auf der Strecke	3,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	< 0,5 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,38 km		
Y-11-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
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		53.700		
Umbau Knotenpunkte		648.000		
Investitionskosten		701.700		
Kosten pro Kilometer		1.847.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		950		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	< 0,5 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,38 km		
Y-11-b-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,2
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	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		82.300		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		107.050		
Kosten pro Kilometer		282.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		950		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Kreuzung Buslinie 171 und M41 Sonnenallee, Vorfahrtsgeregelt	5,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	< 0,5 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,41 km		
Y-11-b-4		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,2
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	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	3,5
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,8
Kosten €				
Ausbau Strecke		166.400		
Umbau Knotenpunkte		508.250		
Investitionskosten		674.650		
Kosten pro Kilometer		1.645.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.025		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Kreuzung Buslinie 171 und M41 Sonnenallee, Vorfahrtsgeregelt	5,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße, jedoch umgeben von Gewerbe und Kleingärten	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	< 0,5 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,12 km		
Y-11-b-5		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	3,5
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				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten				
Ausbau Strecke		4.600		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		4.600		
Kosten pro Kilometer		38.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		300		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	gemeinsame Geh- und Radweg, Engstelle	5,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Wege, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind, umliegendes Gewerbe	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	$< 0,5$ ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,54 km		
Y-11-b-6		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
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		21.400		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		46.150		
Kosten pro Kilometer		85.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.350		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	< 0,5 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,25 km		
Y-11-b-7		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		9.800		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		18.050		
Kosten pro Kilometer		72.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		625		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Gewerbegebiet	3,0
1.7	geringer bis mittlerer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	< 0,5 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Sonnenallee)	5,0

Bewertung		0,36 km		
Y-11-c-0		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,9
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	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				3,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		115.800		
Umbau Knotenpunkte		250.000		
Investitionskosten		365.800		
Kosten pro Kilometer		1.016.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		900		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	getrennter Geh- und Radweg im Seitenraum	3,0
1.4	Verlauf Buslinie 377 auf der Strecke, Kreuzung Buslinie M41 Sonnenallee, LSA	5,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	teilweise ruhender Kfz-Verkehr auf der Trasse	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Köllnische Heide, Dammweg/Sonnenallee)	3,0

Bewertung		0,48 km		
Y-11-c-1		Y-Trasse		
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	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				3,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		69.300		
Umbau Knotenpunkte		304.000		
Investitionskosten		373.300		
Kosten pro Kilometer		778.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.200		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinien 377 und N79 auf der Strecke, Kreuzung Buslinie M41 Sonnenallee, LSA	5,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Köllnische Heide, Dammweg/Sonnenallee)	3,0

Bewertung		0,47 km		
Y-11-c-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,9
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	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	4,2
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				3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		199.800		
Umbau Knotenpunkte		50.000		
Investitionskosten		249.800		
Kosten pro Kilometer		531.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.175		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Beleuchtung, ggf. Verbreiterung als Übergangslösung	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Gemeinsame Führung entlang Mauerweg, Breite Flächen vorhanden	3,0
1.4	Kreuzung Buslinien 377 und N79 Dammweg. Neubau LSA	3,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßemunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind, keine Beleuchtung	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Köllnische Heide, Dammweg/Sonnenallee)	3,0

Bewertung		1,02 km		
Y-11-c-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	2,0
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	4,2
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			3,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			2,8
Kosten				
	Ausbau Strecke			€ 341.100
	Umbau Knotenpunkte			58.000
	Investitionskosten			399.100
	Kosten pro Kilometer			391.000
	Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]			2.550

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Bord Verlegung, Baumfällung einseitig notwendig	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	geringer bis mittlerer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße, jedoch nur von Kleingärten umgeben	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	0,5-1,0 ÖPNV-Haltestellen/km Strecke (Köllnische Heide, Dammweg/Sonnenallee)	3,0

Bewertung		0,29 km		
Y-12-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,3
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,6
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				1,6
Kosten				€
Ausbau Strecke		152.800		
Umbau Knotenpunkte		140.000		
Investitionskosten		292.800		
Kosten pro Kilometer		1.010.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		725		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	ggf. Verbreiterung des geplanten Betriebsweges	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	keine Konflikte	1,0
1.5	geringe Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	1,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	keine Konflikte	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 1,0	1,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	3,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnenhohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,27 km		
Y-12-a-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	1,9
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,3
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				1,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				1,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		1.502.000		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		1.502.000		
Kosten pro Kilometer		5.563.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		675		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Neubau und Asphaltierung, Baumfällung notwendig	5,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Kreuzungskonflikte zu erwarten, wird derzeit viel von Fußgängern genutzt	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] \leq 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km \leq 1,0	1,0
2.3	Steigung durch Rampe (Anschluss an Y-12-a-3)	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind, keine Beleuchtung	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,79 km		
Y-12-a-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,4
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	5,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,3
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,1
Kosten €				
Ausbau Strecke		3.207.200		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		3.207.200		
Kosten pro Kilometer		4.060.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.975		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	geringe neue Flächenversiegelung	5,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Kreuzungskonflikte zu erwarten, wird derzeit viel von Fußgängern genutzt	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	Denkmalschutz vorhanden	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 1,0	1,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind, keine Beleuchtung	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,49 km		
Y-12-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,7
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,5
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten €				
Ausbau Strecke		164.200		
Umbau Knotenpunkte		280.000		
Investitionskosten		444.200		
Kosten pro Kilometer		907.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.225		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Kreuzung Buslinie 104 Eisenstraße, LSA	5,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,33 km		
Y-12-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,5
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,1
Kosten €				
Ausbau Strecke		12.900		
Umbau Knotenpunkte		16.500		
Investitionskosten		29.400		
Kosten pro Kilometer		89.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		825		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,44 km		
Y-12-b-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		397.000		
Umbau Knotenpunkte		20.250		
Investitionskosten		417.250		
Kosten pro Kilometer		948.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.100		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	Anschluss an denkmalgeschützten Weg ist notwendig	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	Anschluss mit Rampe an Y-13 muss hergestellt werden, Steigung durch Rampe	3,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,13 km		
Y-13		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	2,2
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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0		0,6
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0		
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Infrastruktur				1,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				1,8
Kosten €				
Ausbau Strecke		3.204.900		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		3.204.900		
Kosten pro Kilometer		24.653.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		325		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Gemeinsame Führung, Engstelle über Brückenbauwerk	5,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	Denkmalschutz, Ausbau notwendig	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	0,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	0,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind, keine Beleuchtung	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,10 km		
Y-14-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,7
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,3
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		58.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		66.250		
Kosten pro Kilometer		663.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		250		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	keine KonflikteIm Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV< 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	Anschluss an denkmalgeschützten Weg notwendig (Rampe)	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	Anschluss mit Rampe an Y-13 muss hergestellt werden, Steigung durch Rampe	3,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,97 km		
Y-14-a-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	2,5
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	5,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				1,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		215.300		
Umbau Knotenpunkte		41.250		
Investitionskosten		256.550		
Kosten pro Kilometer		264.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.425		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,1	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Görlitzer Bahnhof)	1,0

Bewertung		0,11 km		
Y-14-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	3,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	3,4
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				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				2,7
Kosten €				
Ausbau Strecke		62.600		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		62.600		
Kosten pro Kilometer		569.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		275		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	getrennter Geh- und Radweg im Seitenraum	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	geringer bis mittlerer Parkdruck	3,0
1.8	Anschluss an denkmalgeschützten Weg notwendig (Rampe)	3,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] < 1,3	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	Anschluss mit Rampe an Y-13 muss hergestellt werden, Steigung durch Rampe	3,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,85 km		
Y-14-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,2
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	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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				2,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		285.200		
Umbau Knotenpunkte		32.000		
Investitionskosten		317.200		
Kosten pro Kilometer		373.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.125		

1	Konflikte/Machbarkeit		
	1.1	keine Konflikte	1,0
	1.2	keine Konflikte	1,0
	1.3	keine Konflikte	1,0
	1.4	Ein-/Abbiegen der Buslinie N29 Ohlauer Straße, Vorfahrtsgeregelt	5,0
	1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
	1.6	keine Konflikte	1,0
	1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
	1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke		
	2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] < 1,3	3,0
	2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
	2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
	2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten		
	3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
	3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,35 km		
Y-14-b-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
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				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				2,2
Kosten €				
Ausbau Strecke		114.700		
Umbau Knotenpunkte		166.000		
Investitionskosten		280.700		
Kosten pro Kilometer		802.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		875		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinie N29 auf der Strecke; Ein-/Abbiegen der Buslinie N29 Ohlauer Straße, Vorfahrtsgeregelt	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	Denkmalbereich Ensemble. Bereich Görlitzer Bahnhof	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] < 1,3	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durchhauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Görlitzer Bahnhof)	1,0

Bewertung		1,05 km		
Y-15		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,0
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	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	5,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,9
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,4
Kosten €				
Ausbau Strecke		327.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		327.500		
Kosten pro Kilometer		312.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.625		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	RSV als Uferweg einer Wasserstraße, jedoch keine Einschränkungen/Beeinträchtigungen zu erwarten	3,0
1.3	Kreuzungskonflikte zu erwarten, wird derzeit von Fußgängern genutzt	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	RSV als Trogstrecke, unbeleuchtet	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	1,0
2.3	Steigung durch Rampen, Anschluss an Y-06/07 und Y-16	3,0
2.4	RSV entlang einer Trogstrecke, nicht beleuchtet	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,27 km		
Y-16		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,0
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	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,3
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				1,7
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				1,7
Kosten €				
Ausbau Strecke		10.600		
Umbau Knotenpunkte		16.500		
Investitionskosten		27.100		
Kosten pro Kilometer		100.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		675		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinie 341 entlang der Strecke, Ein-/Abbiegen der Buslinie 341 Nobelstraße, Vorfahrtsgeregelt	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	geringer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	1,0
2.3	Steigung durch Rampen als Anschluss an Y-15	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße, jedoch nur umgeben von Gewerbe und Kleingärten	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,23 km		
Y-17		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,2
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	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				1,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				1,6
Kosten				€
Ausbau Strecke		9.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		17.250		
Kosten pro Kilometer		75.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		575		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	1,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,64 km		
Y-18		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	1,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
Einschätzung Infrastruktur					1,5
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	1,0	1,3
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	1,0	
2.3	Topografie	5,0	1,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				3,9
Gesamtbewertung				1,8
Kosten €				
Ausbau Strecke		278.300		
Umbau Knotenpunkte		52.000		
Investitionskosten		330.300		
Kosten pro Kilometer		201.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		4.100		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Gemeinsame Führung entlang Mauerweg, Breite Flächen vorhanden	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] $\leq 1,3$	1,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$	1,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen, welche nur zeitlich beschränkt hochfrequentiert sind, keine Beleuchtung	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, einseitig Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,32 km		
Y-19-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,1
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	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	5,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	3,0
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
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				2,7
Kosten €				
Ausbau Strecke		1.312.400		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		1.312.400		
Kosten pro Kilometer		4.101.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		800		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck (Kleingärten)	5,0
1.8	Brücke als Anschluss an Y-04/05 ist denkmalgeschützt, Anschluss muss ausgebaut werden	5,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $1 < \text{KP/km} \leq 3,0$	3,0
2.3	leichte topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	3,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße, jedoch nur umgeben von Gewerbe und Kleingärten	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,26 km		
Y-19-a-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	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			
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				2,5
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				2,8
Kosten €				
Ausbau Strecke		174.900		
Umbau Knotenpunkte		2.000		
Investitionskosten		176.900		
Kosten pro Kilometer		680.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		650		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Konflikte	5,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Gemeinsame Führung, Engstelle	5,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung ist straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung ist straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $1 < \text{KP/km} \leq 3,0$	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlagen/Kleingärten, die nur zeitlich begrenzt hochfrequentiert sind, nicht beleuchtet	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten	5,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		1,18 km		
Y-19-a-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,1
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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	3,0	3,3
2.2	Anzahl Knotenpunkte	15,0	3,0	
2.3	Topografie	5,0	3,0	
2.4	Soziale Sicherheit	7,0	5,0	
Einschätzung Infrastruktur				2,7
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				2,8
Kosten €				
Ausbau Strecke		816.600		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		816.600		
Kosten pro Kilometer		692.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.950		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Baumfällungen notwendig	5,0
1.2	RSV als Uferweg einer Wasserstraße, Einschränkungen/Beeinträchtigungen zu erwarten	5,0
1.3	mittlere Konflikte	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $1 < \text{KP/km} \leq 3,0$	3,0
2.3	Steigung durch Rampen an den Anschlüssen zu anderen Trassen	3,0
2.4	RSV als Trogstrecke, umgeben von Gewerbe, unbeleuchtet	5,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Erschließung einseitig Gewerbegebiete	3,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,60 km		
Y-19-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	3,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	5,0	
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			
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				2,4
Kosten €				
Ausbau Strecke		465.300		
Umbau Knotenpunkte		383.000		
Investitionskosten		848.300		
Kosten pro Kilometer		1.414.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.500		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	5,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Getrennter Geh- und Radweg im Seitenraum, ggf. Kreuzungskonflikte	3,0
1.4	Verlauf Buslinie 170 auf der Trasse	1,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	kein ruhender Kfz-Verkehr auf dieser Trasse	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$1,1 < [\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] \leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Buschkrugallee, Blaschkoallee, Grenzallee) ; > 1,0 ÖPNV-Stationen/km	1,0

Bewertung		0,58 km		
Y-19-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,4
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
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				2,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		262.300		
Umbau Knotenpunkte		140.000		
Investitionskosten		402.300		
Kosten pro Kilometer		694.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.450		

1	Konflikte/Machbarkeit		
	1.1	keine Konflikte	1,0
	1.2	keine Konflikte	1,0
	1.3	keine Konflikte	1,0
	1.4	Verlauf Buslinie N7 und 171 auf der Trasse, Kreuzung von Buslinie 170 Neue Späthstraße, LSA	3,0
	1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
	1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
	1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
	1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke		
	2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	3,0
	2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
	2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
	2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten		
	3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
	3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Buschkrugallee, Blaschkoallee, Grenzallee) ; > 1,0 ÖPNV-Stationen/km	1,0

Bewertung		0,22 km		
Y-19-b-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,4
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
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				2,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		138.300		
Umbau Knotenpunkte		140.000		
Investitionskosten		278.300		
Kosten pro Kilometer		1.282.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		543		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinien N7 und 171 auf der Trasse	3,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Buschkrugallee, Blaschkoallee, Grenzallee) ; > 1,0 ÖPNV-Stationen/km	1,0

Bewertung		0,33 km		
Y-19-b-3/Y-19-c-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,4
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	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
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				2,8
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		138.300		
Umbau Knotenpunkte		140.000		
Investitionskosten		278.300		
Kosten pro Kilometer		843.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		825		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinien N7 und 171 auf der Trasse	3,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Buschkrugallee, Blaschkoallee, Grenzallee) ; > 1,0 ÖPNV-Stationen/km	1,0

Bewertung		0,76 km		
Y-19-c-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	2,1
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	5,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
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				2,6
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	1,0	
Einschätzung Potenziale				1,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten €				
Ausbau Strecke		30.200		
Umbau Knotenpunkte		283.000		
Investitionskosten		313.200		
Kosten pro Kilometer		412.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.900		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte, getrennte Führung	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Gewerbe/Industriegebiet	5,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Buschkrugallee, Blaschkoallee, Grenzallee) ; > 1,0 ÖPNV-Stationen/km	1,0

Bewertung		0,42 km		
Y-20-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,0
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	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	4,2
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			3,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			3,0
	Gesamtbewertung			3,0
Kosten				
	Ausbau Strecke			€ 304.300
	Umbau Knotenpunkte			50.000
	Investitionskosten			354.300
	Kosten pro Kilometer			844.000
	Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]			1.050

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Zusätzliche Versiegelung notwendig	5,0
1.2	RSV als Uferweg einer Wasserstraße, jedoch keine Einschränkungen/Beeinträchtigungen zu erwarten	3,0
1.3	mittlere Konflikte, parallele Führung	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$	5,0
2.3	keine Steigung	1,0
2.4	RSV an Uferweg, teilweise hoch frequentiert, nicht beleuchtet	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Ziele in unmittelbarer Nähe	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; $> 1,0$ ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,42 km		
Y-20-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,0
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	1,0	
1.7	Parken	4,0	1,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	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				2,4
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		304.300		
Umbau Knotenpunkte		50.000		
Investitionskosten		354.300		
Kosten pro Kilometer		844.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.050		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Konflikte	5,0
1.2	RSV als Uferweg einer Wasserstraße, jedoch keine Einschränkungen/Beeinträchtigungen zu erwarten	3,0
1.3	mittlere Konflikte, parallele Führung	3,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] $\leq 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$	3,0
2.3	keine Steigung	1,0
2.4	RSV als Trogstrecke, Ruine angrenzend, nicht beleuchtet	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; $< 0,5$ ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,46 km		
Y-20-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
	Einschätzung Potenziale			1,9
	Gesamtbewertung			2,2
Kosten				
		€		
Ausbau Strecke		18.200		
Umbau Knotenpunkte		148.250		
Investitionskosten		166.450		
Kosten pro Kilometer		362.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.150		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,46 km		
Y-20-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten €				
Ausbau Strecke		18.200		
Umbau Knotenpunkte		148.250		
Investitionskosten		166.450		
Kosten pro Kilometer		362.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.150		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,46 km		
Y-20-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten				€
Ausbau Strecke		18.200		
Umbau Knotenpunkte		148.250		
Investitionskosten		166.450		
Kosten pro Kilometer		362.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.150		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; < 0,5 ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,20 km		
Y-20-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,2
Kosten €				
Ausbau Strecke		7.900		
Umbau Knotenpunkte		16.500		
Investitionskosten		24.400		
Kosten pro Kilometer		122.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		500		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,20 km		
Y-20-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten				
Ausbau Strecke		7.900		
Umbau Knotenpunkte		16.500		
Investitionskosten		24.400		
Kosten pro Kilometer		122.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		500		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,20 km		
Y-20-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten				
Ausbau Strecke		7.900		
Umbau Knotenpunkte		16.500		
Investitionskosten		24.400		
Kosten pro Kilometer		122.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		500		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; < 0,5 ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,52 km		
Y-21-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten €				
Ausbau Strecke		120.400		
Umbau Knotenpunkte		24.750		
Investitionskosten		145.150		
Kosten pro Kilometer		279.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.300		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,66 km		
Y-21-a-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten €				
Ausbau Strecke		26.100		
Umbau Knotenpunkte		57.750		
Investitionskosten		83.850		
Kosten pro Kilometer		127.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.650		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,26 km		
Y-21-a-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		110.200		
Umbau Knotenpunkte		266.500		
Investitionskosten		376.700		
Kosten pro Kilometer		1.449.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		650		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinien 377 und N79 auf der Trasse, Ein-/Abbiegen der Linie 377, 370 und N79 Silbersteinstraße, Neubau LSA, Vorfahrtsgeregelt	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		1,03 km		
Y-21-a-4		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		40.900		
Umbau Knotenpunkte		181.250		
Investitionskosten		222.150		
Kosten pro Kilometer		216.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.575		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf der Buslinien 377, N79, 246, M44, 277 auf der Trasse, Ein-/Abbiegen der Buslinien 377, 277, 246 (Hermannstraße, LSA) und Kreuzung der Buslinie N8 (Herrmannstraße, LSA)	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,35 km		
Y-21-e-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,5
Kosten €				
Ausbau Strecke		13.800		
Umbau Knotenpunkte		16.500		
Investitionskosten		30.300		
Kosten pro Kilometer		87.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		875		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	3,0

Bewertung		0,46 km		
Y-21-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	4,2
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			3,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
	Einschätzung Potenziale			5,0
	Gesamtbewertung			3,4
Kosten				
	Ausbau Strecke			142.800
	Umbau Knotenpunkte			8.250
	Investitionskosten			151.050
	Kosten pro Kilometer			328.000
	Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]			1.150

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Versiegelung notwendig	5,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Kreuzungskonflikte in Park zu erwarten, hohe Nutzung	5,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km ≤ 3,0	5,0
2.3	Brücke über Britzer Damm	1,0
2.4	RSV durch Parkanlage, keine Beleuchtung, nur tagsüber hoch frequentiert	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten (Park)	5,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; < 0,5 ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,95 km		
Y-21-b-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	5,0	2,2
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	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			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	4,2
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				3,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	5,0	5,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				5,0
Gesamtbewertung				3,4
Kosten €				
Ausbau Strecke		546.100		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		546.100		
Kosten pro Kilometer		575.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.375		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	geringfügige Versiegelung	5,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Kreuzungskonflikte in Park zu erwarten, hohe Nutzung	5,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.6	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.7	Radverkehrsführung straßenunabhängig	1,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Parkanlage, keine Beleuchtung, nur tagsüber hoch frequentiert	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	Keinerlei Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten	5,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; $< 0,5$ ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,45 km		
Y-21-b-4		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				2,9
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				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		167.700		
Umbau Knotenpunkte		648.250		
Investitionskosten		815.950		
Kosten pro Kilometer		1.813.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.125		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Kreuzung Buslinie 246 Silbersteinstraße, LSA	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	ggf. Wegnahme einseitiges Parken, hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; < 0,5 ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,15 km		
Y-21-b-5		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,4
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				2,6
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				2,7
Kosten				
Ausbau Strecke		5.800		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		5.800		
Kosten pro Kilometer		39.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		375		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee) ; < 0,5 ÖPNV-Stationen/km	5,0

Bewertung		0,62 km		
Y-21-c-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	3,0
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	5,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	5,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				3,4
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		255.600		
Umbau Knotenpunkte		1.206.000		
Investitionskosten		1.461.600		
Kosten pro Kilometer		2.342.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.560		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	Querende Fußgänger	3,0
1.4	Verlauf Buslinien N7 und 171 auf der Strecke	3,0
1.5	hohe Kfz-Stärken (DTV > 10.000 Kfz/d)	5,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	5,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] > 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; > 1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,44 km		
Y-21-c-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	1,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				1,9
Gesamtbewertung				2,6
Kosten €				
Ausbau Strecke		95.500		
Umbau Knotenpunkte		66.500		
Investitionskosten		162.000		
Kosten pro Kilometer		368.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.100		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Querung KP mit ÖPNV Vorrang	3,0
1.5	geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	$[\text{Strecke Trassenverlauf}] / [\text{Strecke Luftlinie}] > 1,3$	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Grenzallee, Neukölln, Hermannstraße) ; 0,5 - 1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,27 km		
Y-21-d-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,9
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	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				2,9
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,8
Kosten €				
Ausbau Strecke		11.000		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		19.250		
Kosten pro Kilometer		70.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		685		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Kreuzung Buslinien 377 (Hertastraße, LSA)	3,0
1.5	Geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	1,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,82 km		
Y-21-d-1		Y-Trasse		
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	5,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	3,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (Umwegfaktor)	14,0	5,0	3,8
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				3,2
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	1,0	2,9
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	5,0	
Einschätzung Potenziale				2,9
Gesamtbewertung				2,9
Kosten €				
Ausbau Strecke		130.200		
Umbau Knotenpunkte		625.000		
Investitionskosten		755.200		
Kosten pro Kilometer		927.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		2.038		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinien 277 und N79 auf der Trasse, Kreuzung Buslinien 377 (Hertastraße, LSA)	5,0
1.5	Geringe bis mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d)	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	3,0
1.7	mittlerer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	[Strecke Trassenverlauf] / [Strecke Luftlinie] ≤ 1,3	5,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0	5,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	1,0
3.2	Keinerlei Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen	5,0

Bewertung		0,16 km		
Y-27-a-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		99.500		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		224.500		
Kosten pro Kilometer		1.403.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		400		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Geringfügige Verbreiterung notwendig	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinie 104 auf der Trasse, Radverkehr im Seitenraum	1,0
1.5	mittlere Kfz-Stärken	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	millterer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und He...	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km < 1,3	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße, jedoch nur umgeben von Parkanlagen	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Südsterne); 0,5-1 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,70 km		
Y-27-a-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		405.400		
Umbau Knotenpunkte		54.000		
Investitionskosten		459.400		
Kosten pro Kilometer		656.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.750		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Geringfügige Verbreiterung notwendig	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinie 104 auf der Trasse	1,0
1.5	mittlere Kfz-Stärken	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	millterer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und He...	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km < 1,3	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße, jedoch nur umgeben von Parkanlagen	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Südsterne); 0,5-1 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,31 km		
Y-27-a-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,4
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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				2,1
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten				
Ausbau Strecke		65.900		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		65.900		
Kosten pro Kilometer		213.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		775		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d), Fahrradstraße einrichten	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	millterer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und Hermannplatz)	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km < 1,3	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch unbeleuchtete Erschließungsstraße, umgeben von Parkanlagen/Kleingärten	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Südsterne); 0,5-1 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,29 km		
Y-27-a-4		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			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			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				2,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten			3,0
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten				€
Ausbau Strecke		65.500		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		73.750		
Kosten pro Kilometer		254.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		725		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d), Fahrradstraße einrichten	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und Hermannplatz)	3,0
2.2	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km < 1,3	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch unbeleuchtete Erschließungsstraße, umgeben von Parkanlagen/Kleingärten	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Südsterne); 0,5-1 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,22 km		
Y-27-b-1		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	3,0	1,7
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	3,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,3
Kosten €				
Ausbau Strecke		134.800		
Umbau Knotenpunkte		125.000		
Investitionskosten		259.800		
Kosten pro Kilometer		1.181.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		550		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	Geringfügige Verbreiterung notwendig	3,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Verlauf Buslinie 104 auf der Trasse	1,0
1.5	mittlere Kfz-Stärken	3,0
1.6	Wirtschaftsverkehr vorhanden	1,0
1.7	millterer Parkdruck	3,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und Hermannplatz)	3,0
2.2	$1 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} < 3,0$	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Hauptverkehrsstraße, aber einseitig Park	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	mittlere Erschließungsqualität, Wohnen	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Hermannplatz, Boddinstraße); 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,34 km		
Y-27-b-2		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,2
Kosten €				
Ausbau Strecke		56.500		
Umbau Knotenpunkte		0		
Investitionskosten		56.500		
Kosten pro Kilometer		166.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		850		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d), Fahrradstraße einrichten	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	millterer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und Hermannplatz)	3,0
2.2	$1 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} < 3,0$	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße mit Parkanlage	3,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Hermannplatz, Boddinstraße); 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Bewertung		0,49 km		
Y-27-b-3		Y-Trasse		
Ziele		Gewichtung	Note	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
1	Konflikte/Machbarkeit			
1.1	Natur- und Landschaftsschutz	6,0	1,0	1,6
1.2	Wasserstraßen	3,0	1,0	
1.3	Fußverkehr	7,0	1,0	
1.4	ÖPNV	7,0	1,0	
1.5	Kfz-Verkehr	5,0	3,0	
1.6	Wirtschaftsverkehr	6,0	1,0	
1.7	Parken	4,0	5,0	
1.8	Städtebau / Denkmalschutz	6,0	1,0	
2	Attraktive Strecke			
2.1	Direktheit (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			
3.1	Erschließungsfunktion	8,0	3,0	3,0
3.2	Haltestellen des ÖPNV	7,0	3,0	
Einschätzung Potenziale				3,0
Gesamtbewertung				2,1
Kosten €				
Ausbau Strecke		108.400		
Umbau Knotenpunkte		8.250		
Investitionskosten		116.650		
Kosten pro Kilometer		238.000		
Betrieb und Unterhaltung [€/Jahr]		1.225		

1	Konflikte/Machbarkeit	
1.1	keine Konflikte	1,0
1.2	keine Konflikte	1,0
1.3	keine Konflikte	1,0
1.4	Im Bereich der Trasse gibt es kein ÖPNV-Angebot	1,0
1.5	Mittlere Kfz-Stärken (DTV < 10.000 Kfz/d), Fahrradstraße einrichten	3,0
1.6	keine Konflikte	1,0
1.7	millterer bis hoher Parkdruck	5,0
1.8	keine Konflikte	1,0
2	Attraktive Strecke	
2.1	Note 3,0 für beide Alternativen (27), da unterschiedliche Ziele (Südsterne und Hermannplatz)	3,0
2.2	$1 < \text{Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km} < 3,0$	3,0
2.3	keine topografischen Veränderungen im Trassenverlauf wahrnehmbar	1,0
2.4	RSV durch Erschließungsstraße	1,0
3	Potenziale/Erreichbarkeiten	
3.1	hohe Erschließungsqualität, Wohnen/Gewerbe	3,0
3.2	Erschließung von wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Hermannplatz, Boddinstraße); 0,5-1,0 ÖPNV-Stationen/km	3,0

Unterlage 8.5-Verworfenne Varianten



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname	Seite
1	Verworfenne Varianten	1

Abschnitt	Straße	Ausschlussgrund
Y-X-01	Eisenhutweg/Springbornstraße/ Ligusterweg/ Späthstraße/ Chris-Gueffroy-Allee/ Neue Späthstraße	Ausbau einer RSV parallel zum bestehenden bereits gut genutzten Weg (Breite 4,50 m) zur A113 nicht vertretbar, vergleichsweise umwegige Führung, Verlagerungspotenzial von Betriebsweg nicht gegeben
Y-X-02	Stillgelegte Güterbahntrasse	Bestandteil des Stadtumbau-West-Projektes, aber geringe Flächenverfügbarkeit für gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr, Eigentumsverhältnisse schwierig - Fläche südlich der Sonnenallee nicht mehr verfügbar (Hotel Estrel)
Y-X-03	Blaschkoallee	Umleitungsstrecke für den Schwerverkehr, erforderliche Fahrstreifenreduzierung zur Einrichtung einer RSV aufgrund hoher Verkehrsstärke nicht möglich (DTV 21.000 Kfz/24h)
Y-X-04	Riesestraße/ Rungiusstraße	Zuwegung durch Entfall Blaschkoallee nicht mehr gegeben
Y-X-05	Grünzug Britzer Zweigkanal	Teilstück erst neu gepflastert, Verbreiterung schwer vertretbar auf ganzem Abschnitt (Reduzierung Vorzugstrasse auf Abschnitt zwischen Rungiusstraße und Buschkrugallee)
Y-X-06	Britzer Damm	DTV (24.000 Kfz/24h), hohe Belastung, 4-Streifigkeit muss erhalten bleiben, hohe Nutzungskonflikte
Y-X-07	Volkspark Hasenheide/ Verbindung Südsterne	Hohe Nutzungskonflikte mit Erholungssuchenden, ganzjährige Nutzung durch Volksfest in Park eingeschränkt
Y-X-08	Görlitzer Park	Hohe Nutzungskonflikte mit Erholungssuchenden, klare Ablehnung durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Unterlage 8.6-Querschnitte



SHP Ingenieure



Inhaltsverzeichnis

Abschnittsnummer	Straßenname	Seite
Y-01	Betriebsweg A113	1
Y-02 A-A	Betriebsweg A113	2
Y-02 B-B	Betriebsweg A113	3
Y-03 A-A	Betriebsweg A113	4
Y-03 B-B	Betriebsweg A113	5
Y-04	Betriebsweg A113	6
Y-05 A-A	Betriebsweg A113	7
Y-05 B-B	Betriebsweg A113	8
Y-06	Betriebsweg A113	9
	Britzer Hafensteig -	
Y-08	Grenzallee	10
Y-09	Grenzallee	11
Y-11-a-1	Betriebsweg A100	12
Y-11-a-2	Kiefholzstraße	13
Y-11-a-2	Kiefholzstraße	14
Y-11-c-2	Heidekampgraben	15
Y-11-c-3	Kiefholzstraße	16
Y-12-a-1	Betriebsweg A100	17
Y-12-a-2	Görlitzer Bahndamm	18
Y-12-a-3 A-A	Görlitzer Bahndamm	19
Y-12-a-3 B-B	Görlitzer Bahndamm	20
Y-14-b-1	Wiener Straße	21
Y-14-b-2	Wiener Straße	22
Y-14-b-3	Wiener Straße	23
Y-15	Mauerweg	24
Y-16	Chris-Gueffroy-Allee	25
Y-17	Neuköllnische Allee	26
Y-18	Heidekampgraben	27
Y-19-a-1	Späthstraße	28
Y-19-a-2	Delfter Ufer	29
Y-19-a-3	Wiener Straße	30
Y-19-b-1 A-A	Neue Späthstraße	31
Y-19-b-1 B-B	Neue Späthstraße	32
Y-19-c-1	Haarlemer Straße	33
Y-20-a-1	Braunschweiger Ufer	34
Y-20-b-1	Franz-Körner-Straße	35
Y-20-b-2	Rungiusstraße	36
Y-21-a-1 A-A	Rungiusstraße	37
Y-21-a-1 B-B	Rungiusstraße	38
Y-21-a-2 A-A	Britzkestraße	39
Y-21-a-2 B-B	Bendastraße	40
Y-21-a-3	Ilsestraße	41
Y-21-a-4	Emser Straße	42
Y-23 A-A	Oderstraße	43
Y-23 B-B	Oderstraße	44
Y-23 B-B	Oderstraße	45



Y-24	Oderstraße	.....	46
Y-25	Oderstraße	.....	47
Y-26	Straße 645	.....	48
Y-27-a-1	Columbiadamm	.....	49
Y-27-a-2	Columbiadamm	.....	50
Y-27-a-3	Lilienthalstraße	.....	51
Y-27-a-4	Lilienthalstraße	.....	52
Y-21-b-2	Carl-Weder-Park	.....	53
Y-21-b-3	Carl-Weder-Park	.....	54
Y-21-b-4	Eschersheimer Straße	.....	55
Y-21-b-5	Eschersheimer Straße	.....	56



Bestand A-A

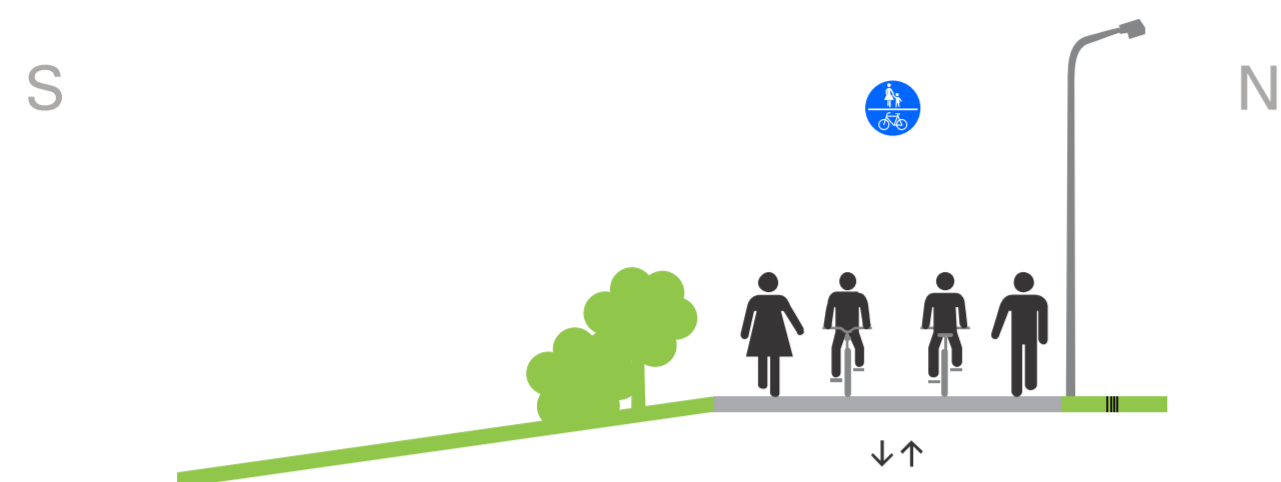
Böschung	G	R / F
8,00	1,70	4,55
14,25		



Engstelle A-A

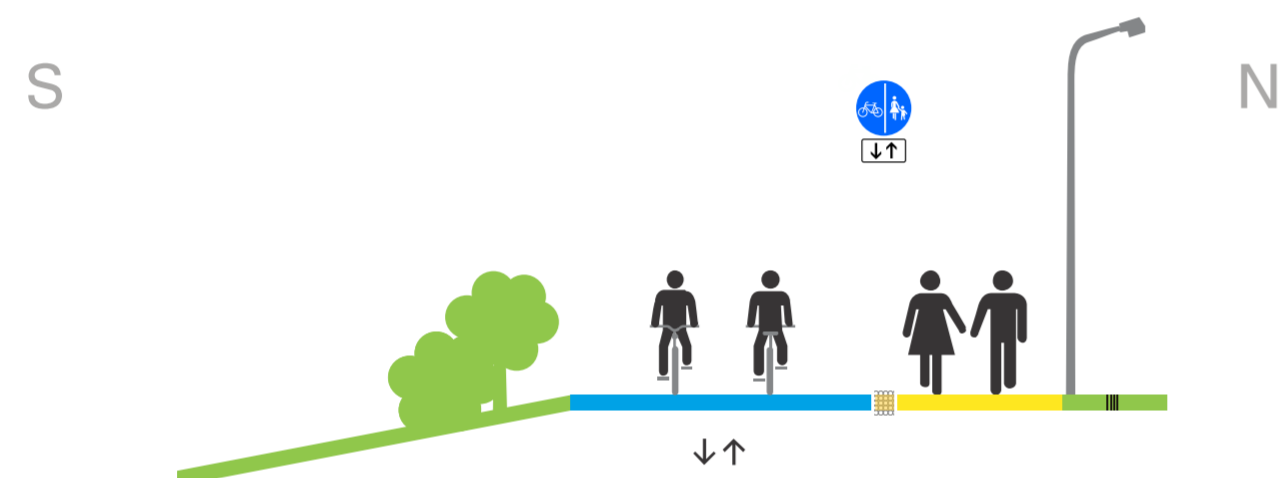
Böschung	G	R / F
8,00	1,70	4,55
14,25		





Bestand A-A

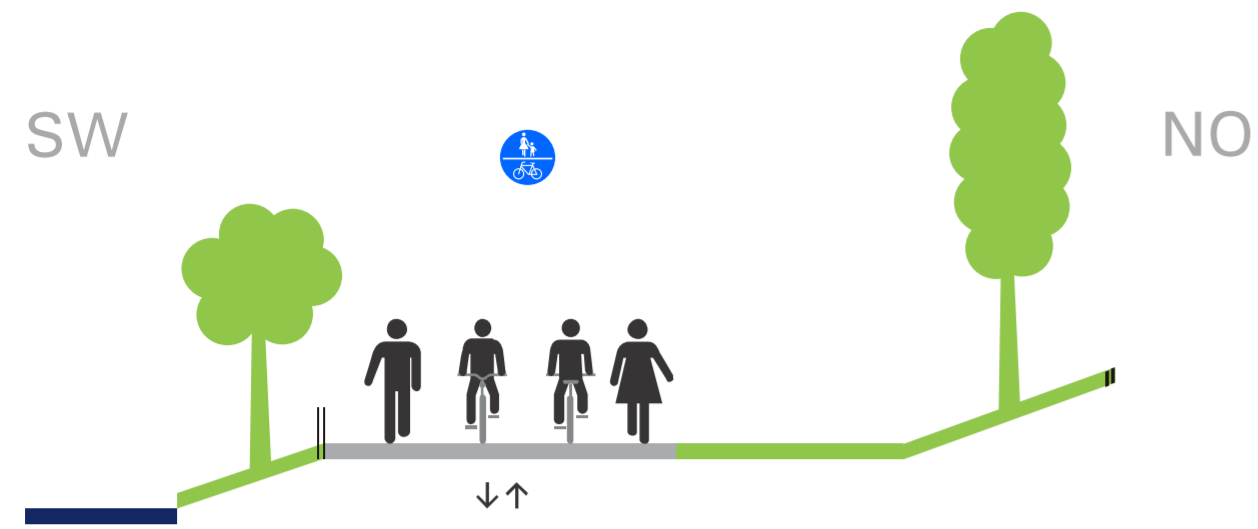
Böschung	R / F	G
7,10	4,60	1,40
13,10		



Planung A-A

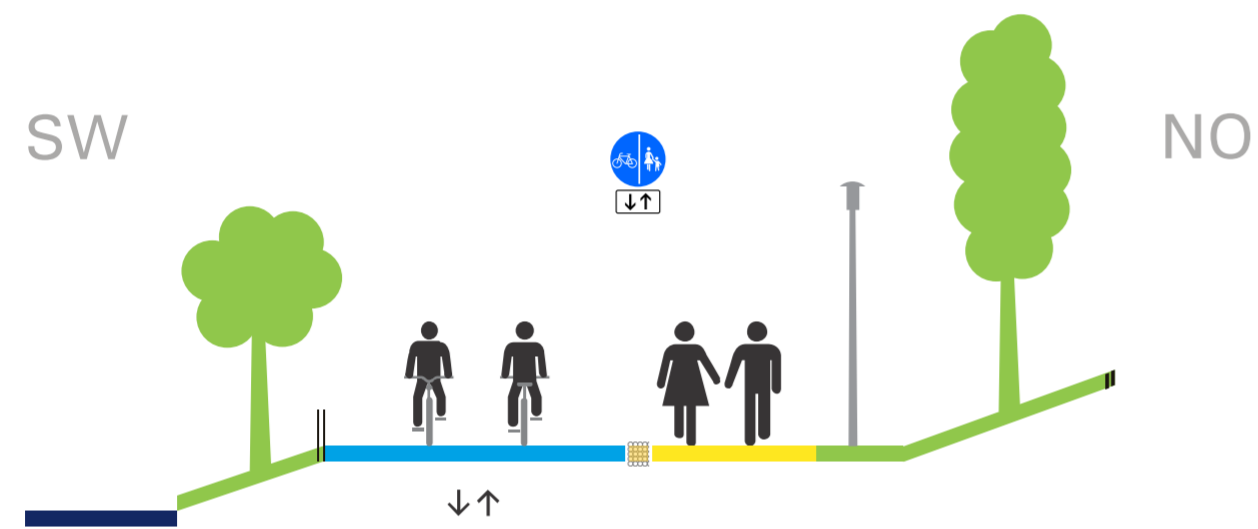
Böschung	RSV	Sts	F	G
5,20	4,00		2,20	1,40
0,30				
13,10				





Bestand B-B

Böschung	R / F	G	Böschung
1,95	4,65	3,00	2,80
12,40			

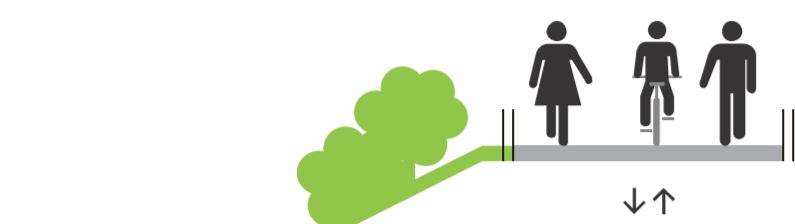


Planung B-B

Böschung	RSV	Sts	F	G	Böschung
1,95	4,00		2,20	1,15	2,80
0,30					
12,40					



SW NO



Bestand A-A

Böschung	R / F
4,45	3,55
8,00	

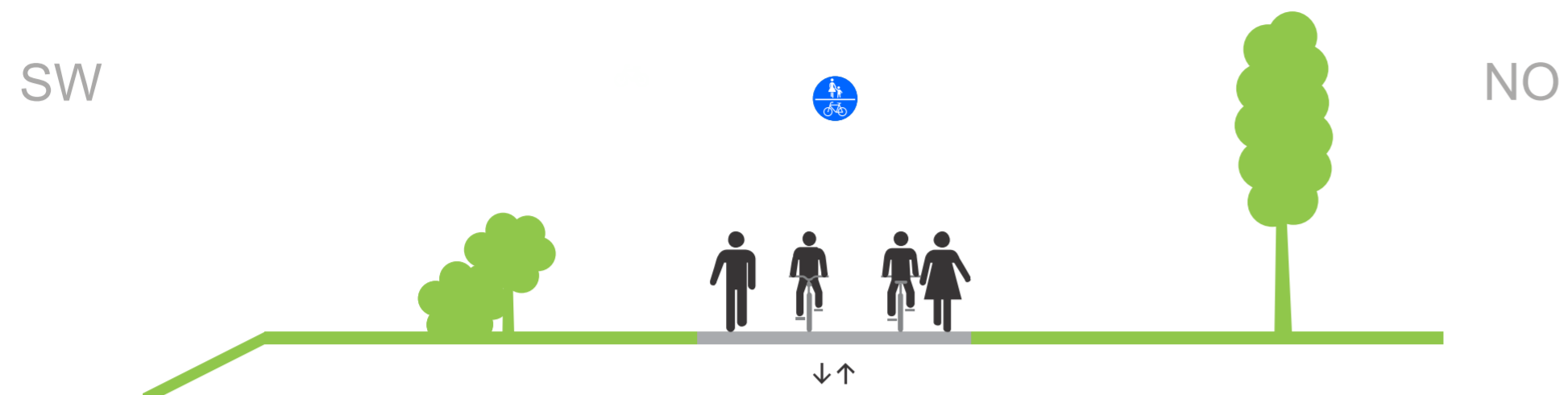
SW NO



Planung A-A - Engstelle

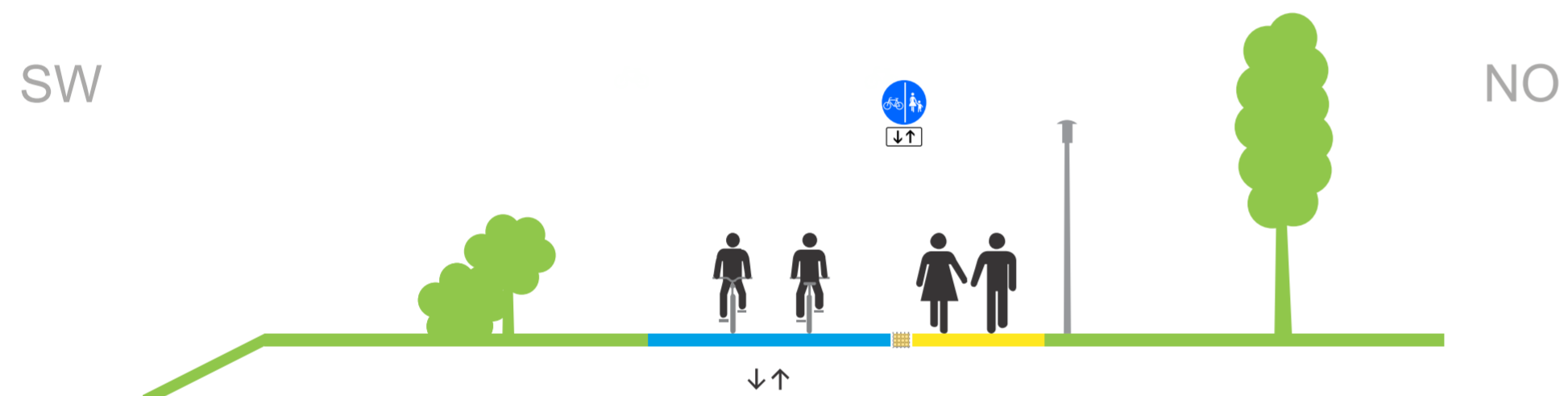
Böschung	R / F
4,45	3,55
8,00	





Bestand B-B

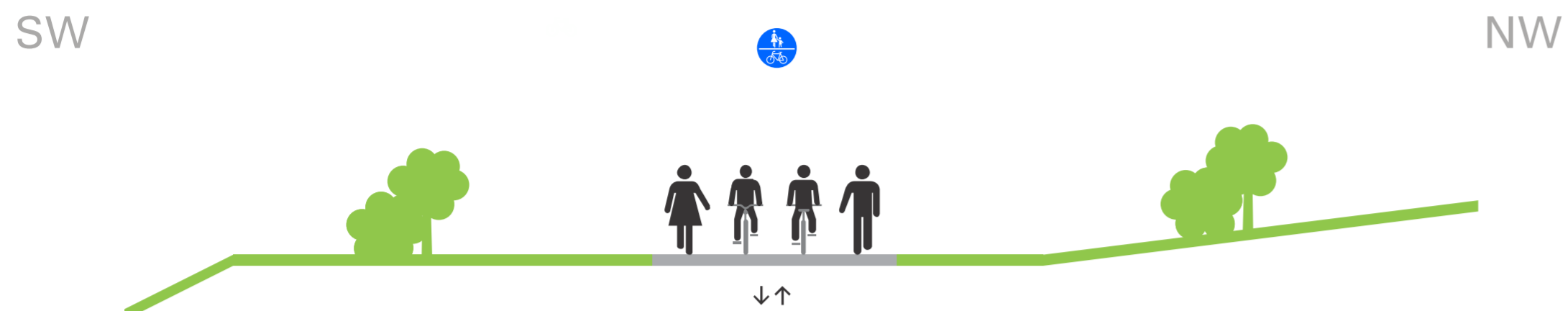
Böschung	G	R / F	G
2,00	7,10	4,50	7,75
21,35			



Planung B-B

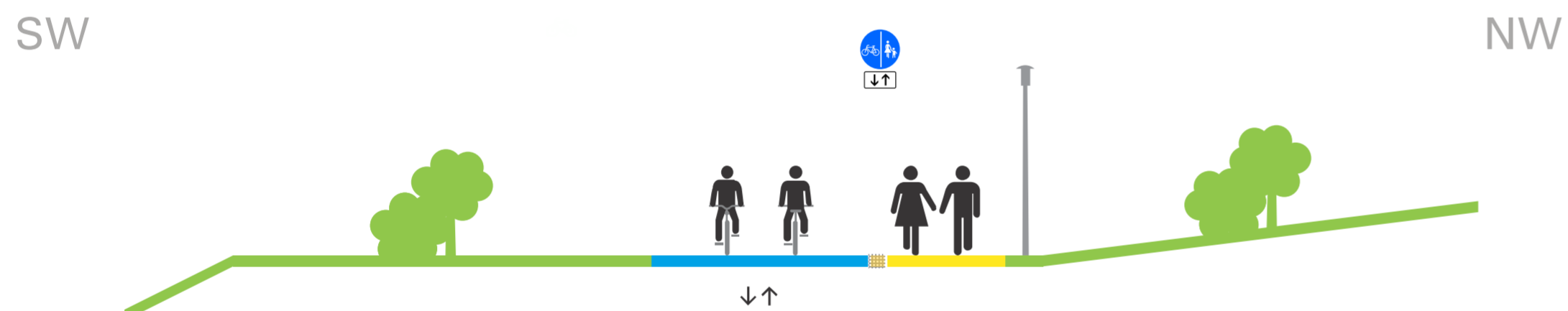
Böschung	G	RSV	Sts	F	G
2,00	6,30	4,00	0,30	2,20	6,55
21,35					





Bestand A-A

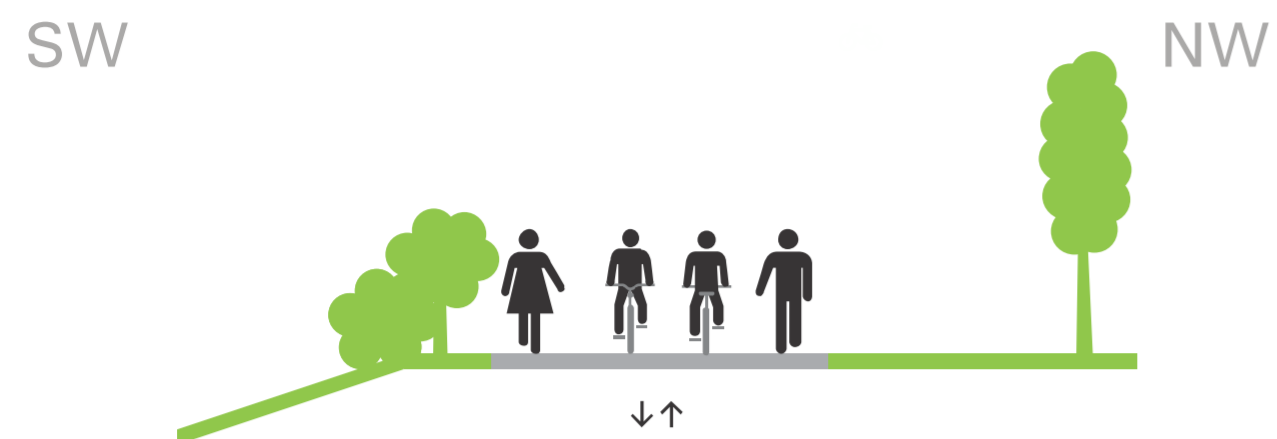
Böschung	G	R / F	G	Böschung
2,00	7,70	4,50	2,70	8,00
24,90				



Planung A-A

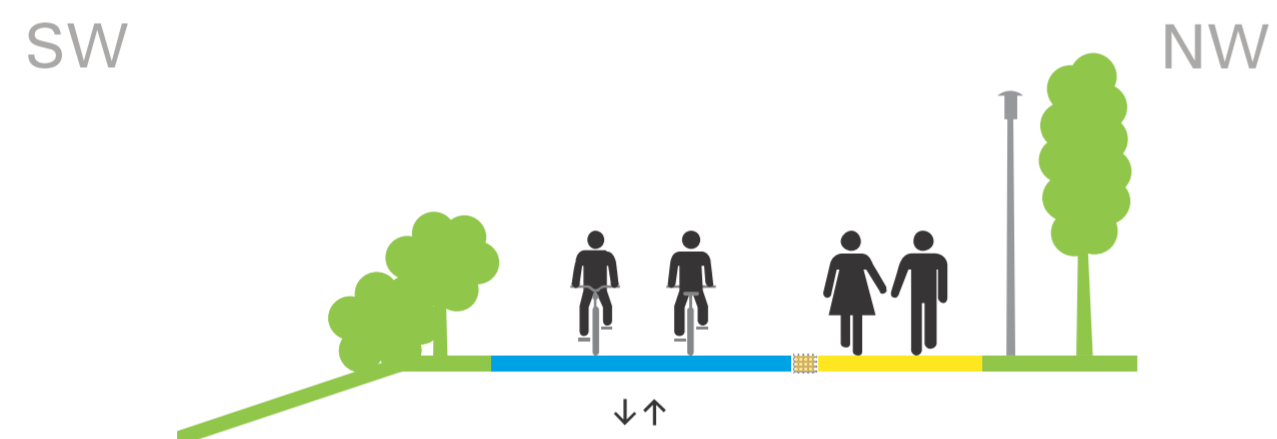
Böschung	G	RSV	Sts	F	G	Böschung
2,00	7,70	4,00	0,30	2,20	0,70	8,00
24,90						





Bestand A-A

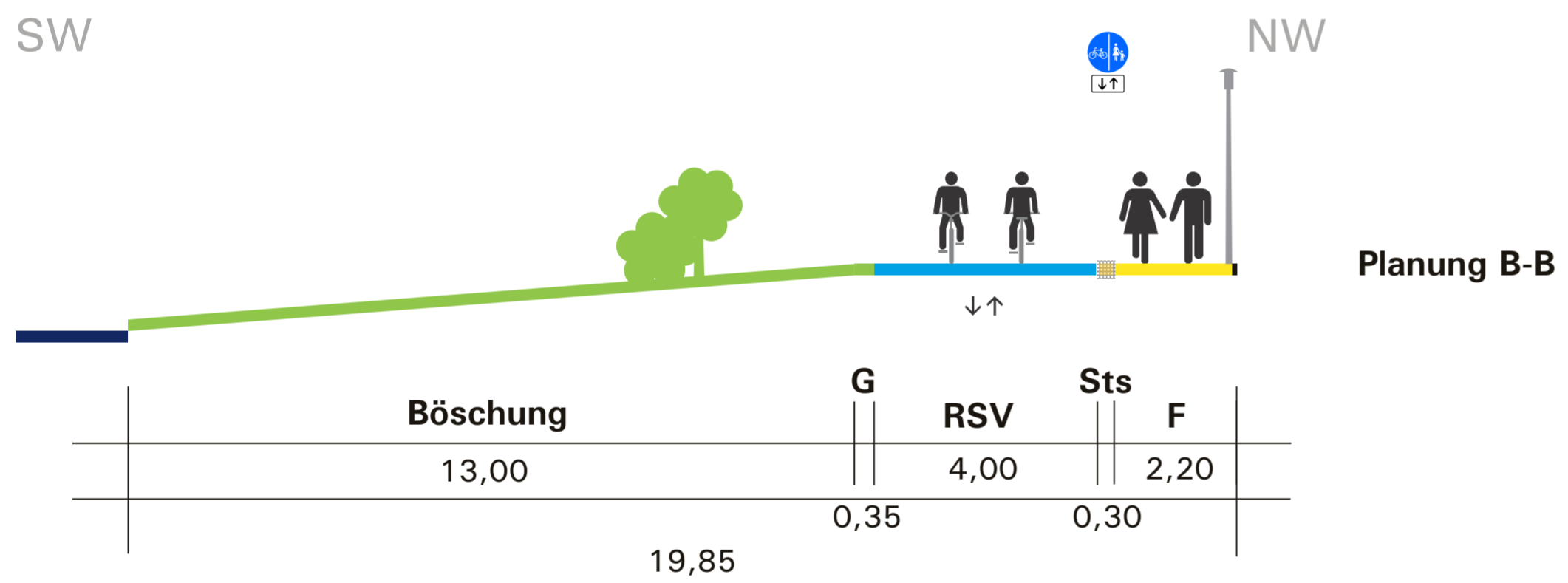
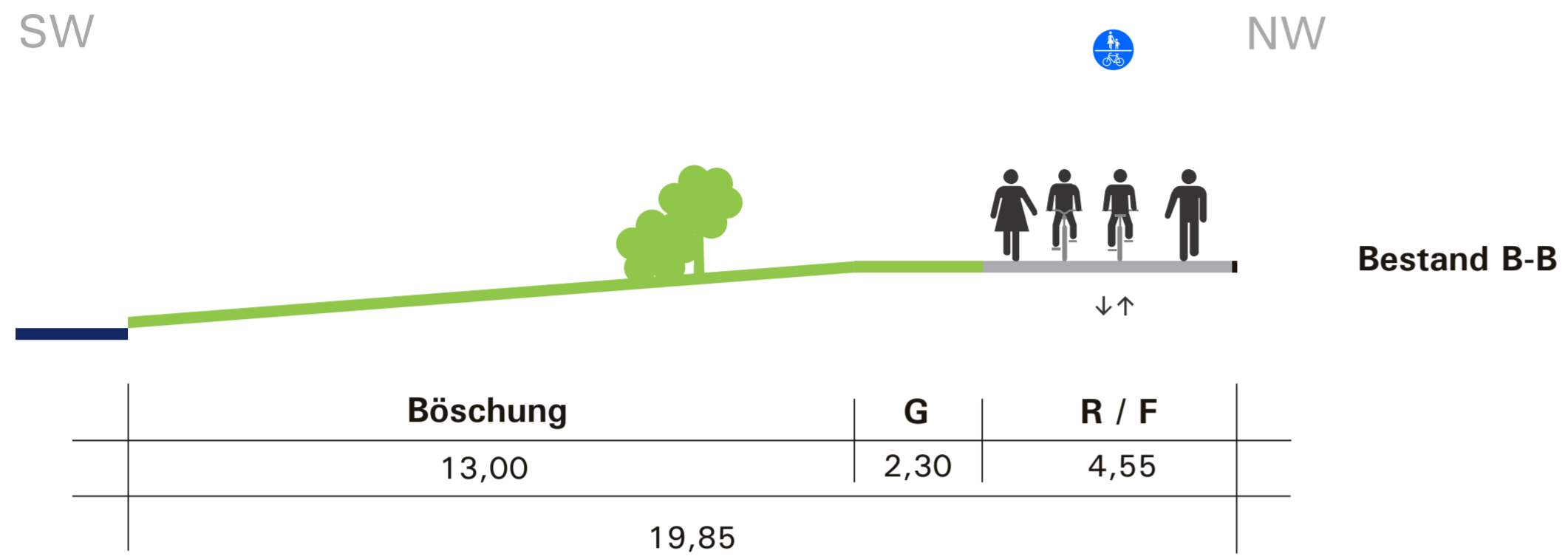
Böschung	G	R / F	G
3,00	1,15	4,45	4,10
12,70			

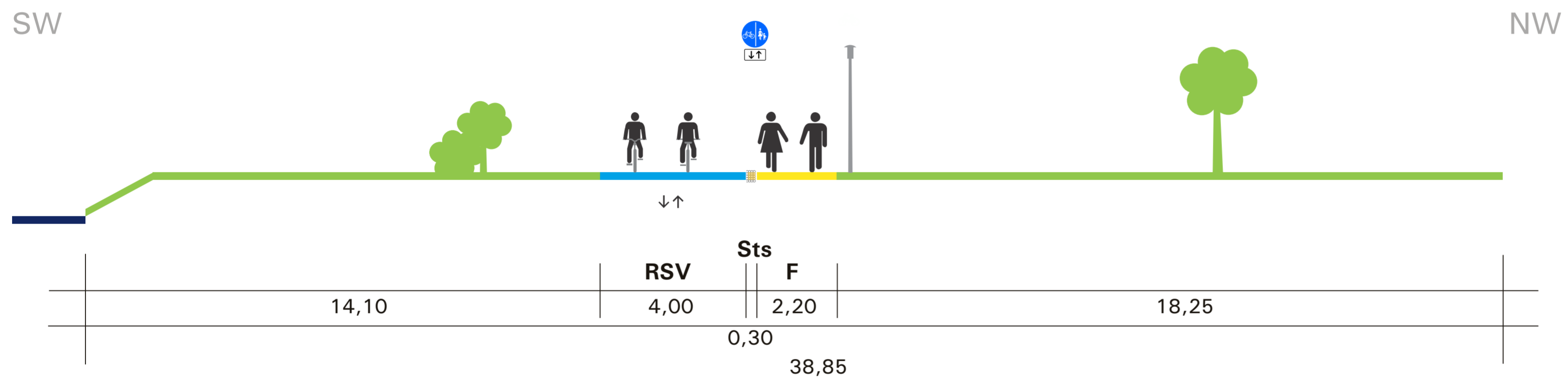
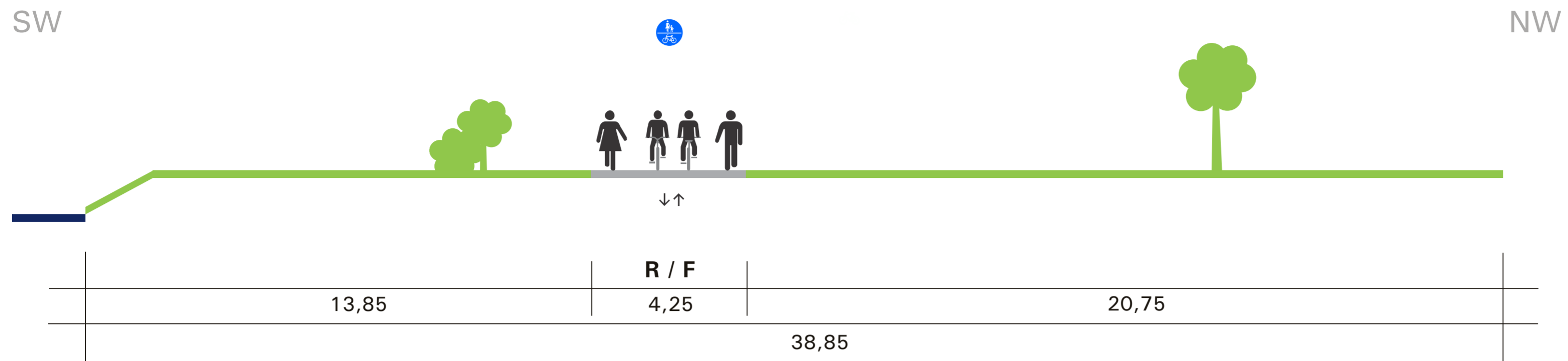


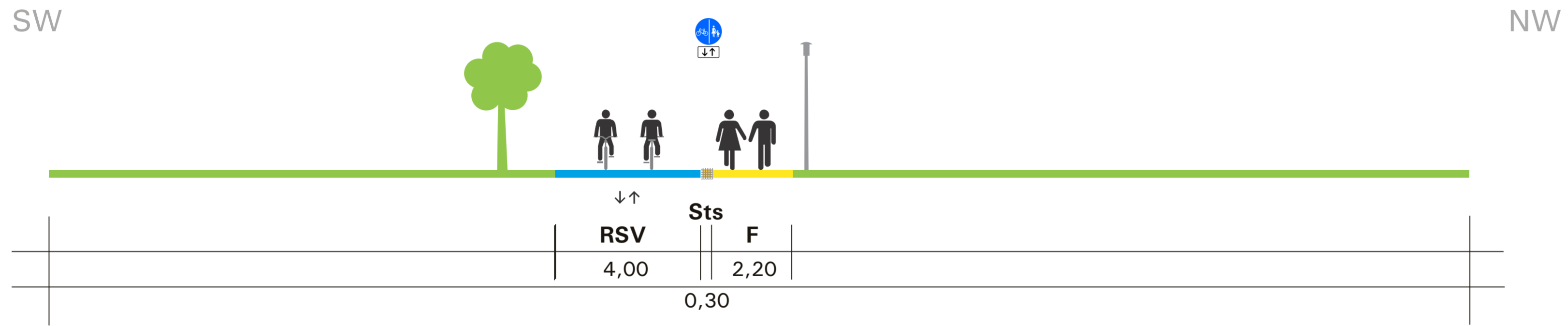
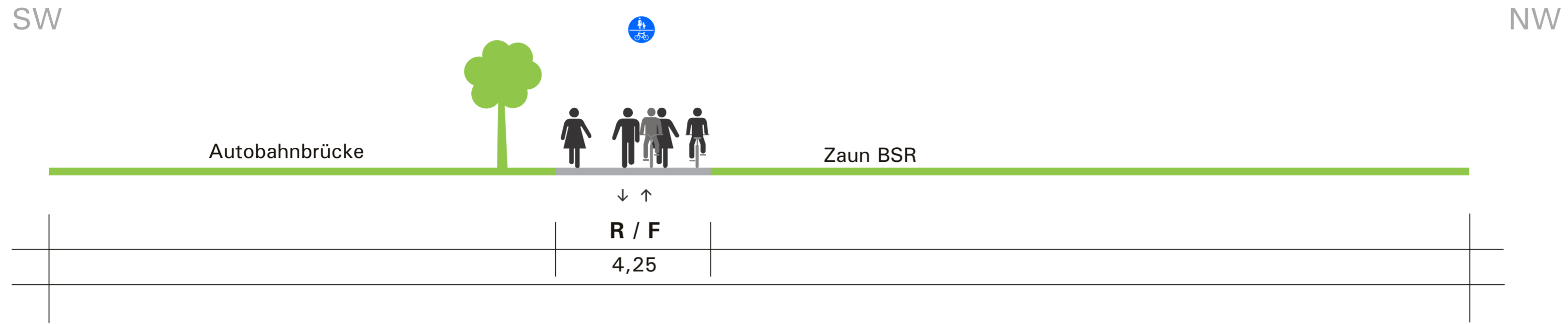
Planung A-A

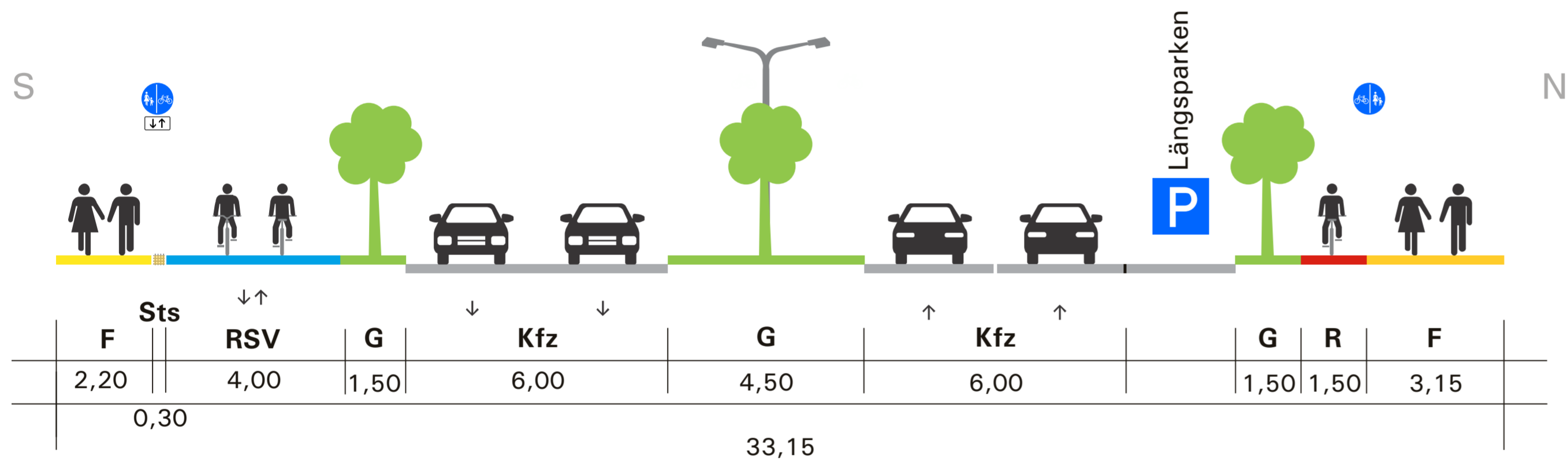
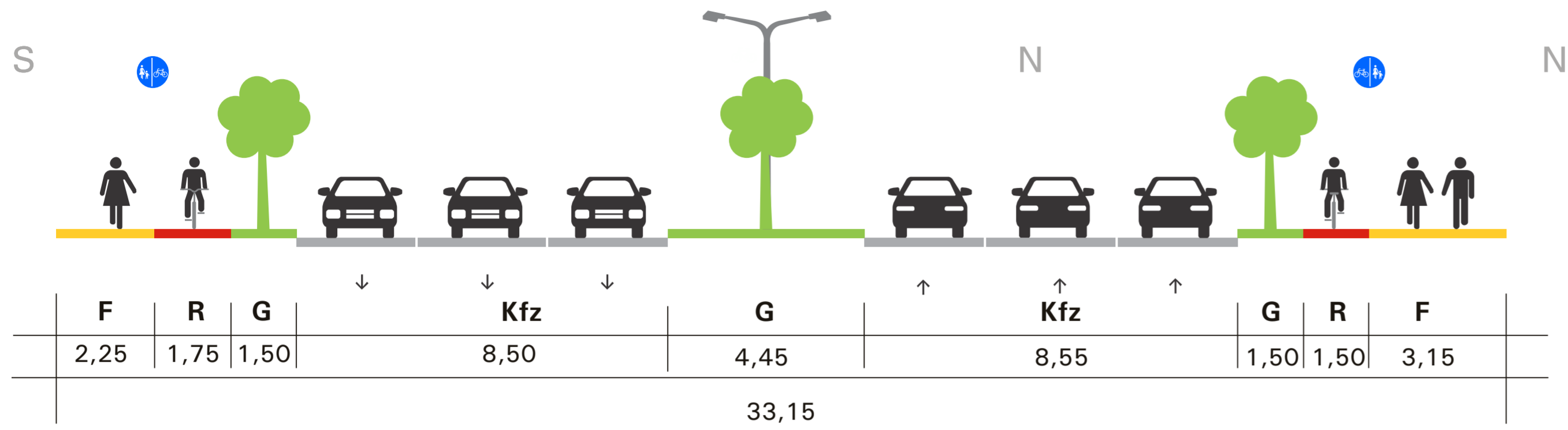
Böschung	G	RSV	Sts	F	G
3,00	1,15	4,00		2,20	2,05
		0,30			
12,70					

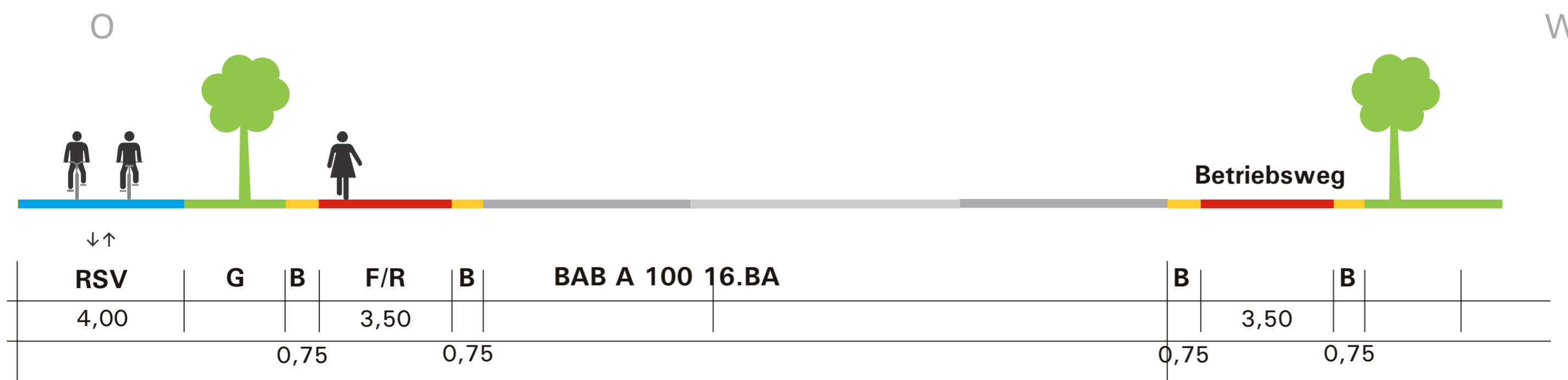
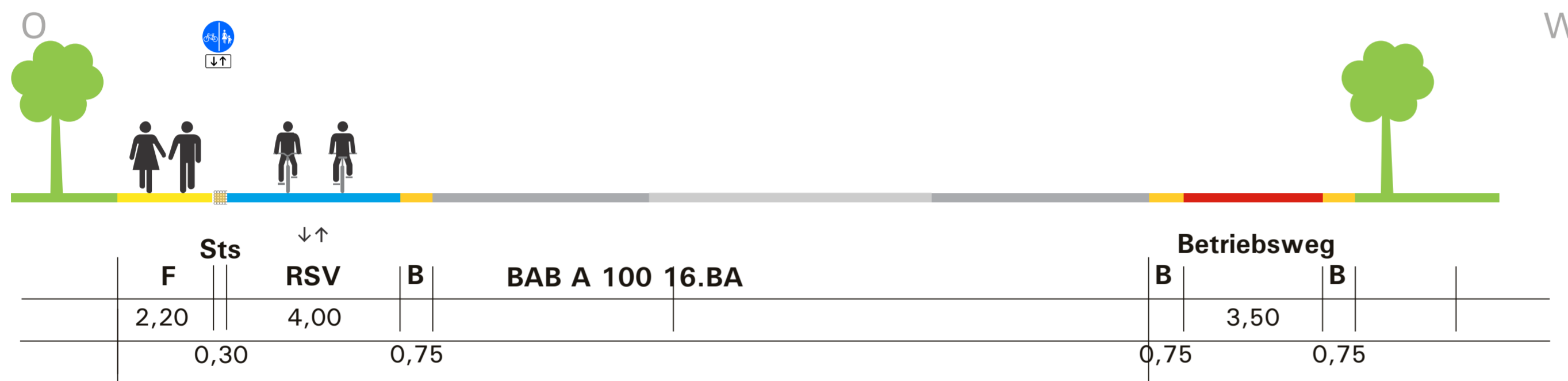
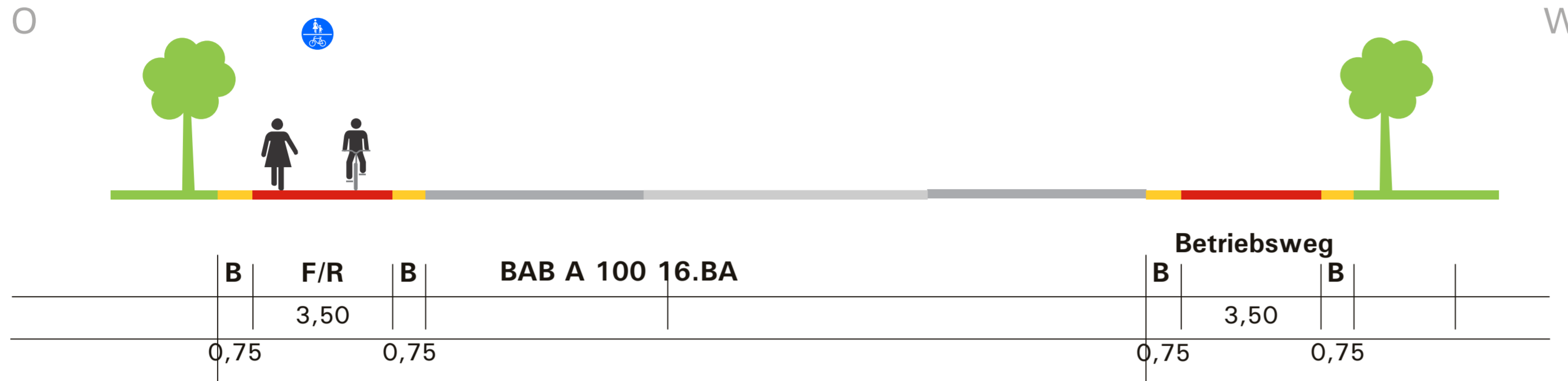


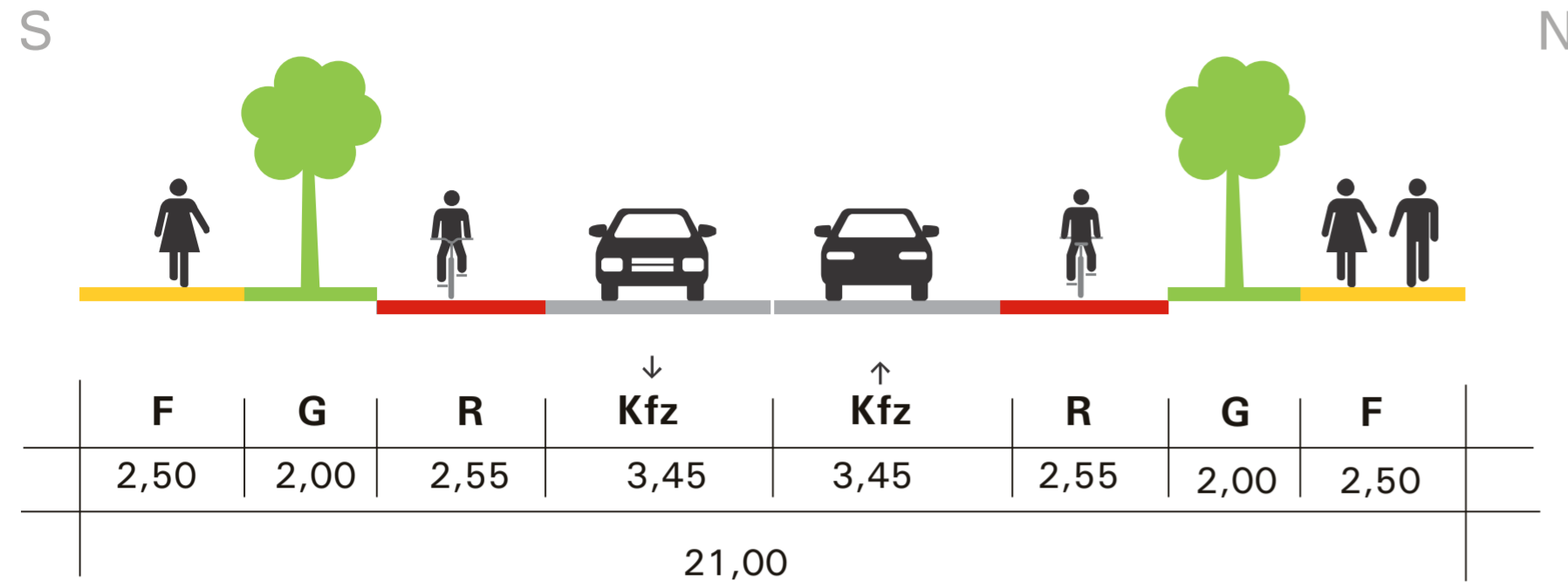




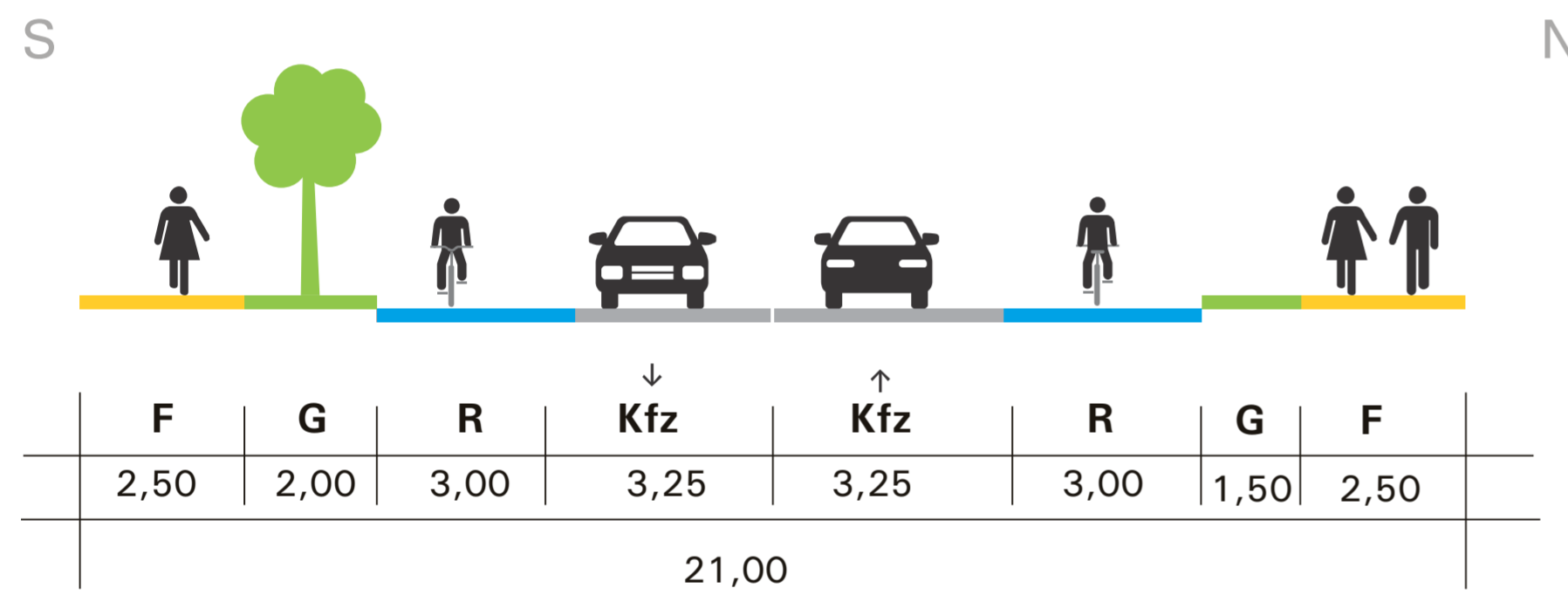




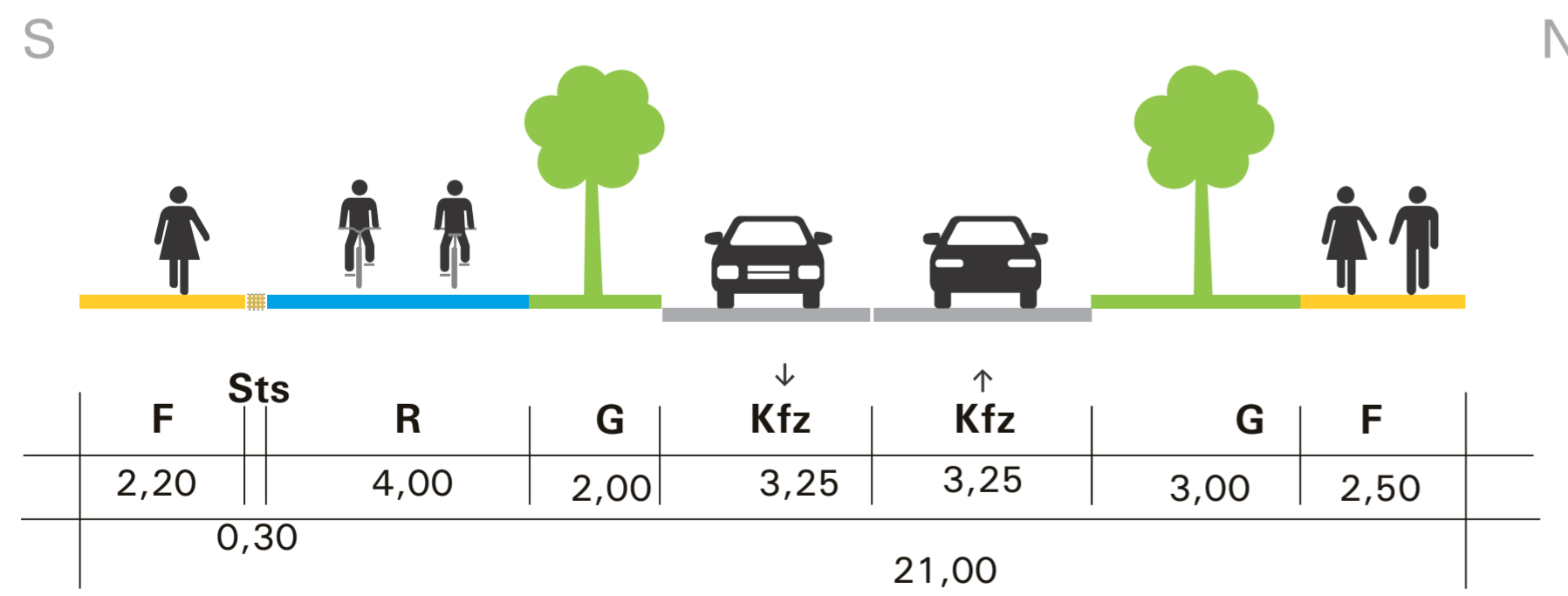




Bestand/Umbauplanungen

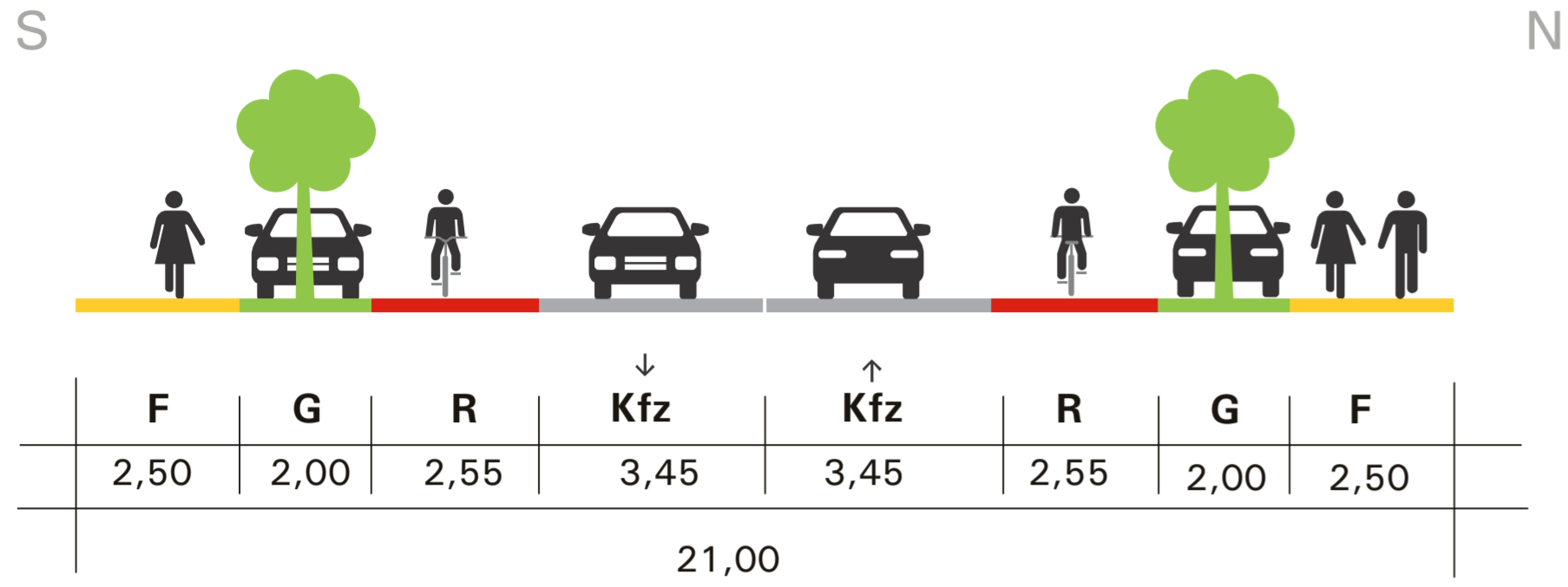


Variante 1 (verworfen)

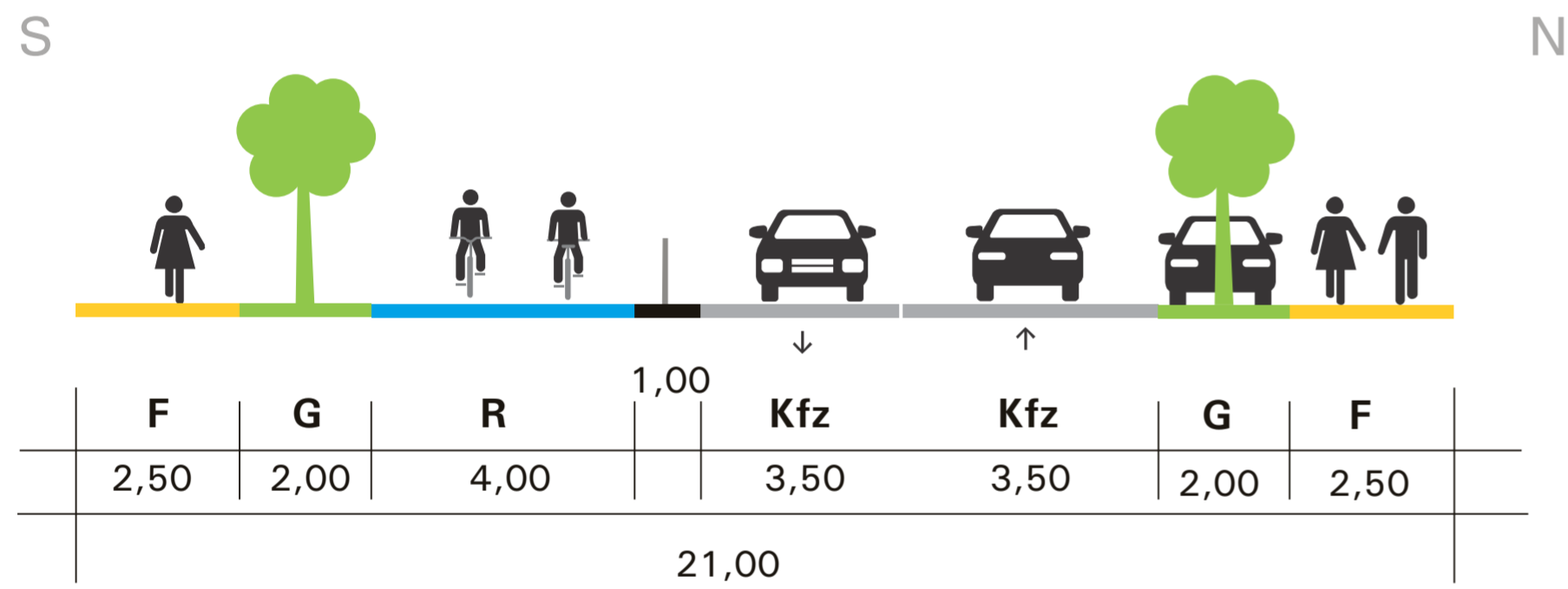


Variante 2 (verworfen)





Bestand/Umbauplanungen



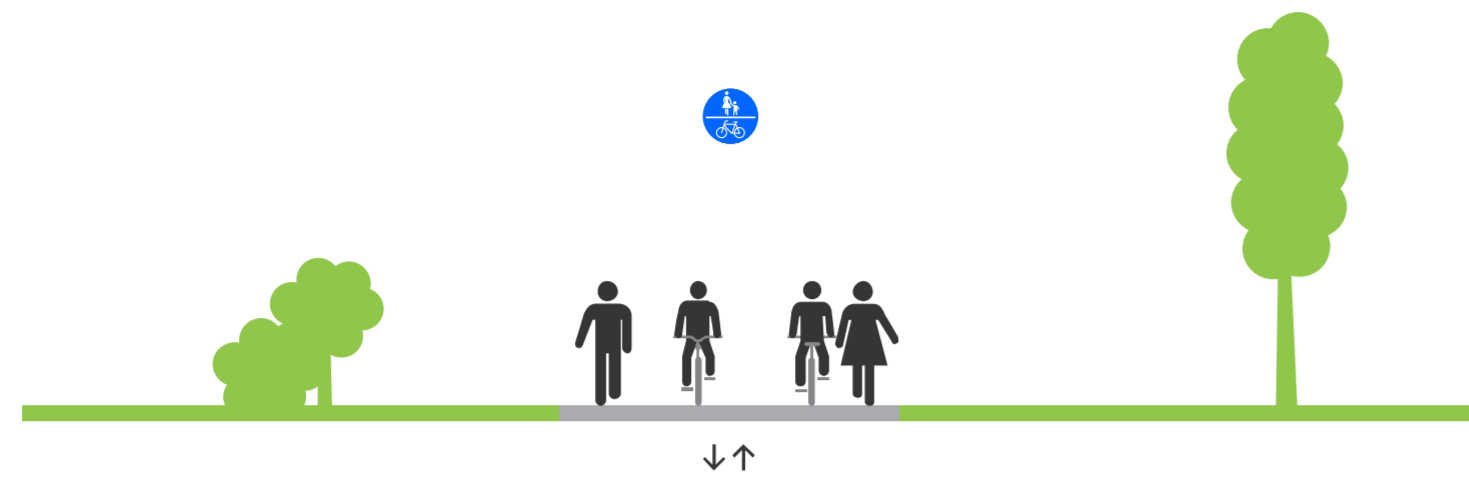
Variante 1 (Vorzug)

S N

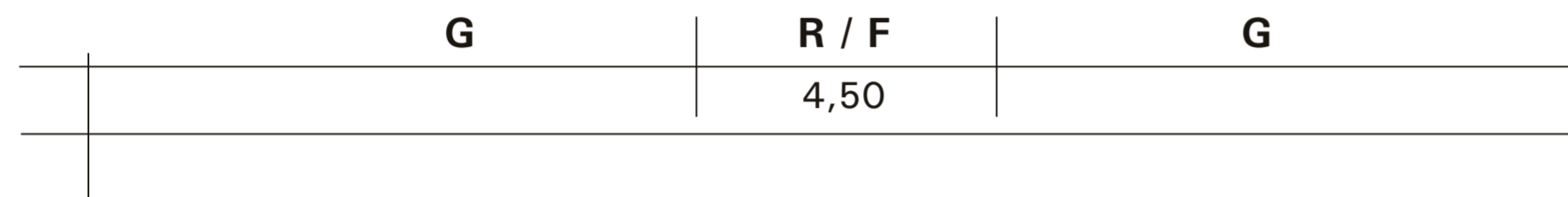


SW

NO

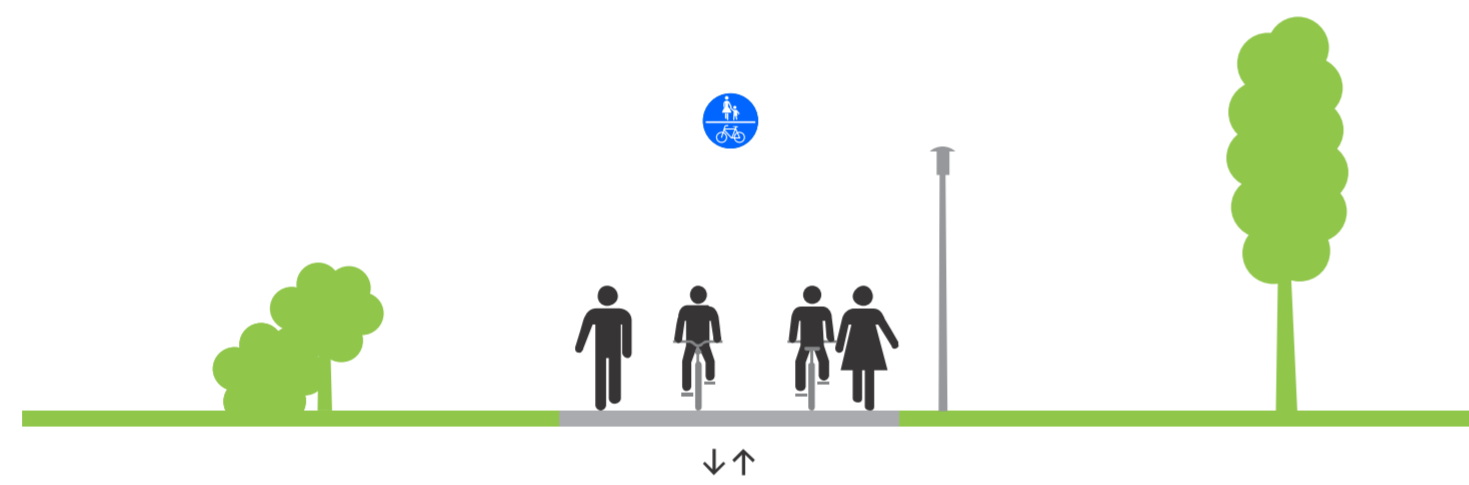


Bestand A-A

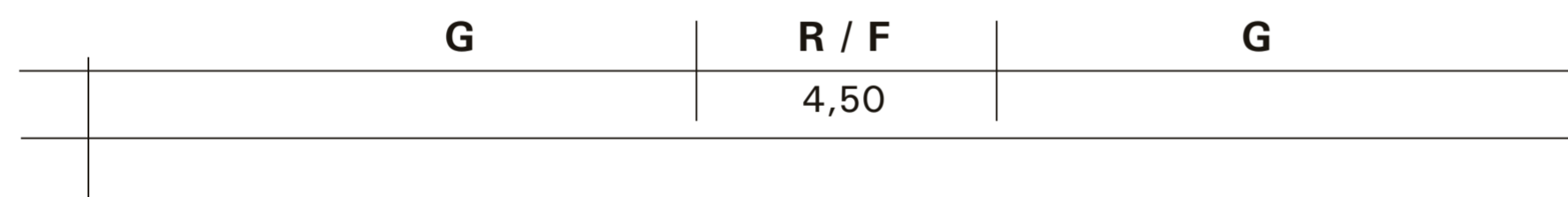


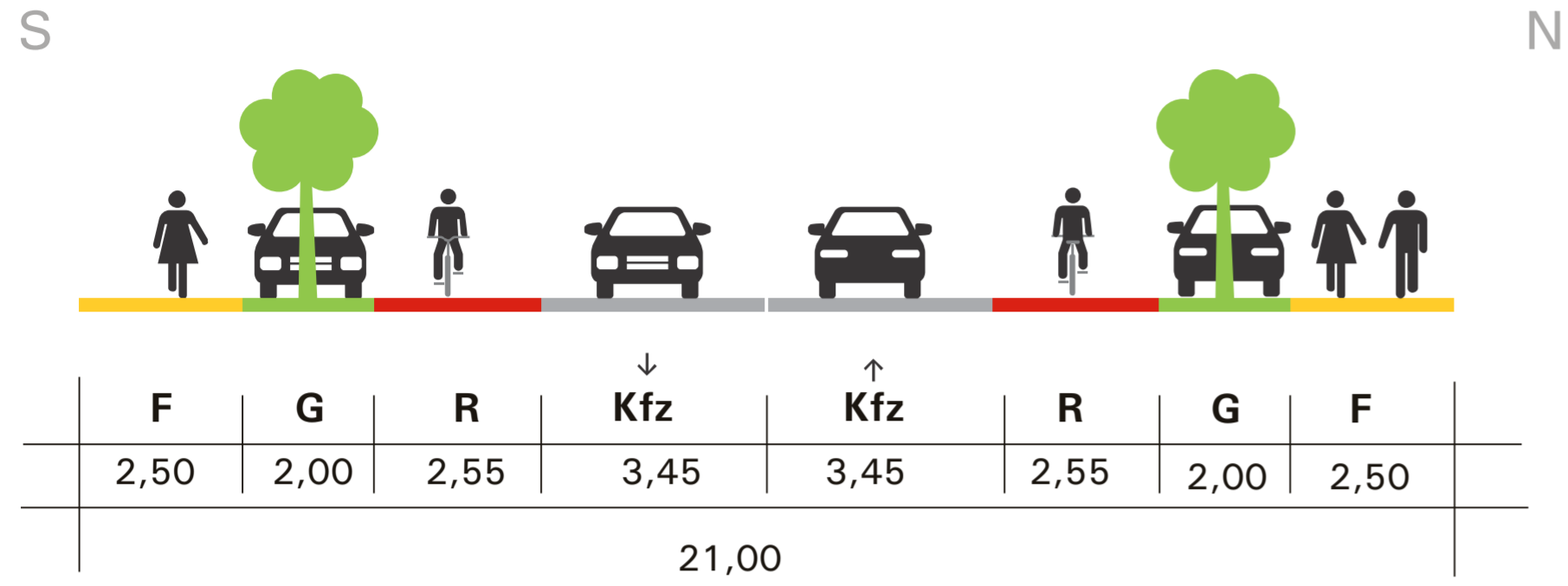
SW

NO

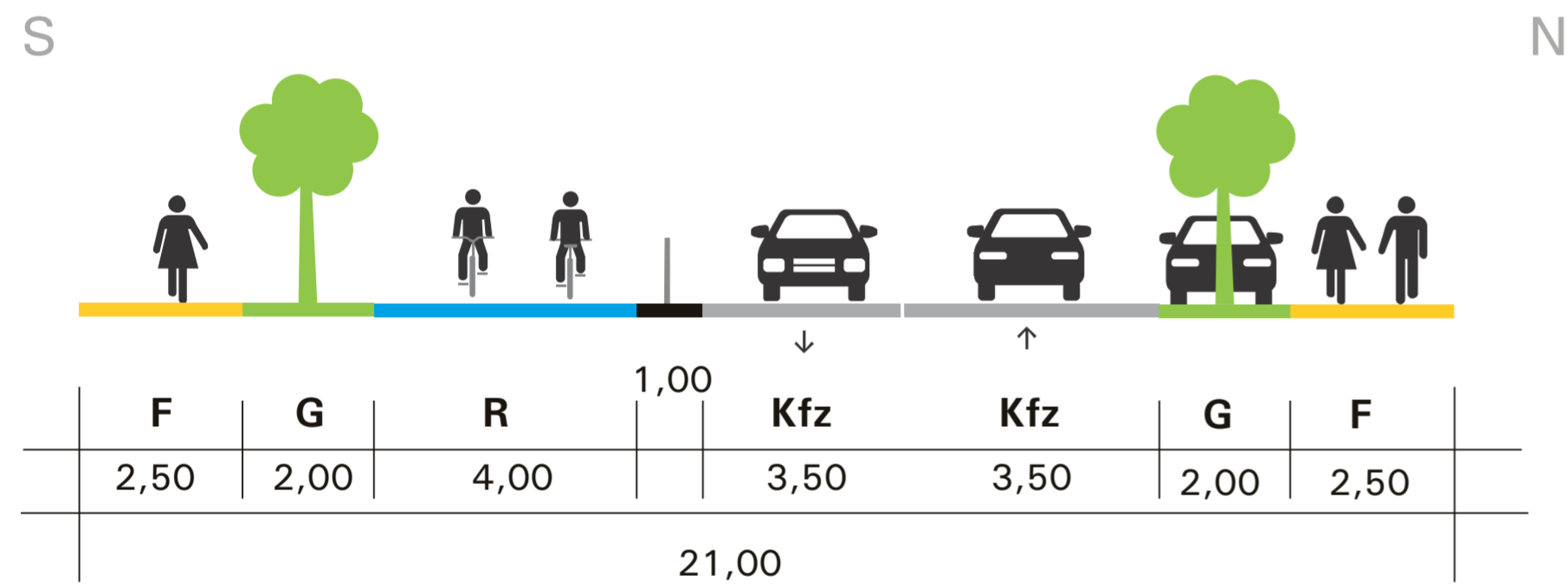


Planung A-A





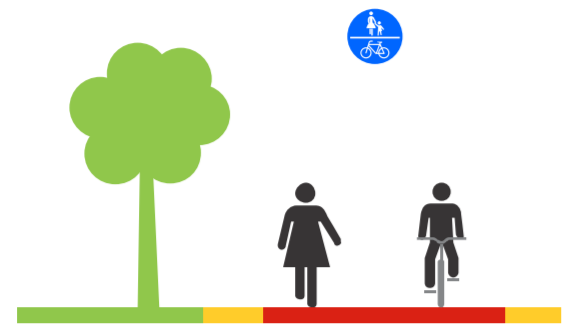
Bestand A-A



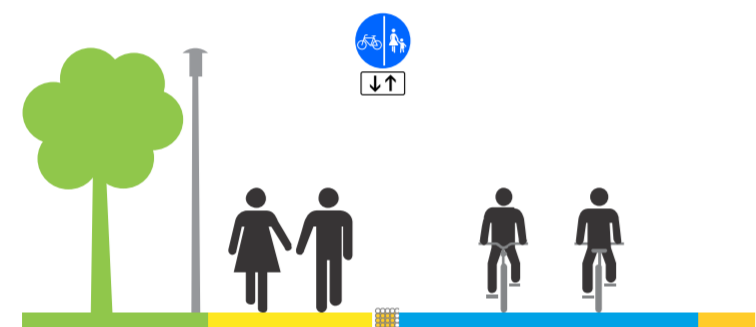
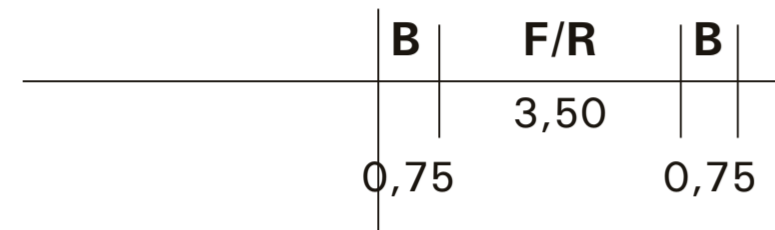
Planung A-A

S N

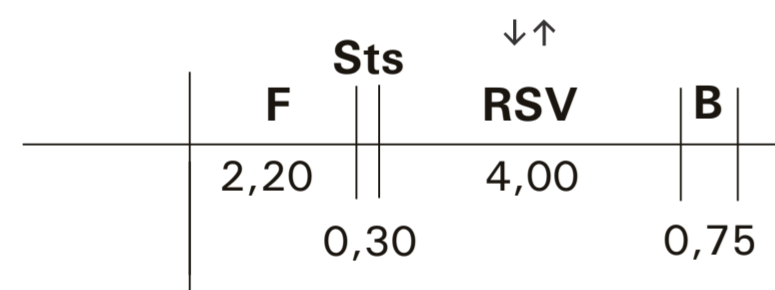


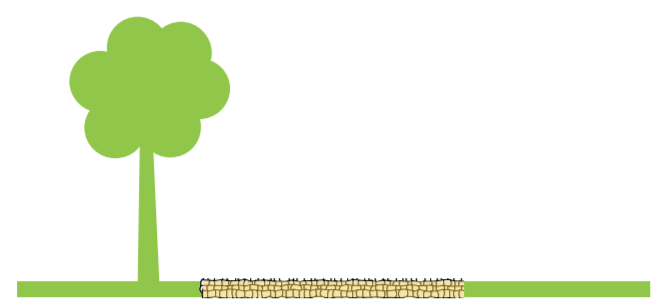


Planung A 100
Betriebsweg

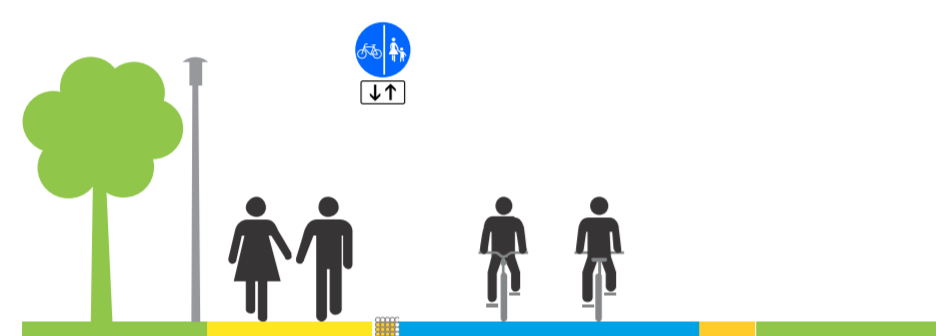


Planung

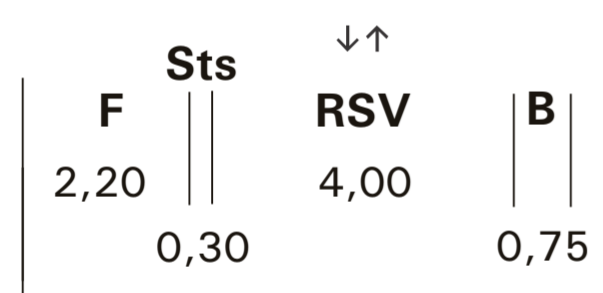




Bestand Bahndamm



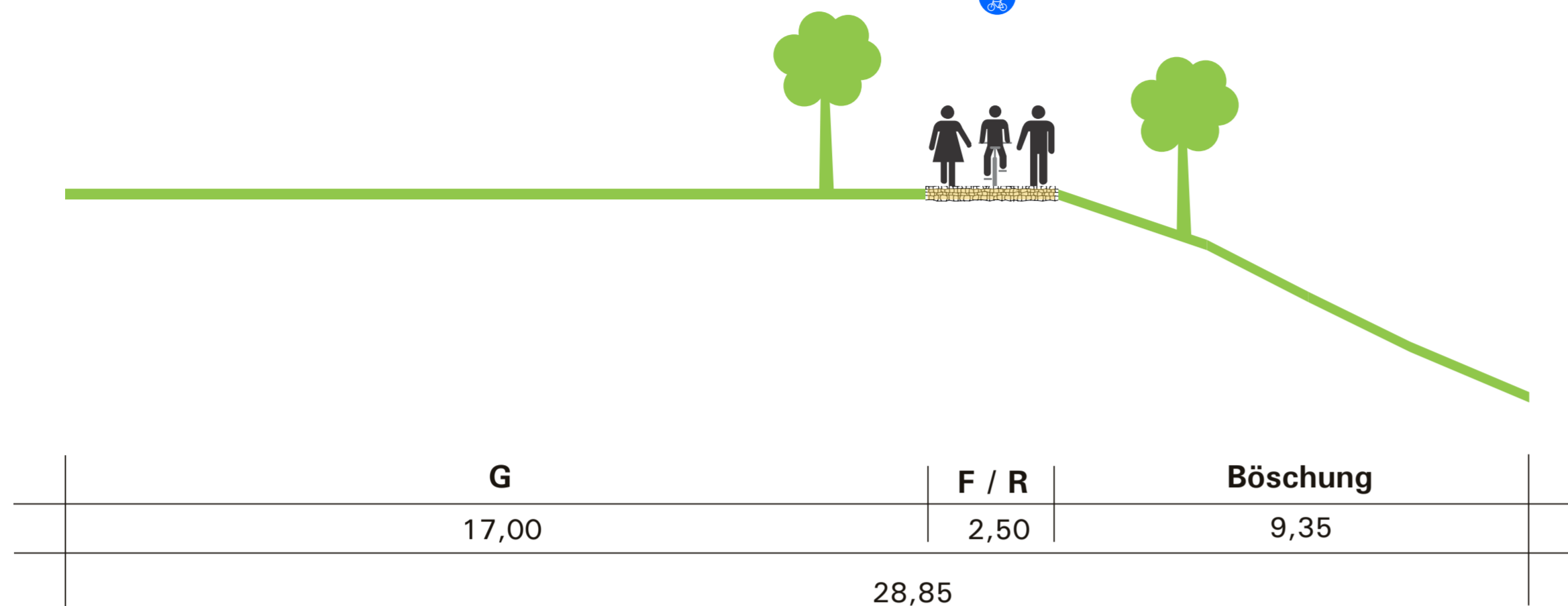
Planung



SW

NO

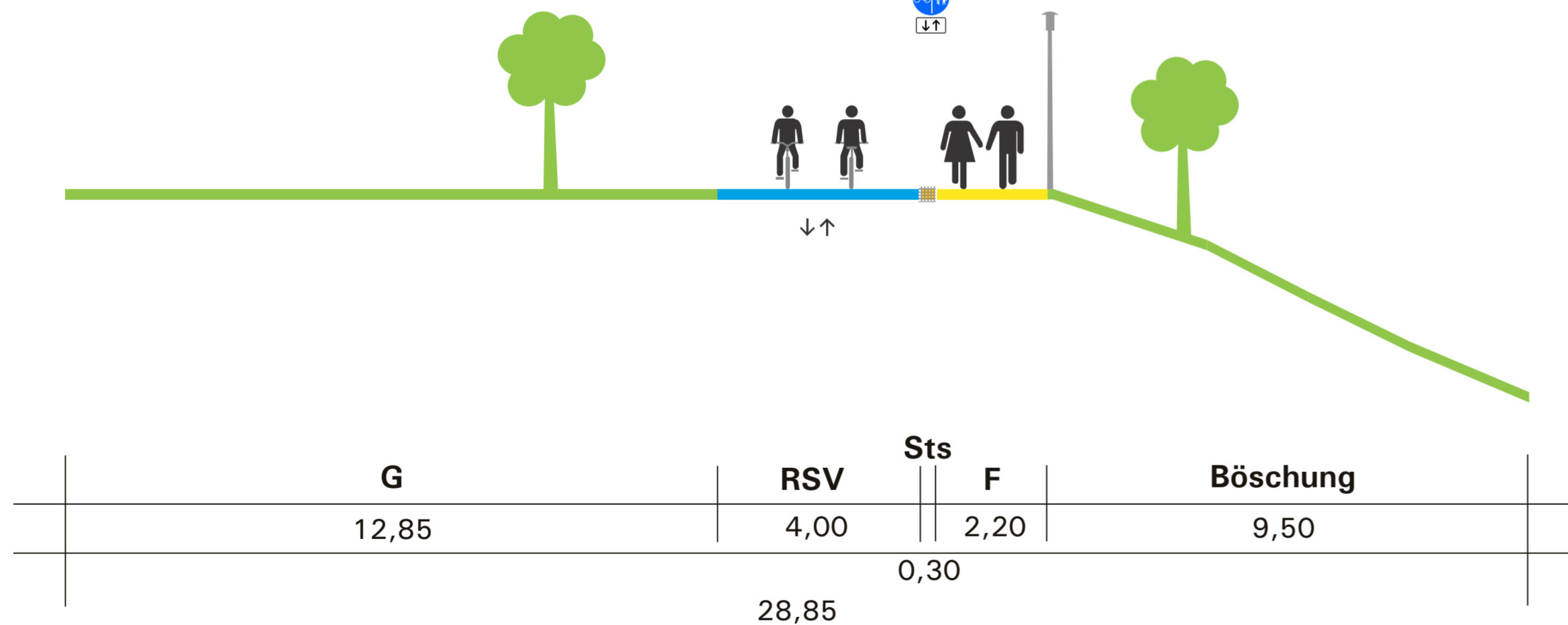
Bestand A-A

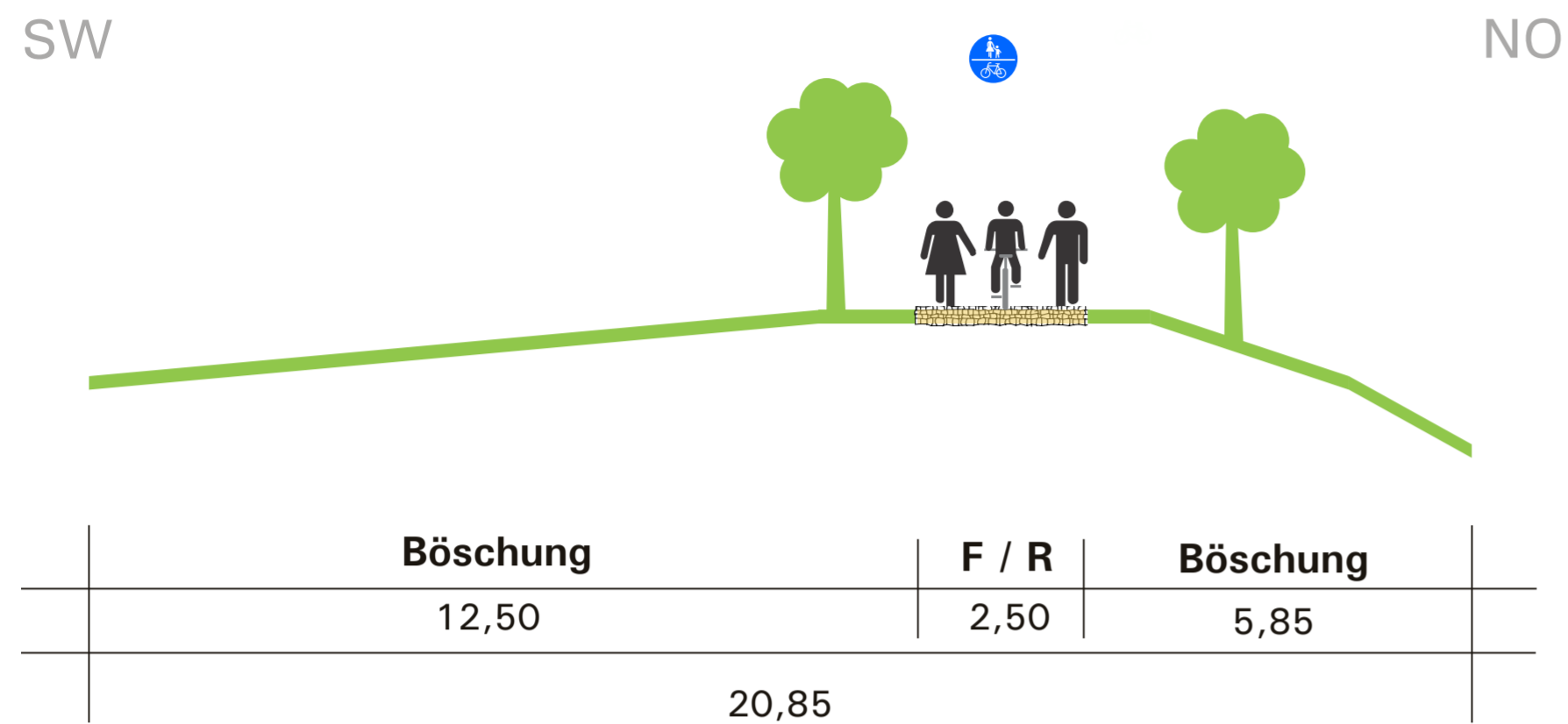


SW

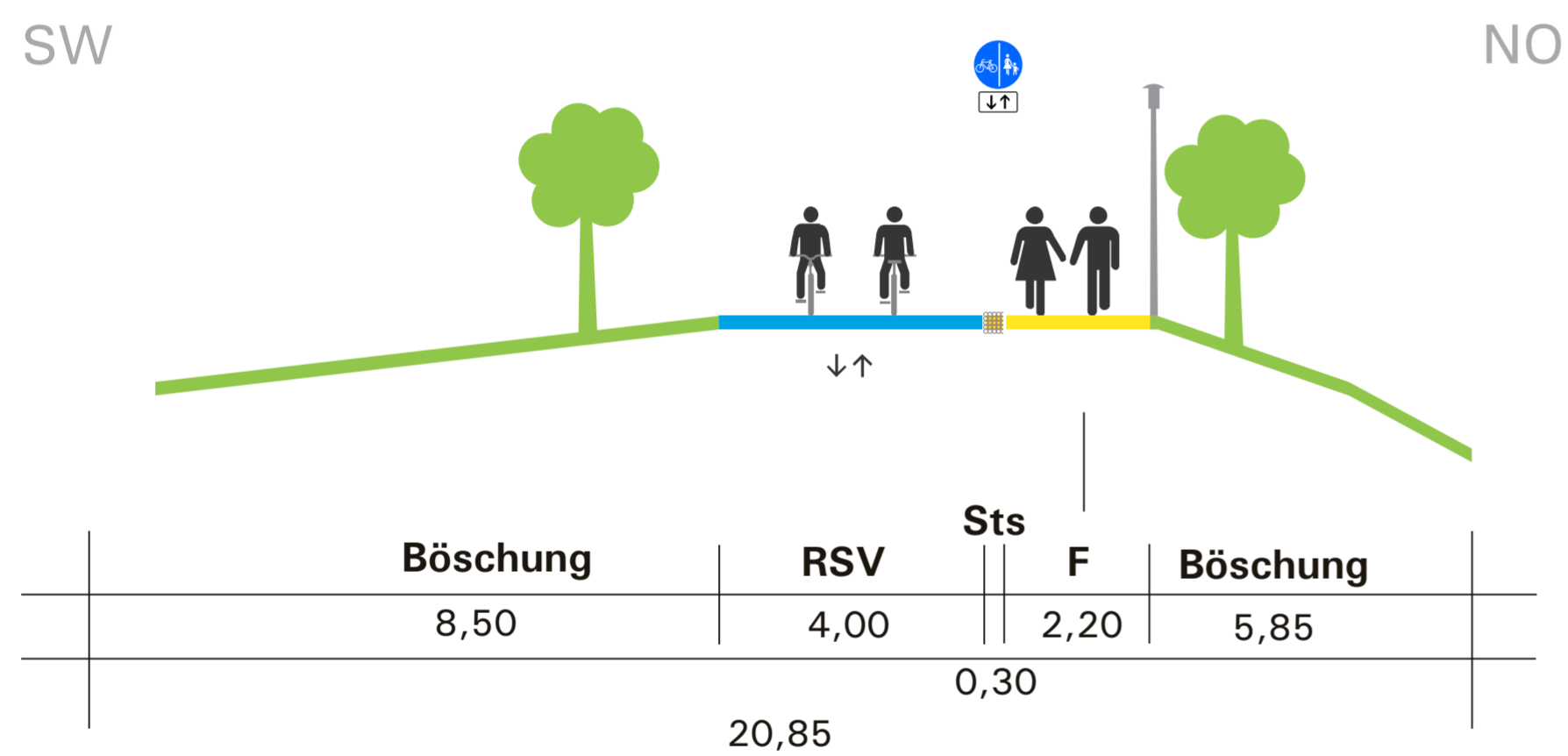
NO

Planung A-A



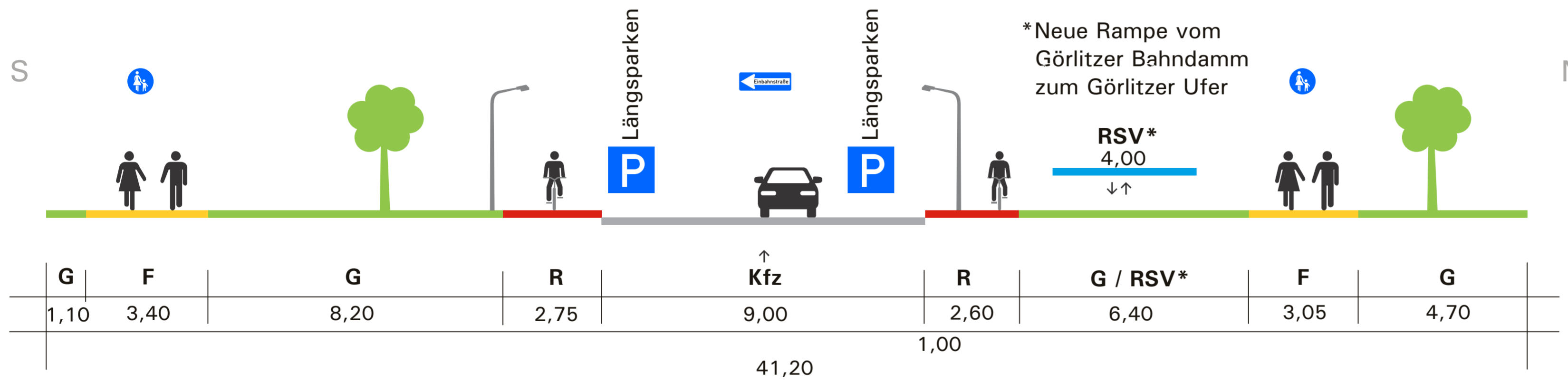
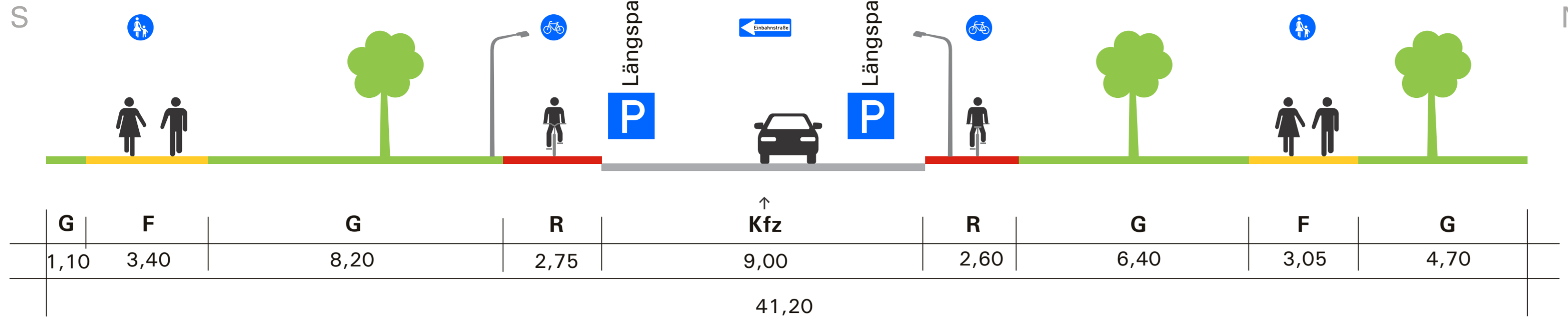


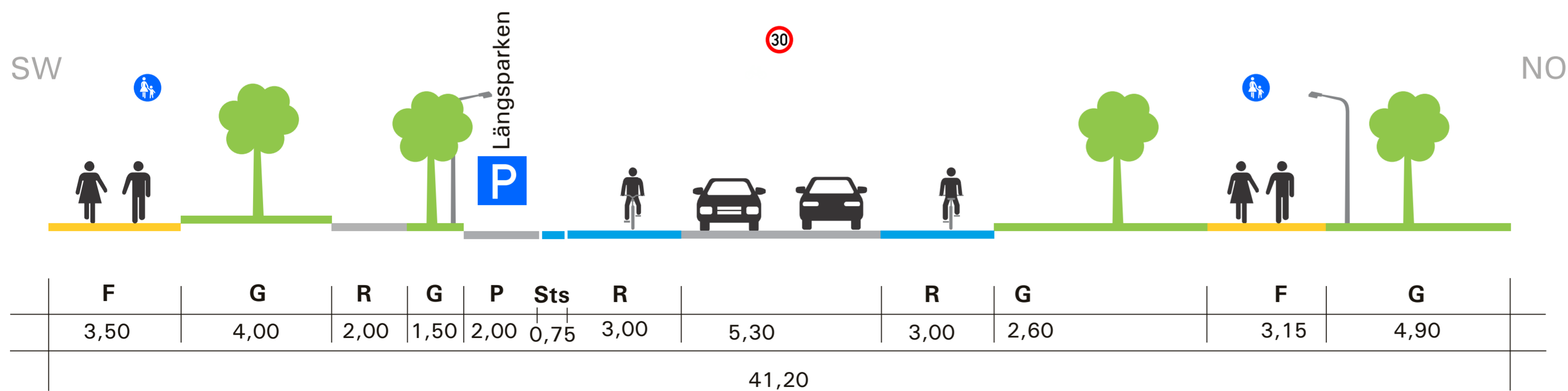
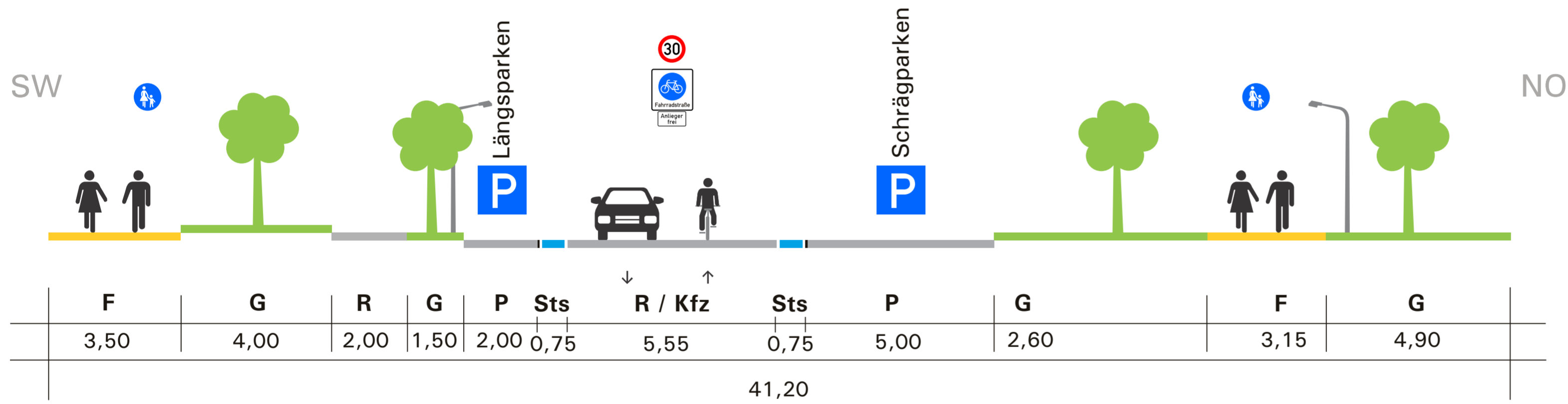
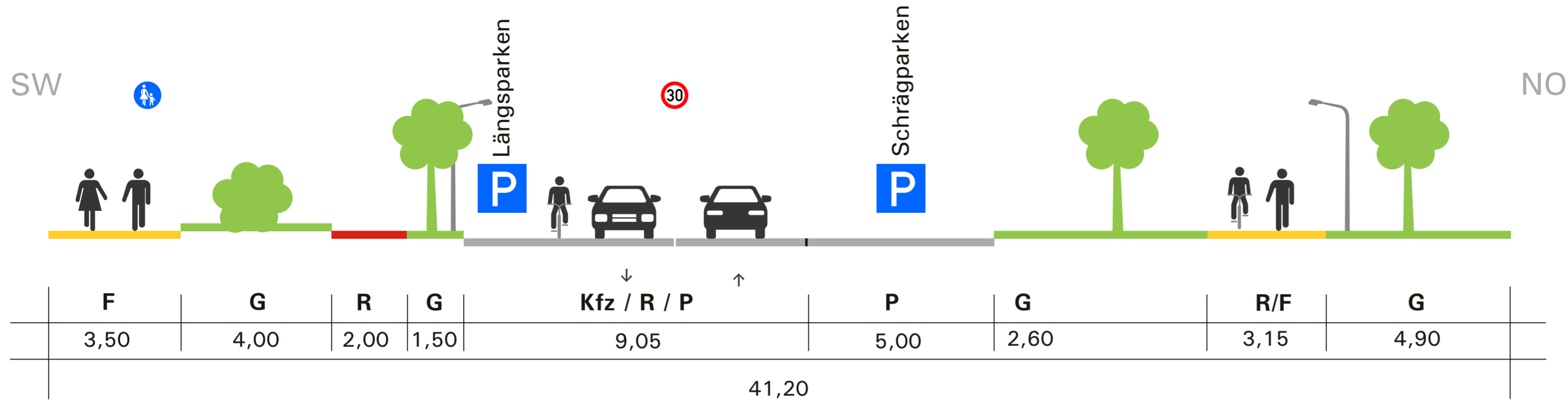
Bestand B-B



Planung B-B

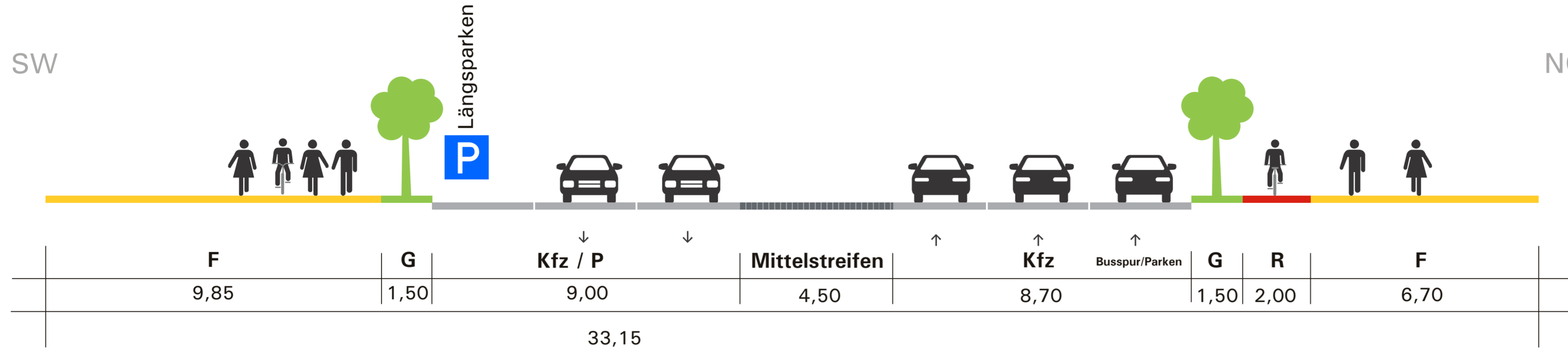






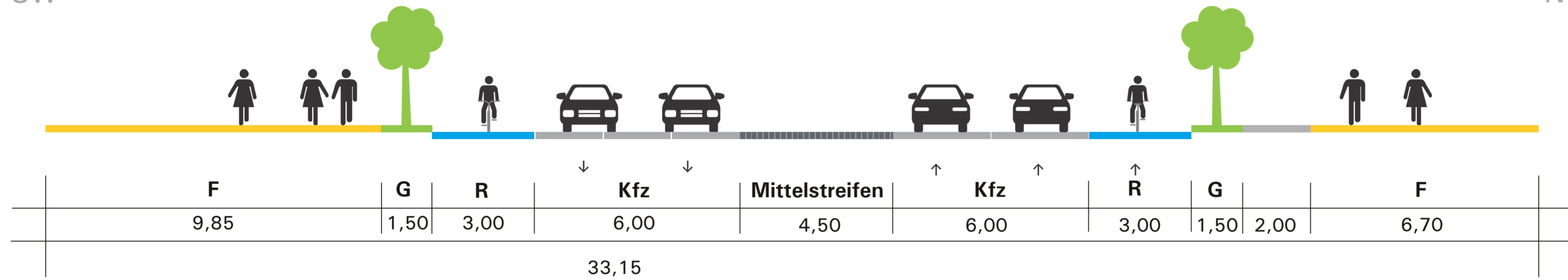
SW

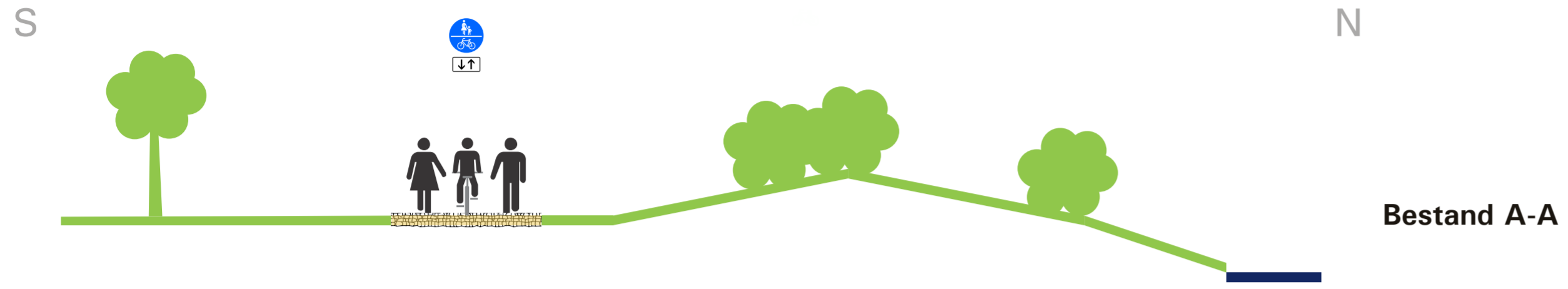
NO



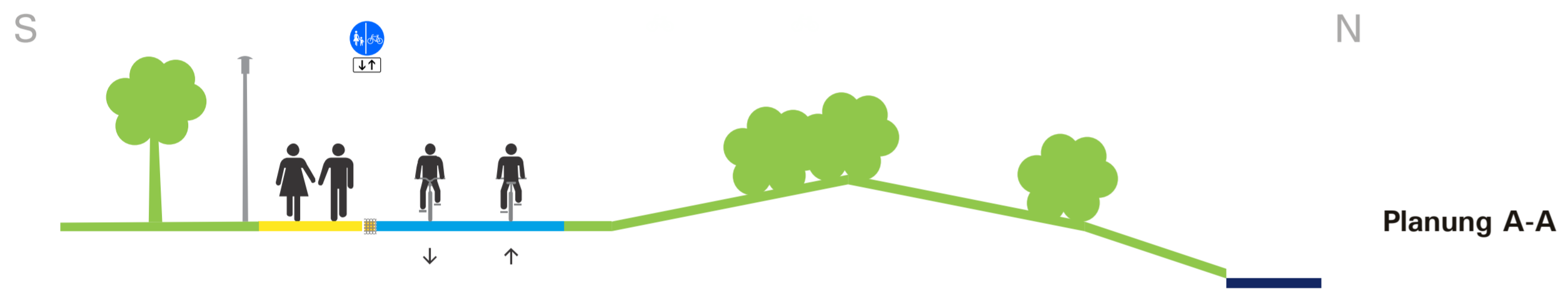
SW

NO



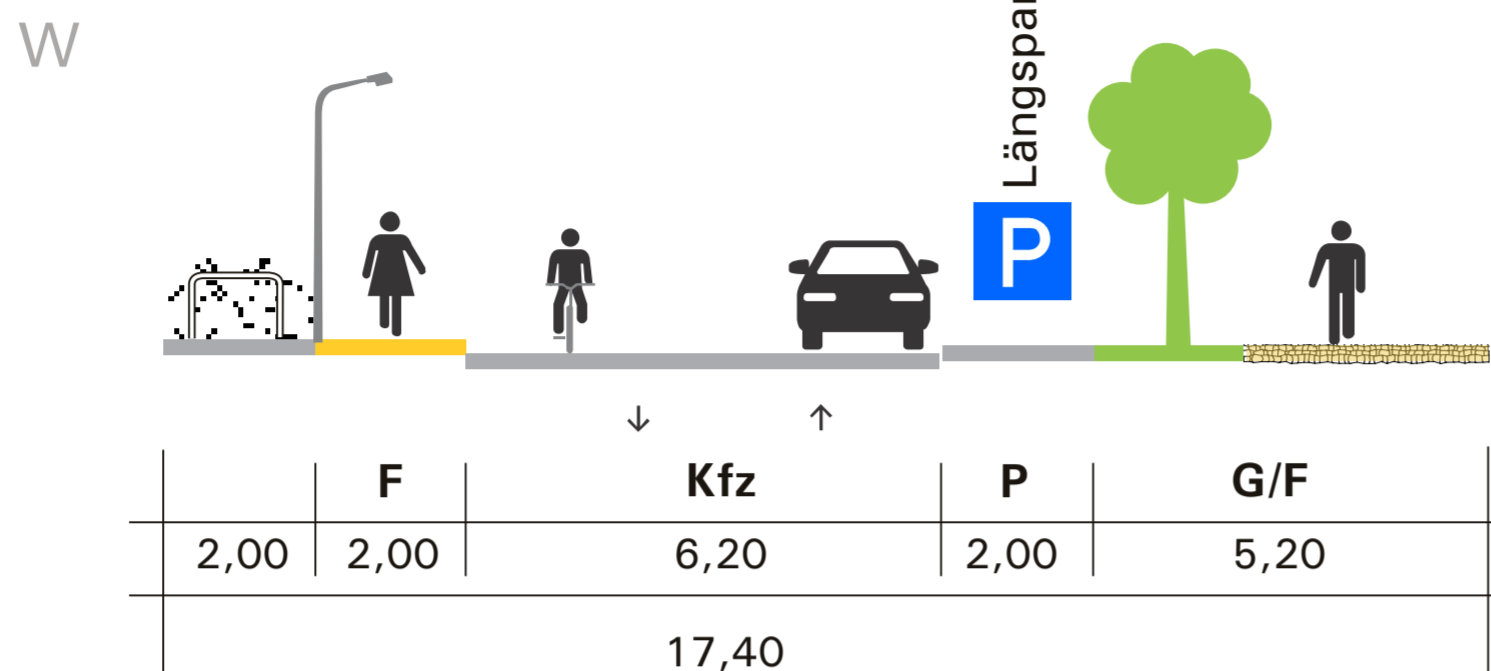


G	F / R	Böschung
7,00	3,15	14,55
24,70		

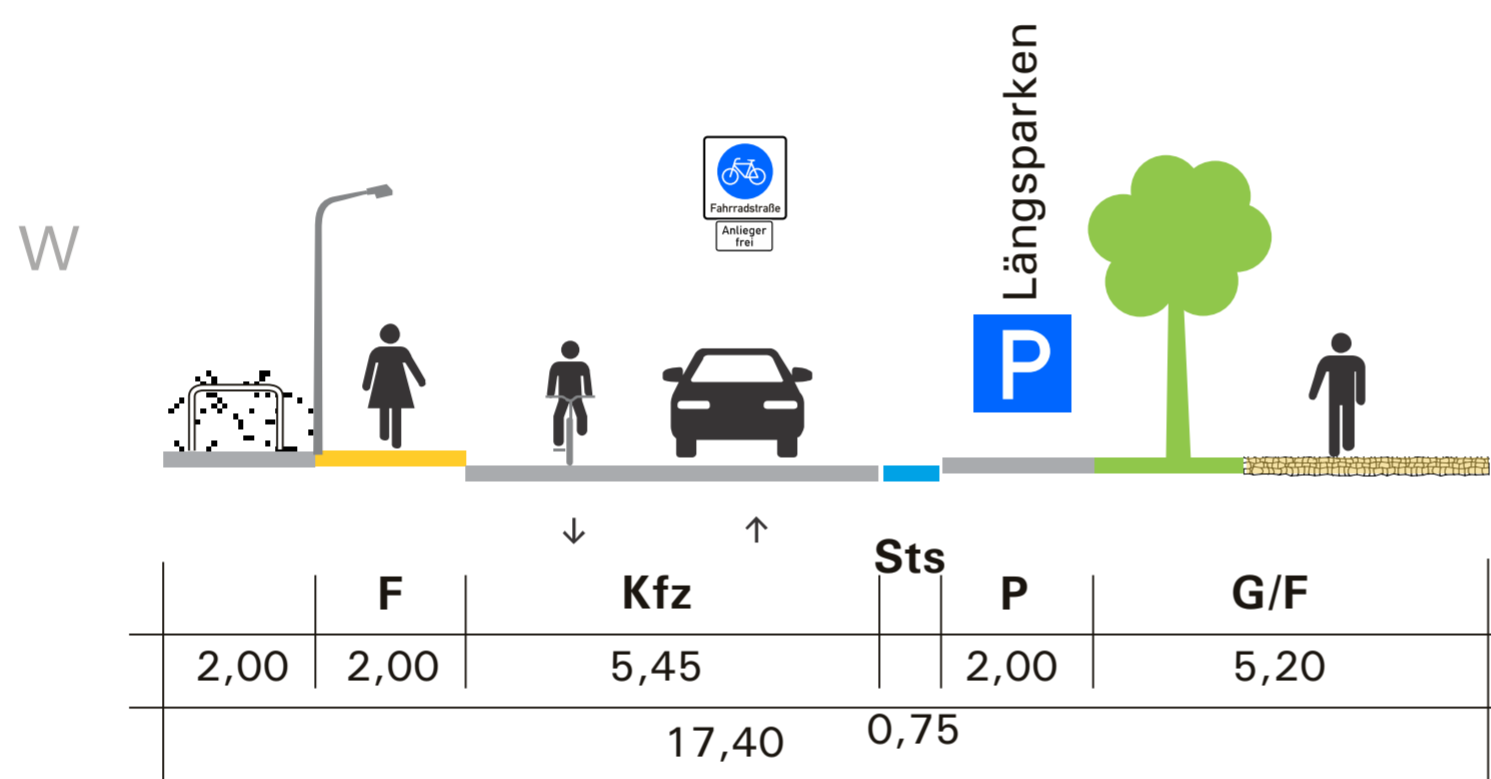


G	F	Sts	RSV	Böschung
4,20	2,20	0,30	4,00	14,00
24,70				



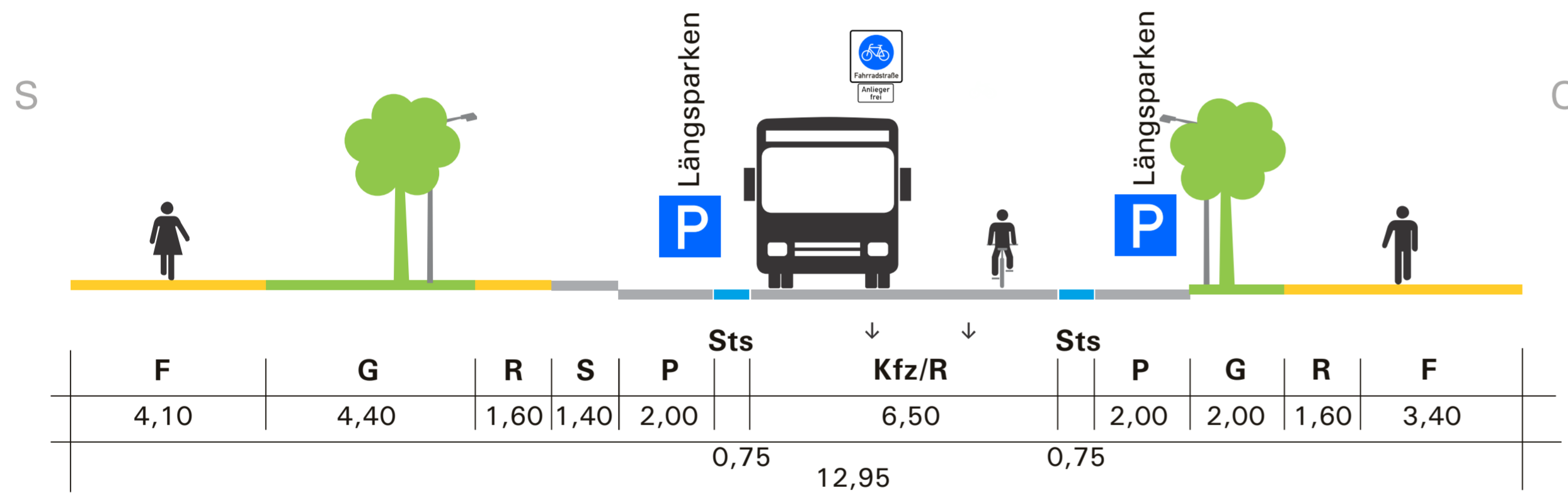
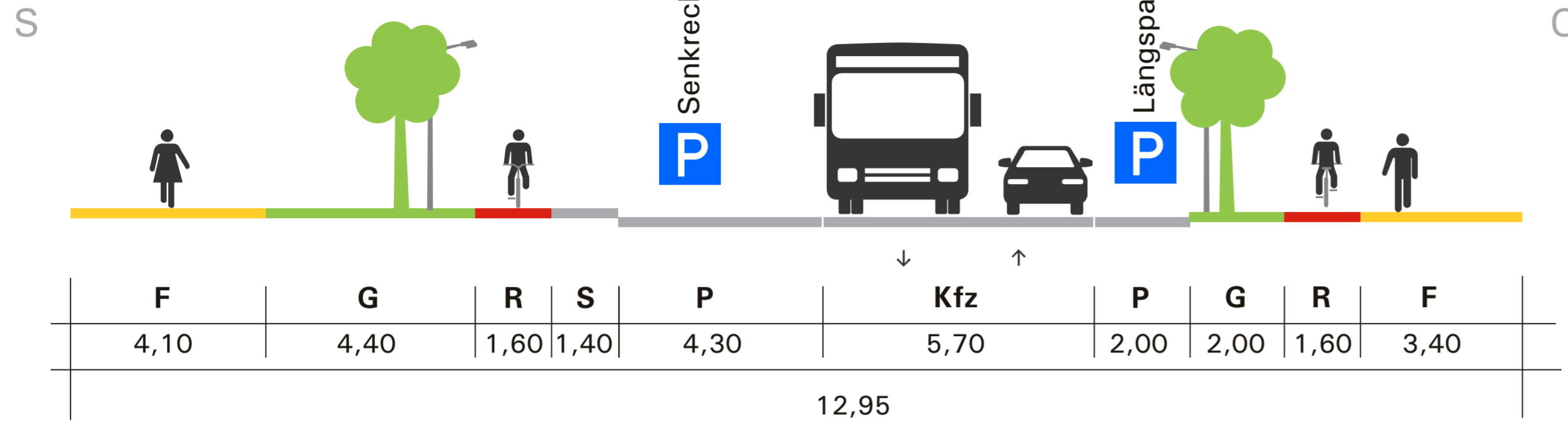


Bestand A-A



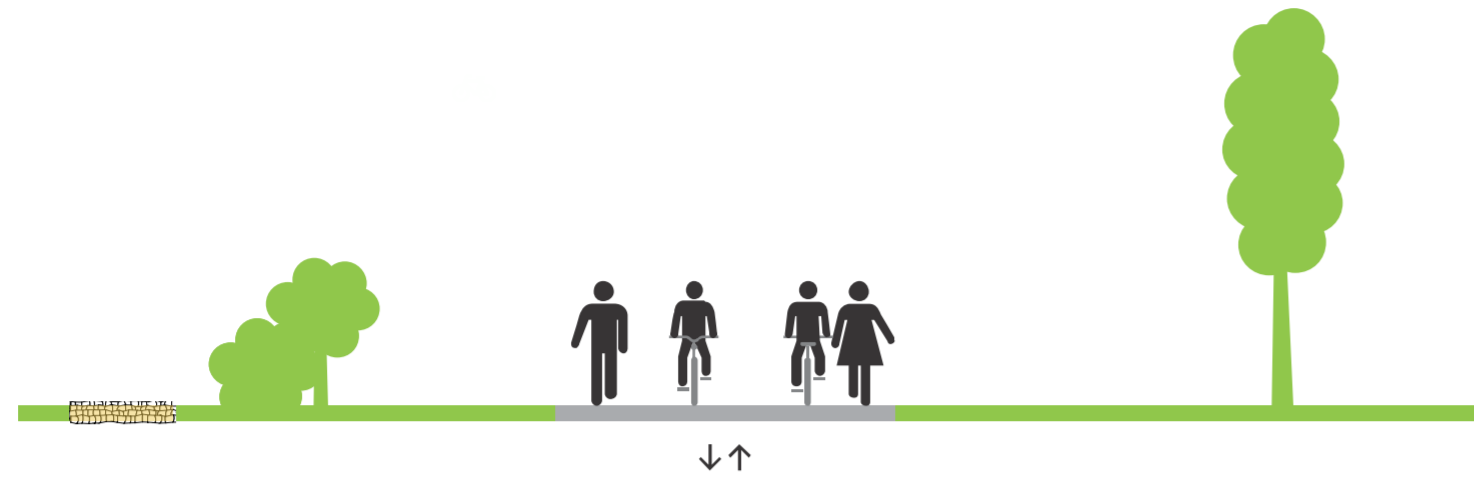
Planung A-A



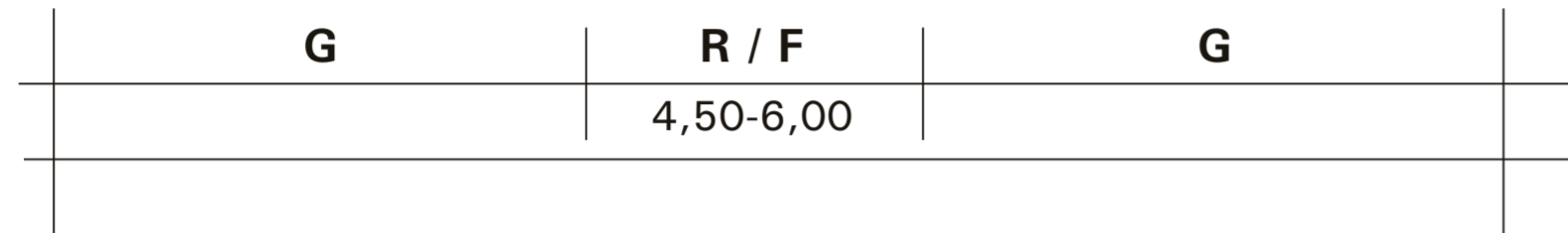


SW

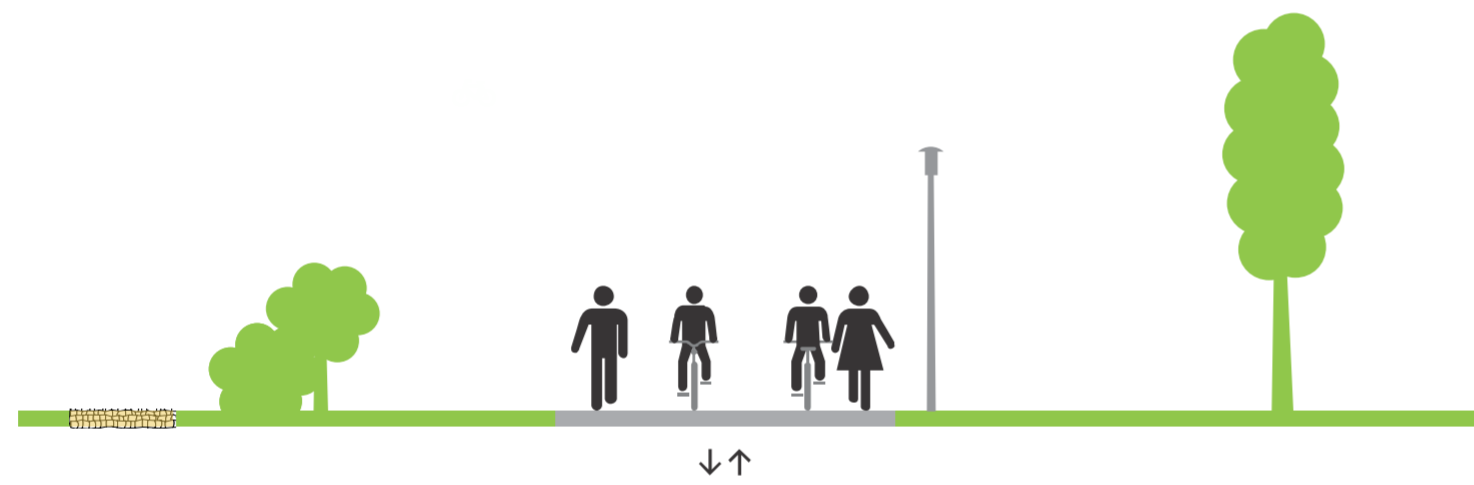
NO



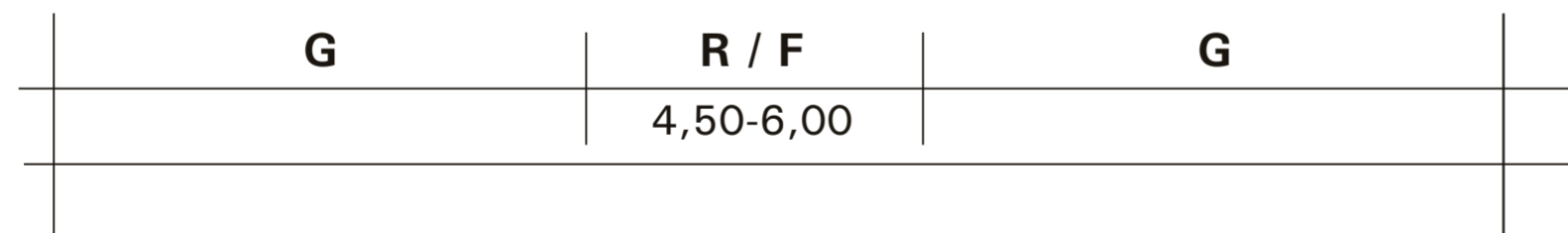
Bestand B-B

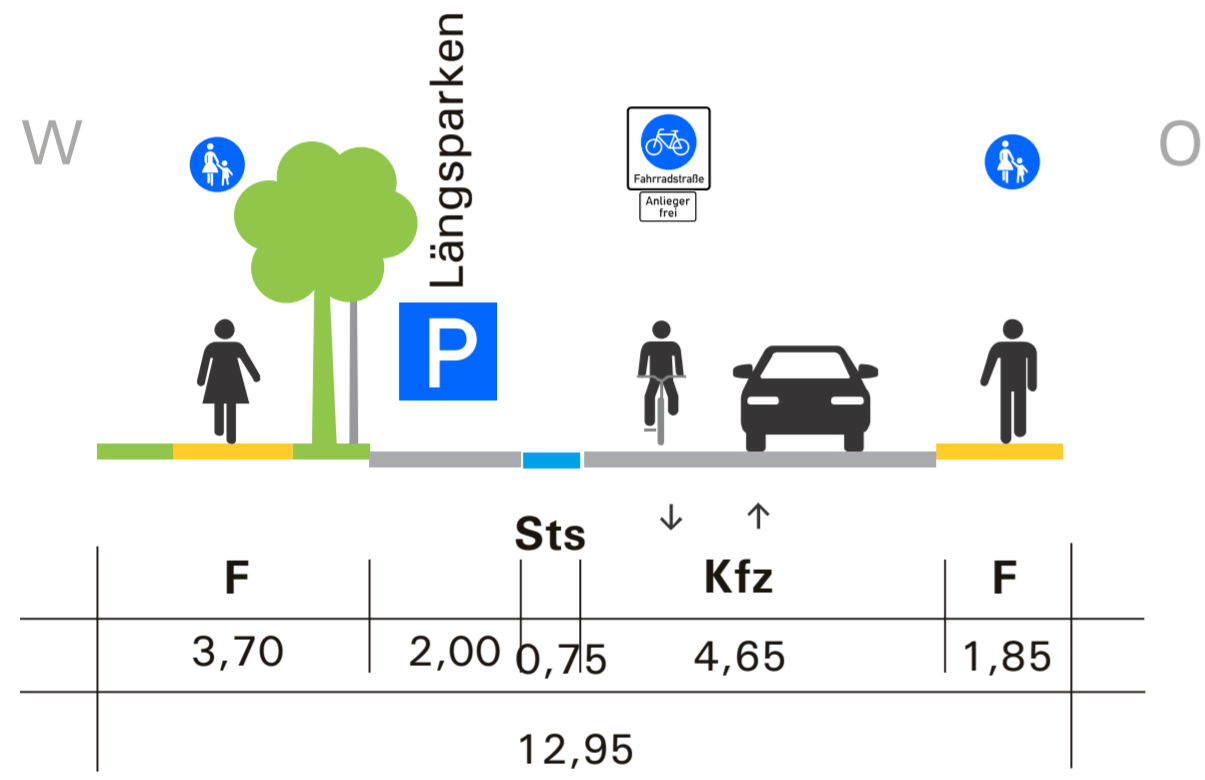
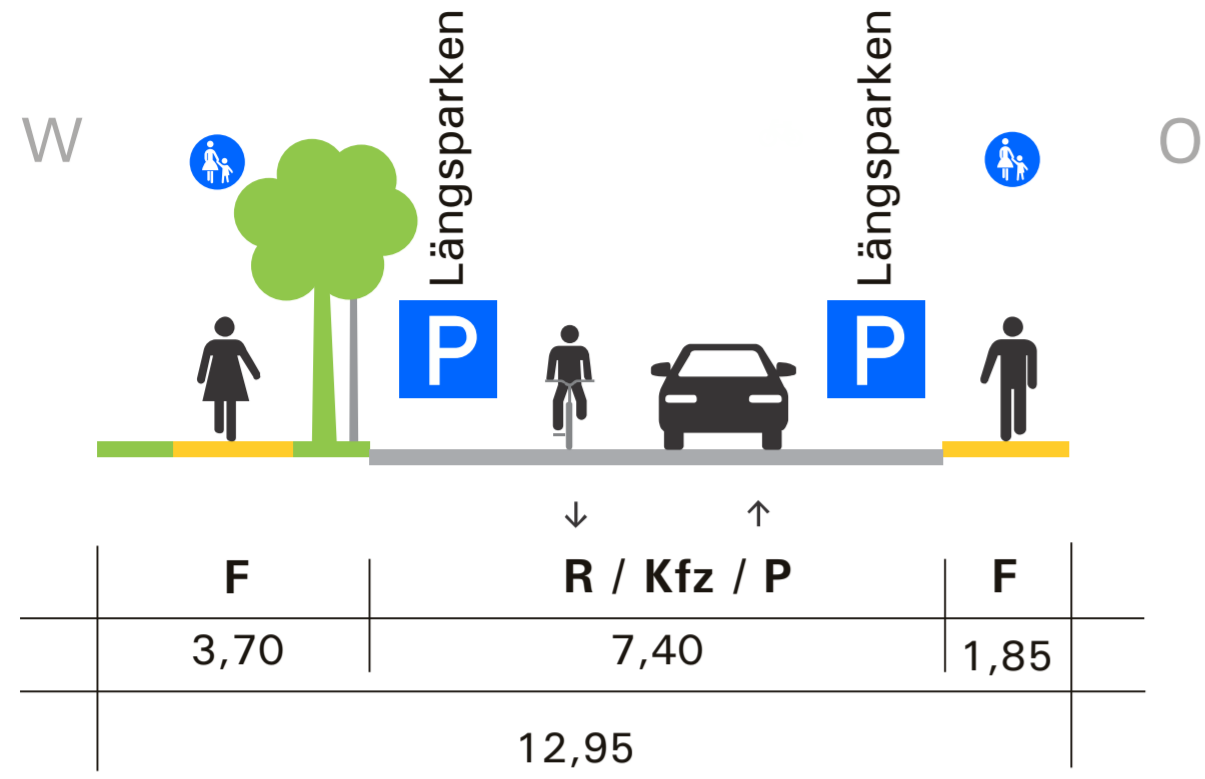


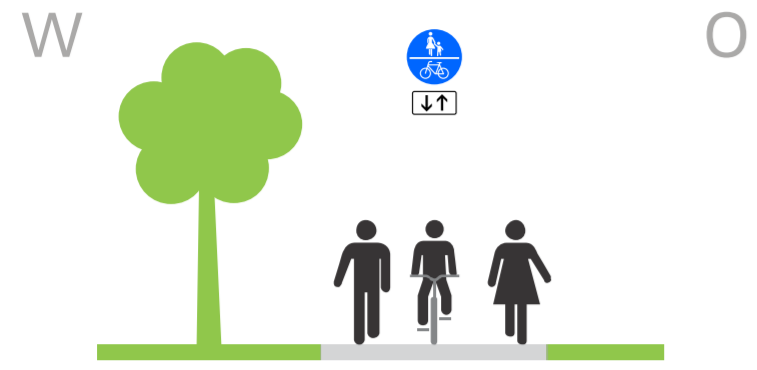
SW



Planung B-B

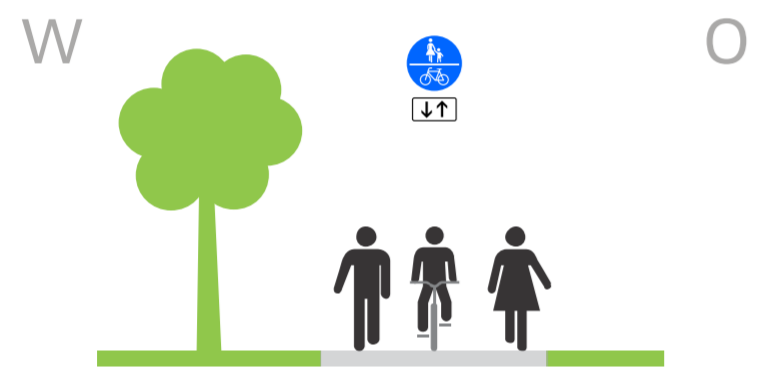






Bestand A-A

G	F / R	G
2,95	3,10	1,55
7,60		



Engstelle

G	F / R	G
2,95	3,10	1,55
7,60		



SW



NO



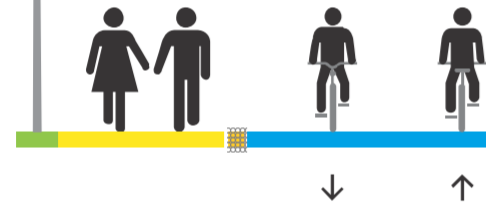
Bestand A-A

G	F / R	G
0,55	3,45	4,40
8,40		

SW



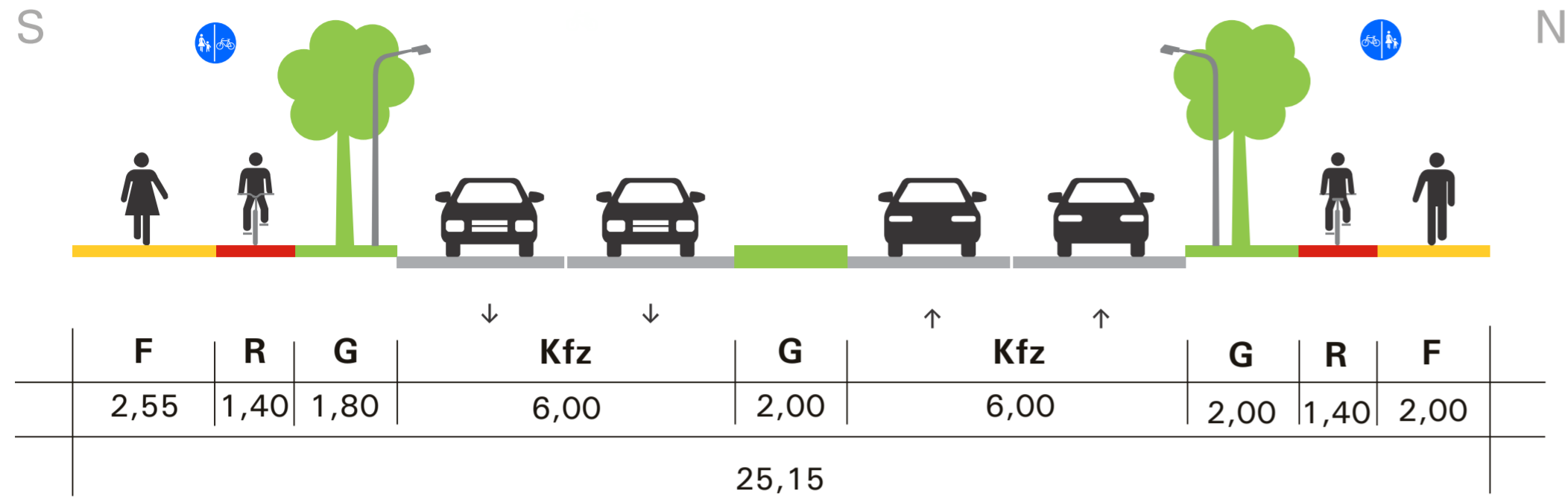
NO



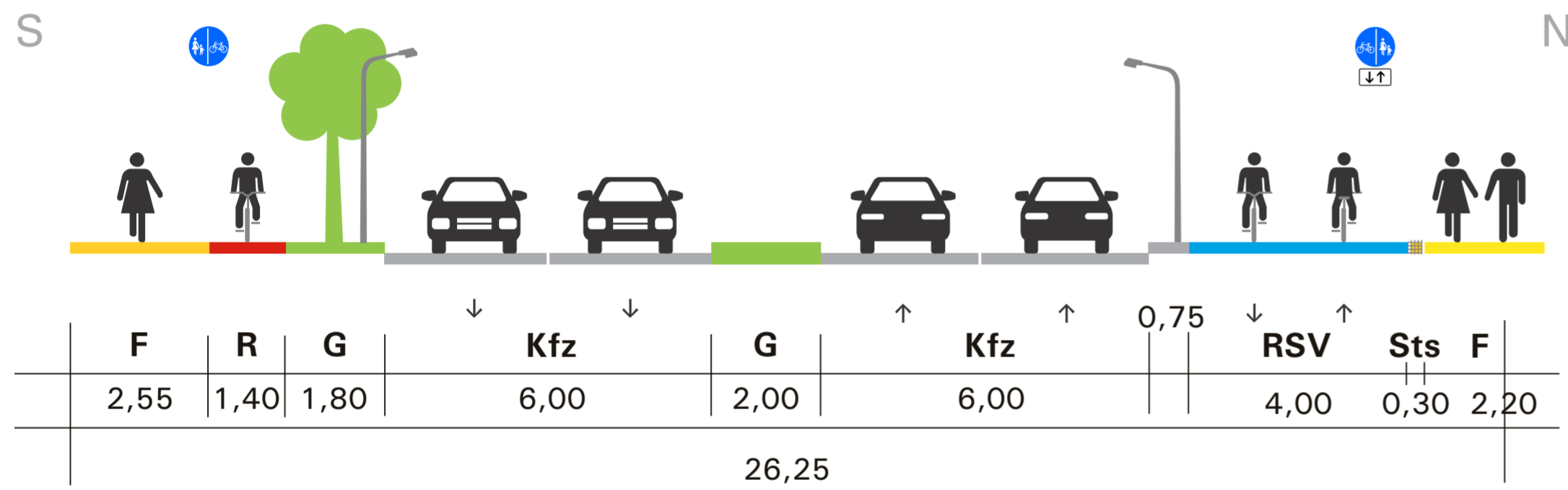
Planung A-A

G	F	Sts	RSV	G
0,55	2,20	0,30	4,00	1,35
8,40				



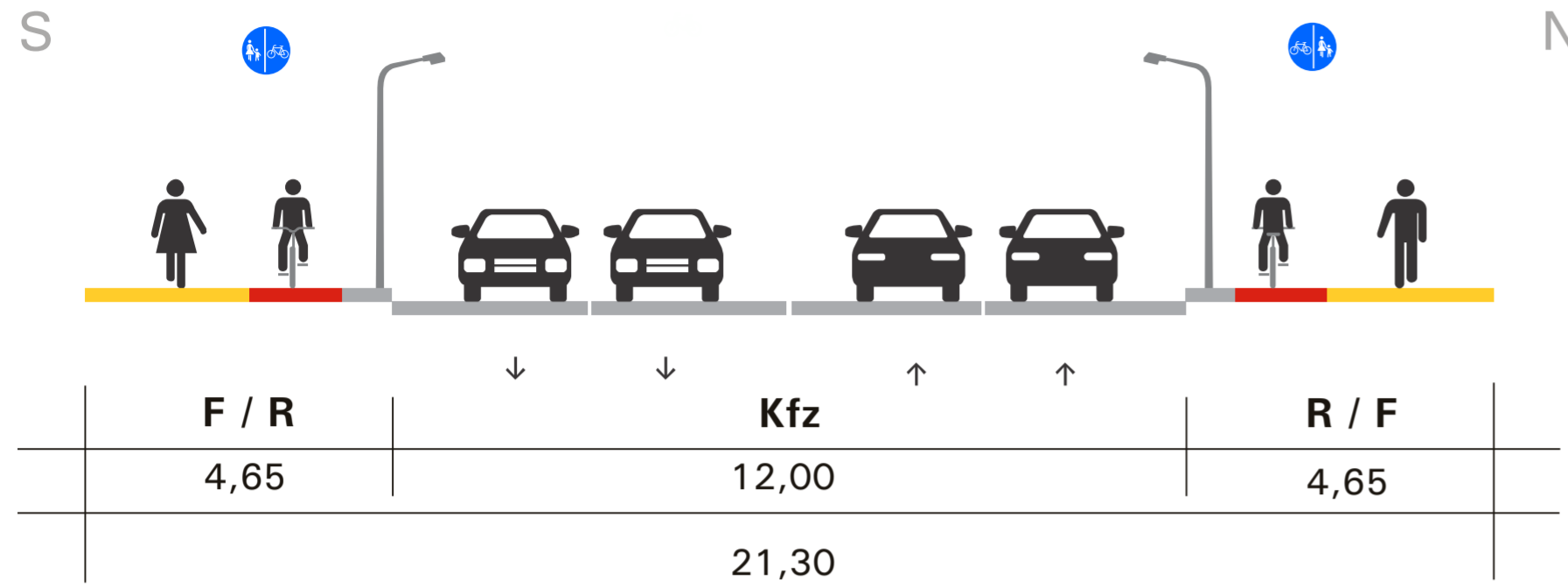


Bestand A-A

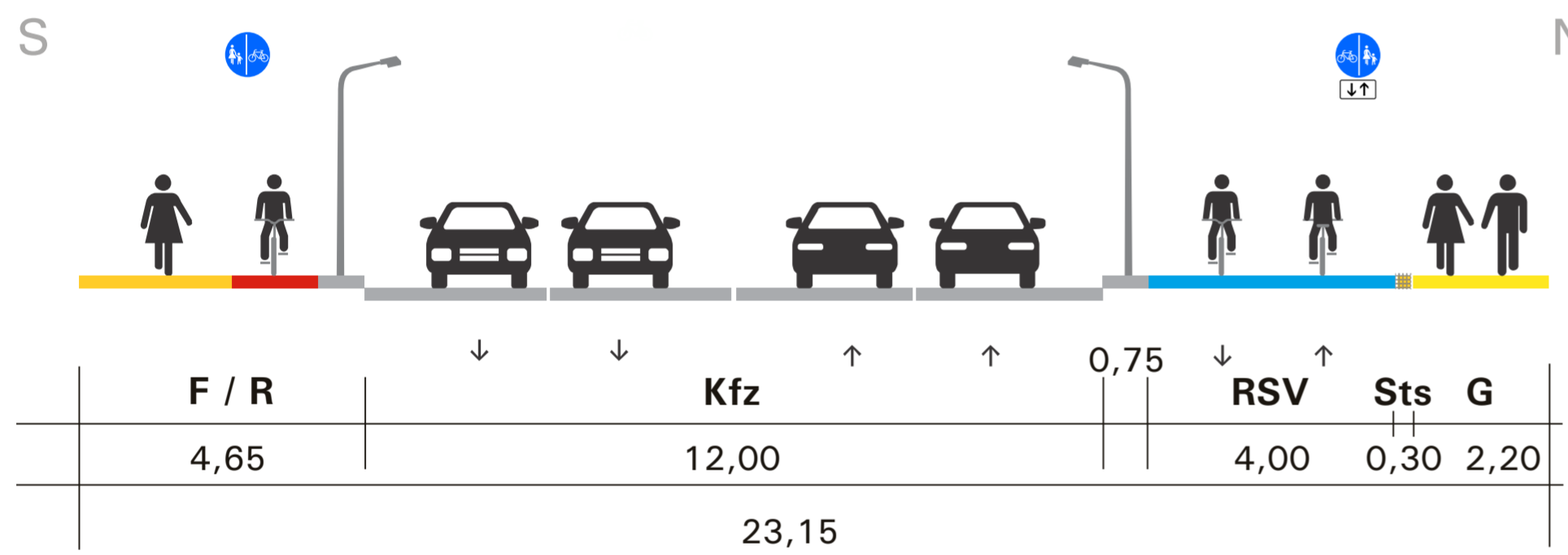


Planung A-A
Grunderwerb



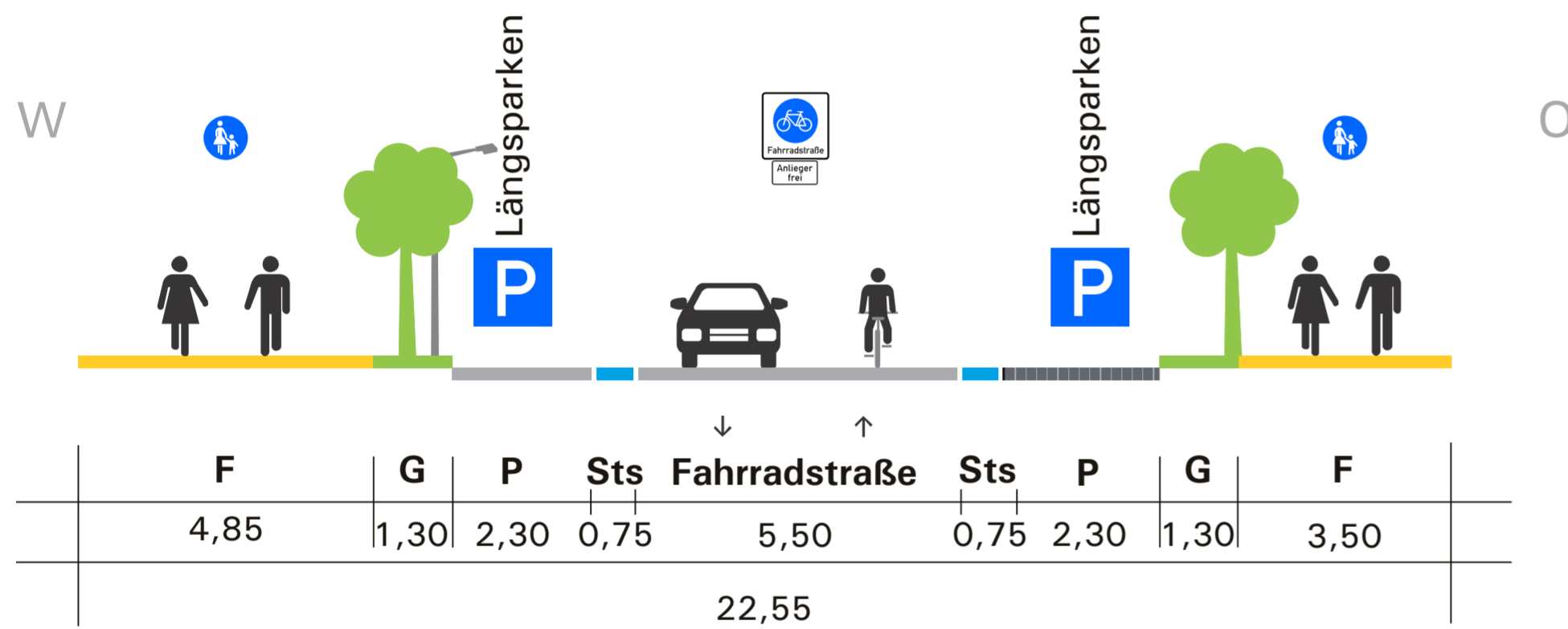
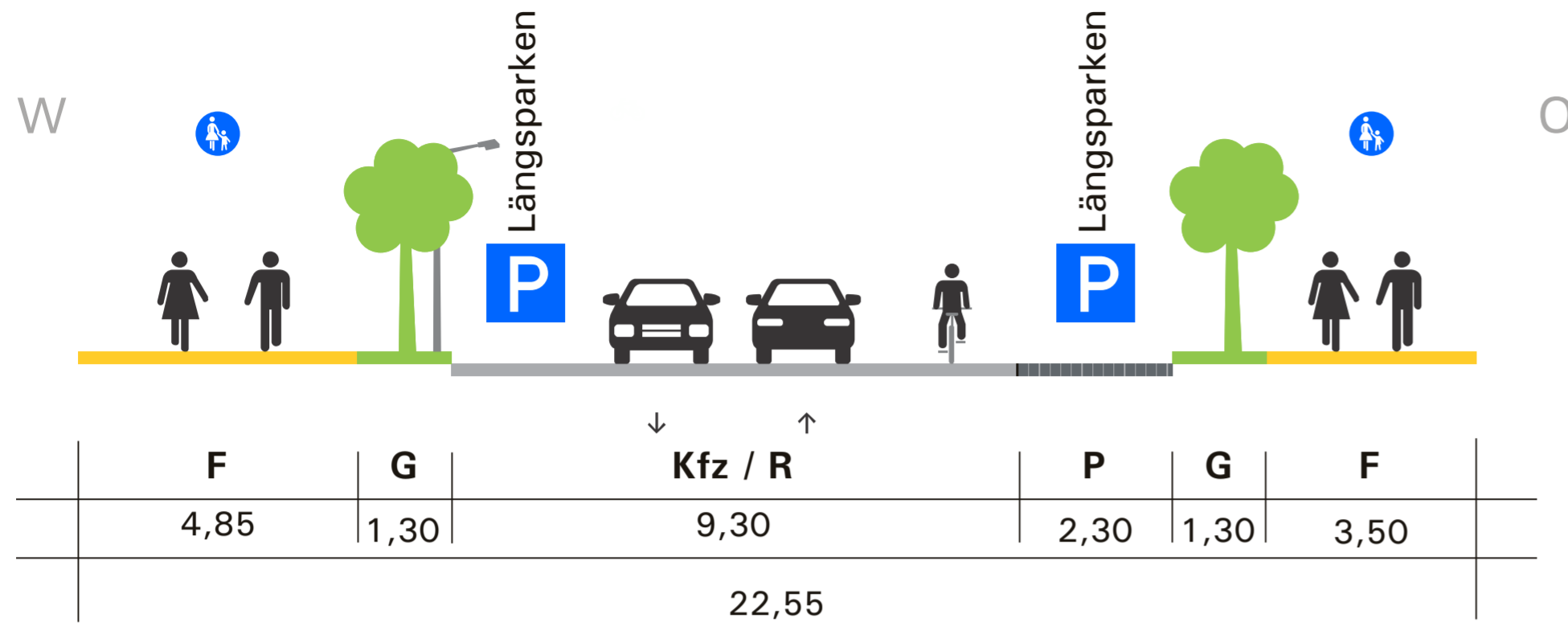


Bestand B-B



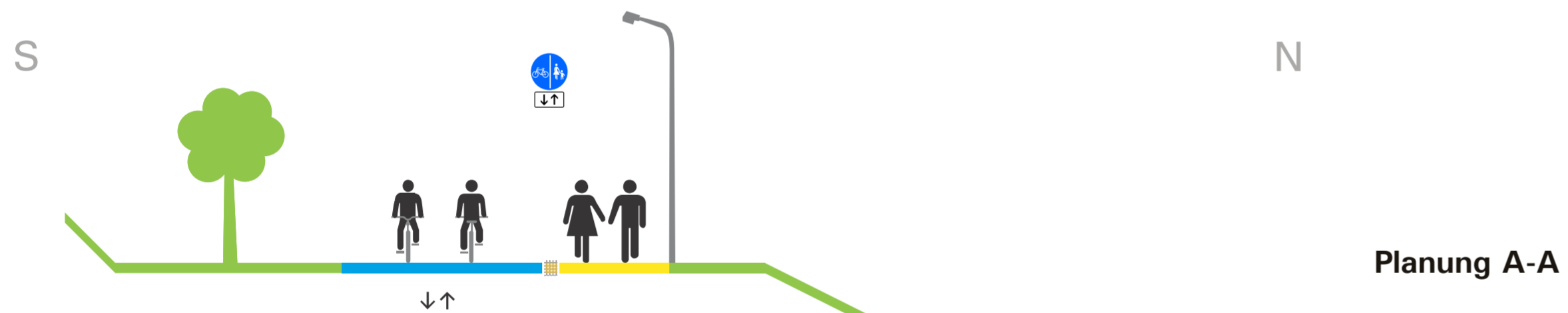
Planung B-B





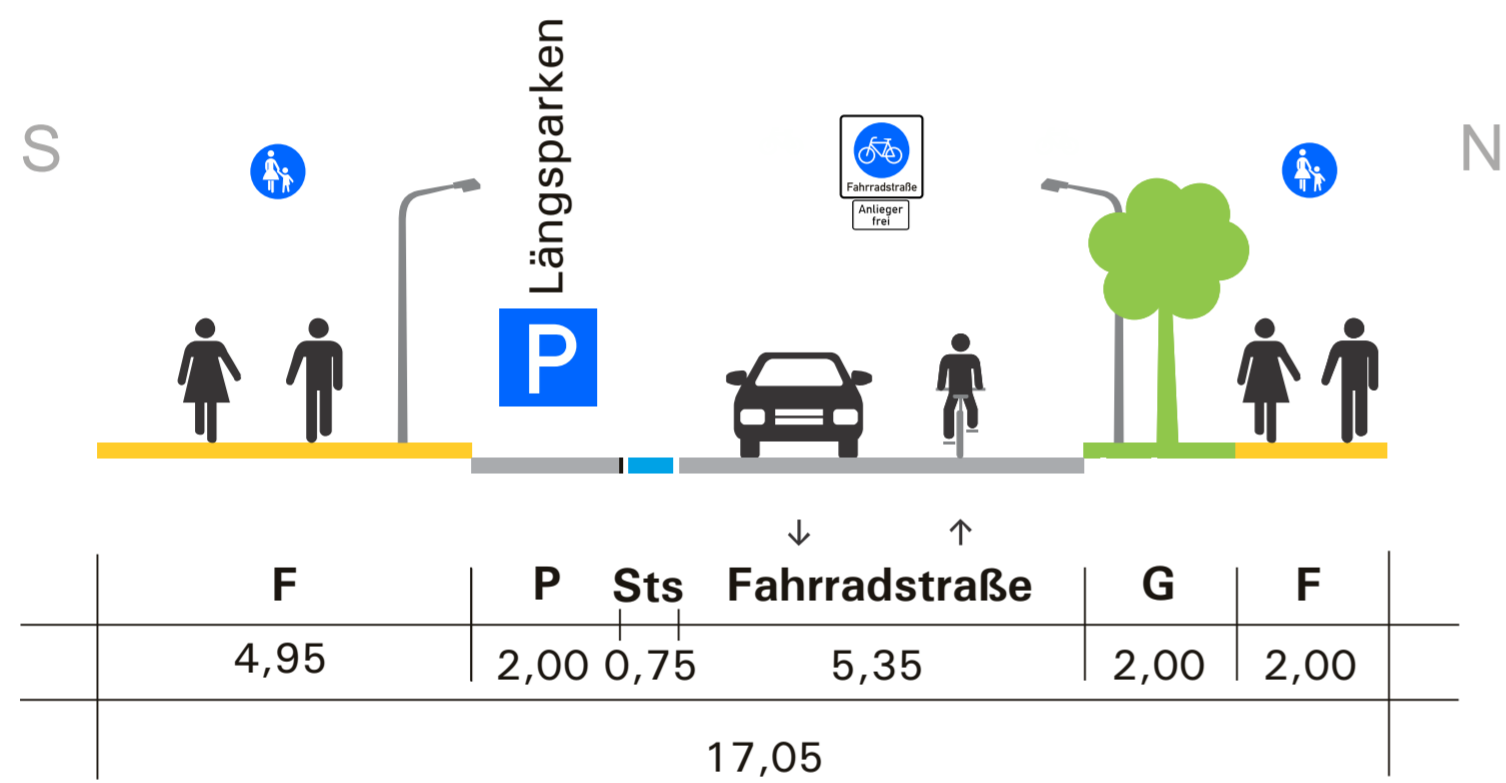
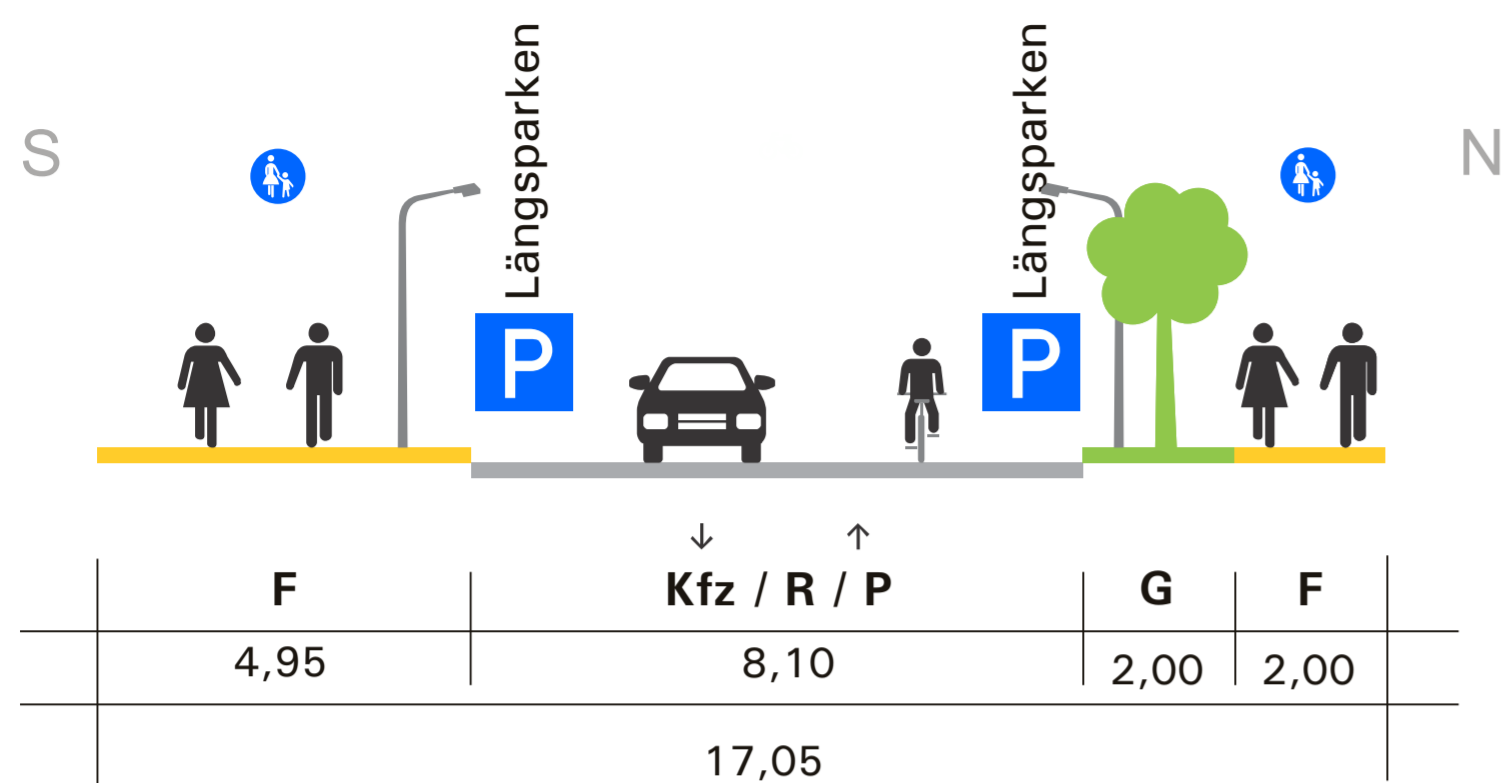


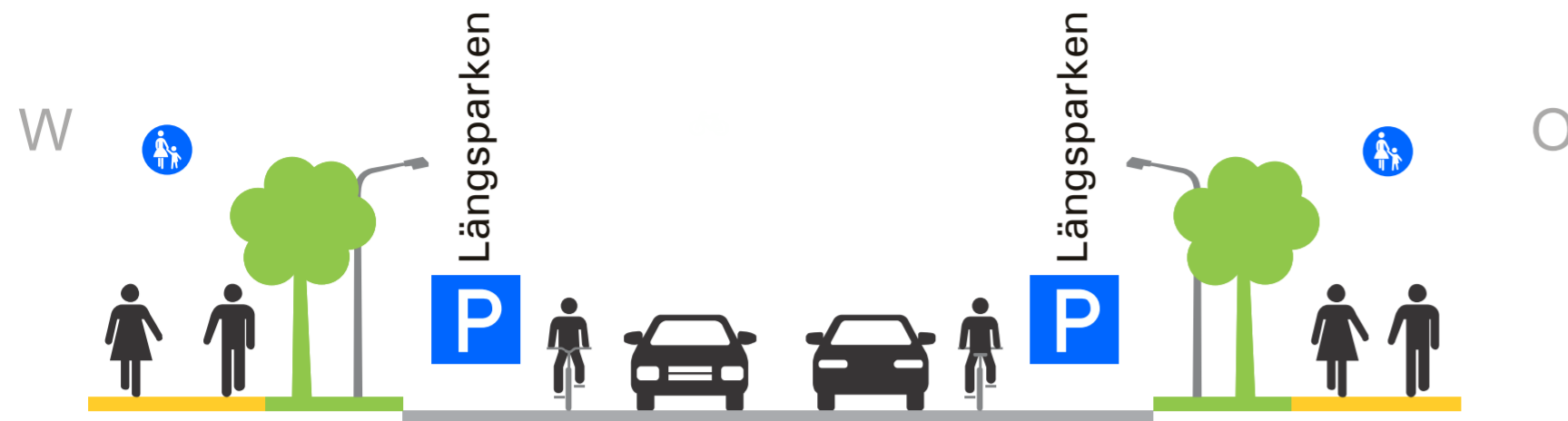
G	F / R	G	Böschung
5,55	3,40	5,00	9,25
23,20			



G	RSV	Sts	F	G	Böschung
5,55	4,00	0,30	2,20	1,90	9,25
23,20					







Bestand A-A

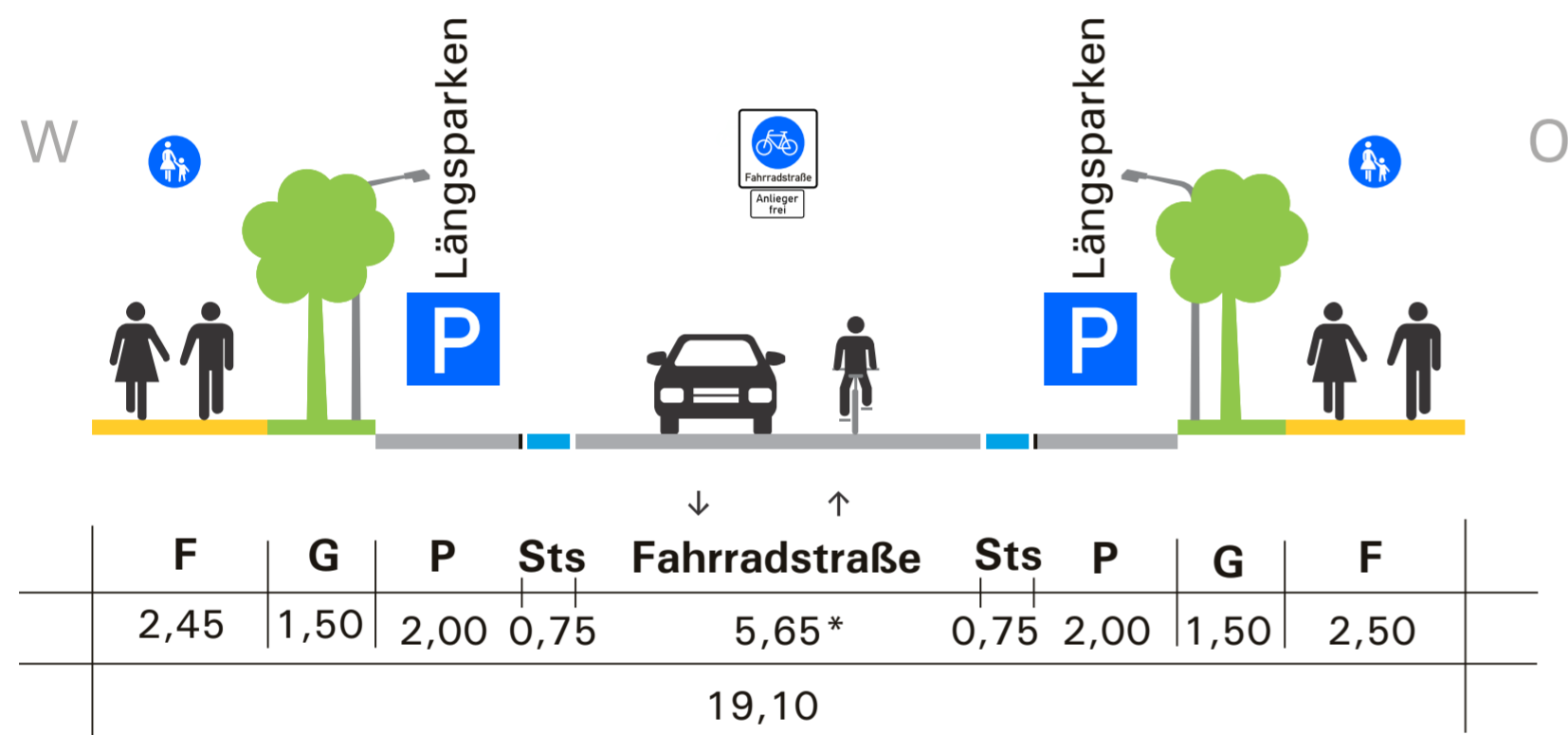
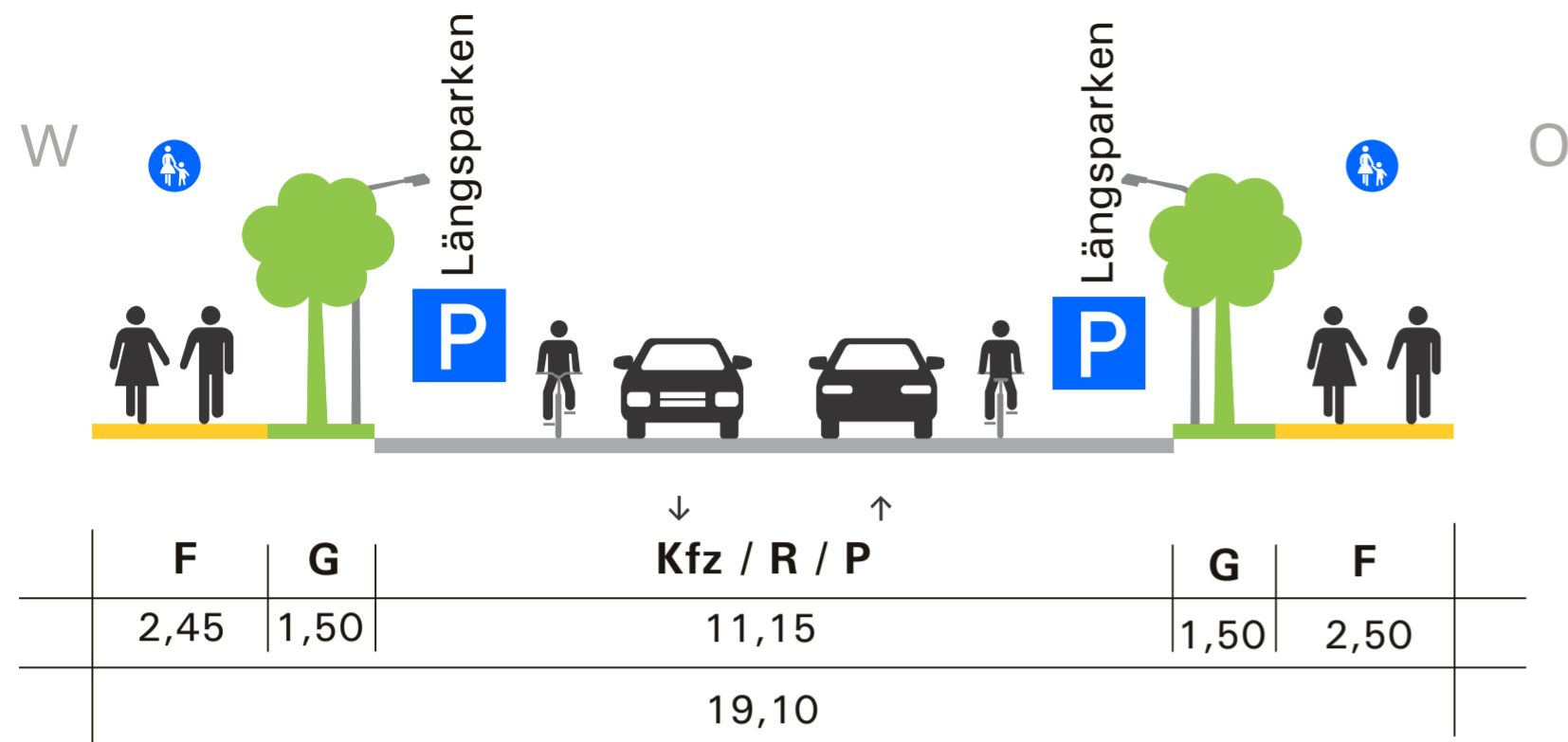
F	G	Kfz / R / P		G	F
2,60	2,00			2,00	2,50
20,05					



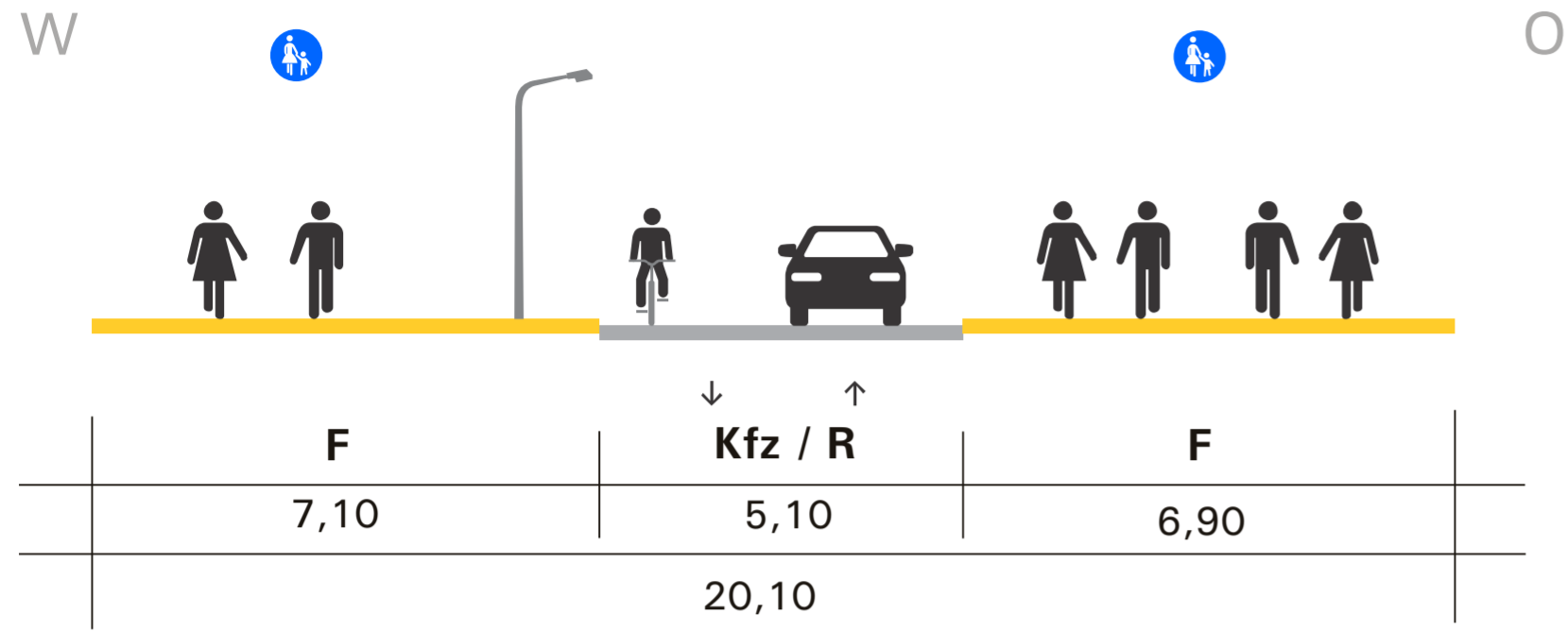
Planung A-A

F	G	P	Sts	Fahrradstraße	Sts	P	G	F
2,60	2,00	2,00	0,75	5,45	0,75	2,00	2,00	2,50
20,05								

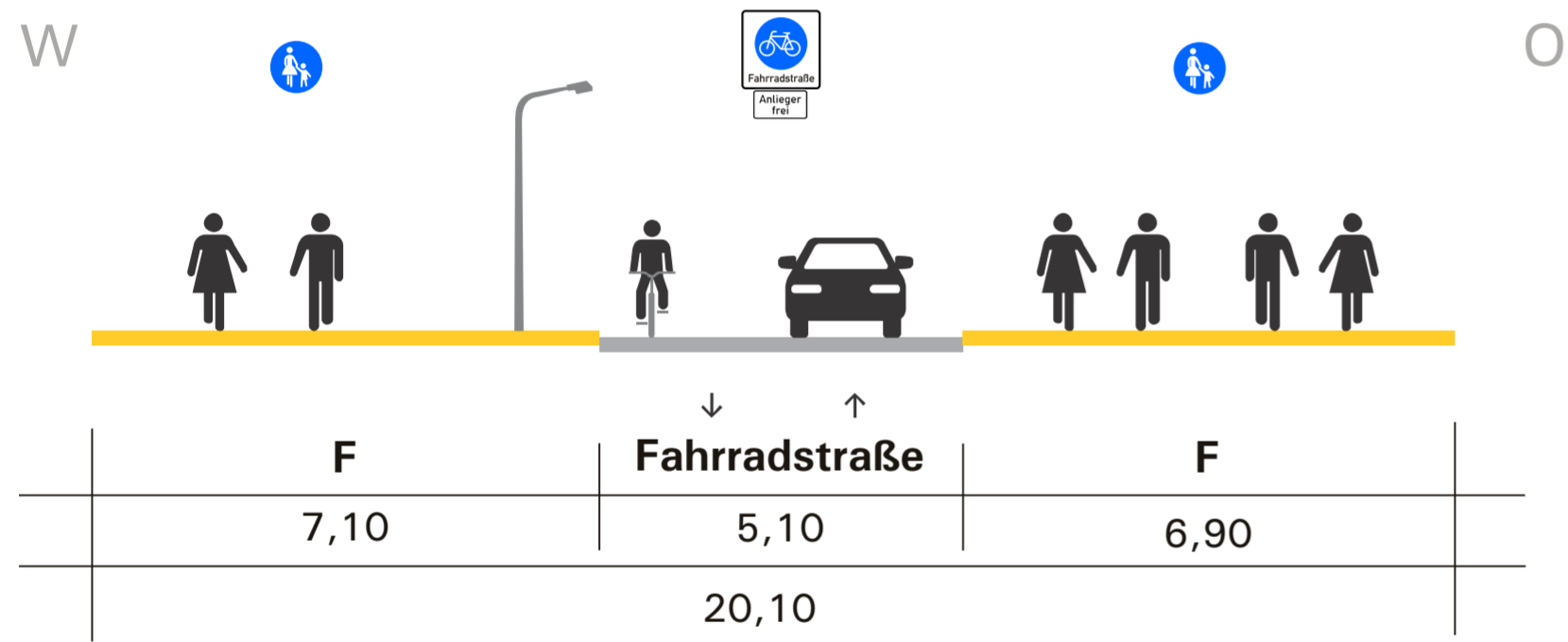




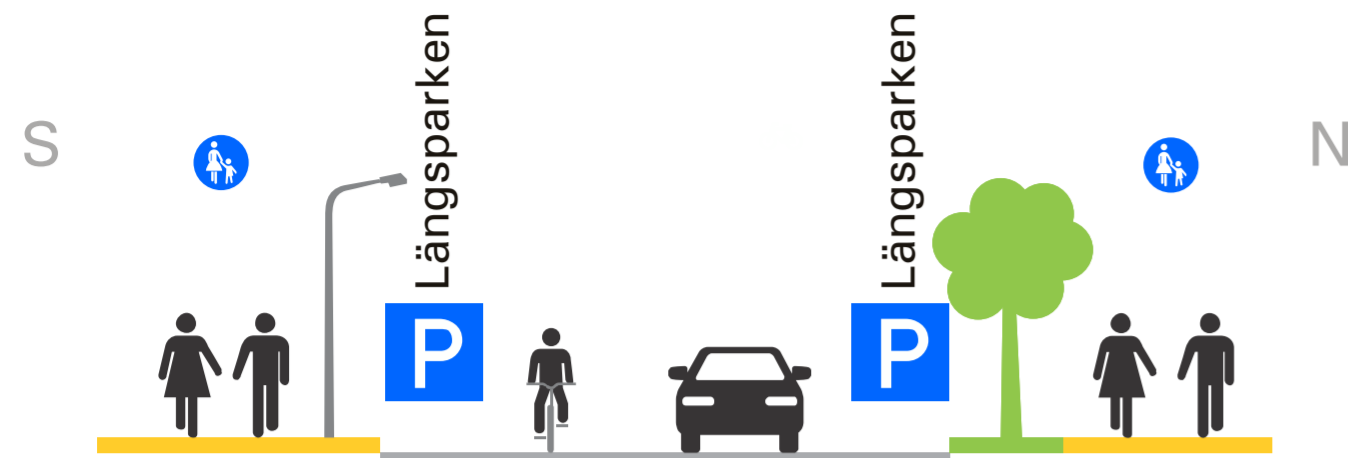
*Großteil des Abschnittes 4,50 m



Bestand B-B
Einengung



Planung B-B



Bestand A-A

	↓	↑		
F	Kfz / R / P		G	F
3,75	7,55		1,50	2,80
15,60				



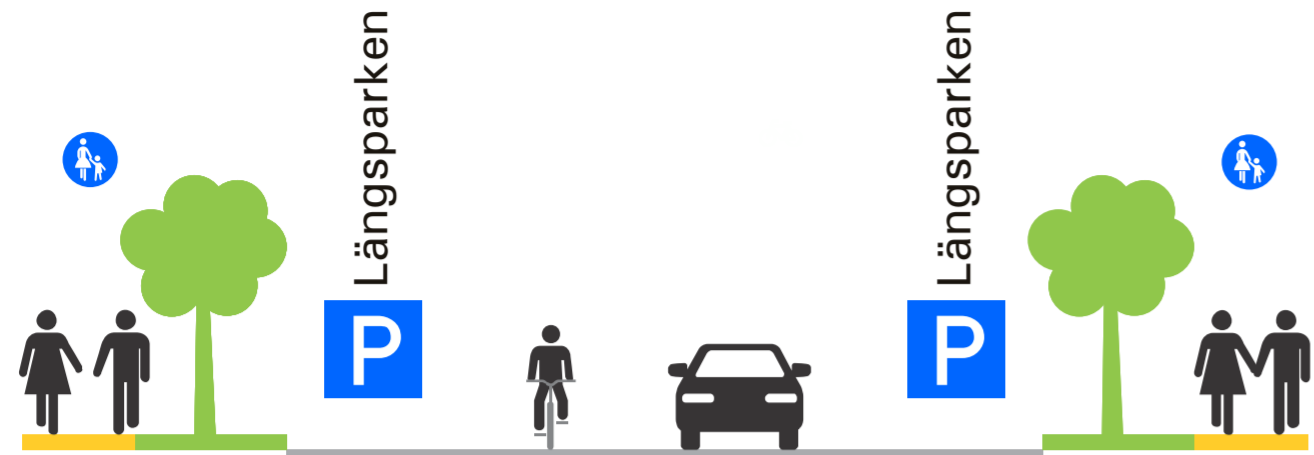
Planung A-A

	↓	↑			
F	Fahrradstraße	Sts	P	G	F
3,75	4,80	0,75	2,00	1,50	2,80
17,10					



W

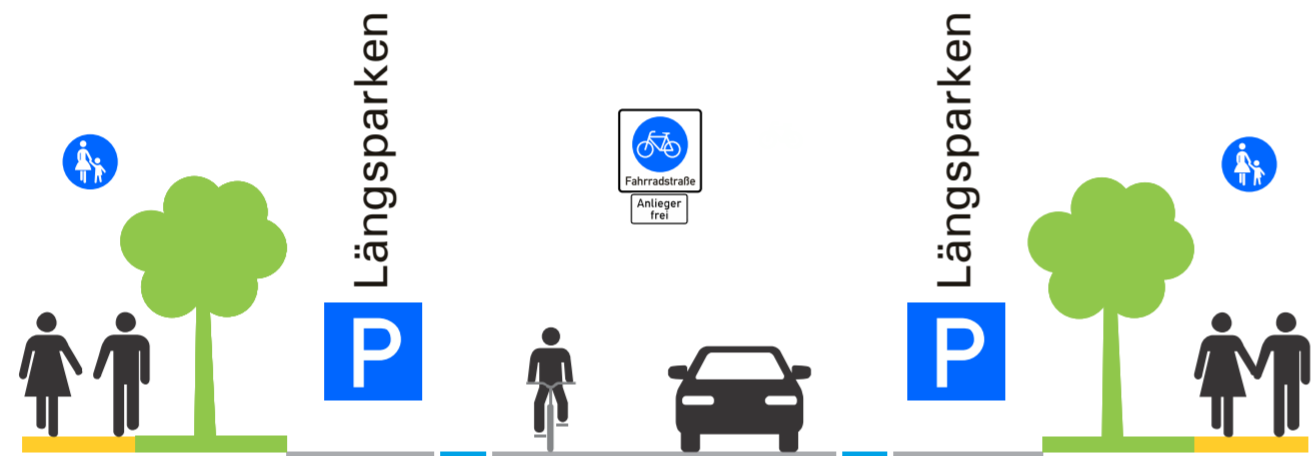
O



Bestand B-B

F	G	Kfz / R / P		G	F
1,50	2,00	10,00		2,00	1,50
17,00					

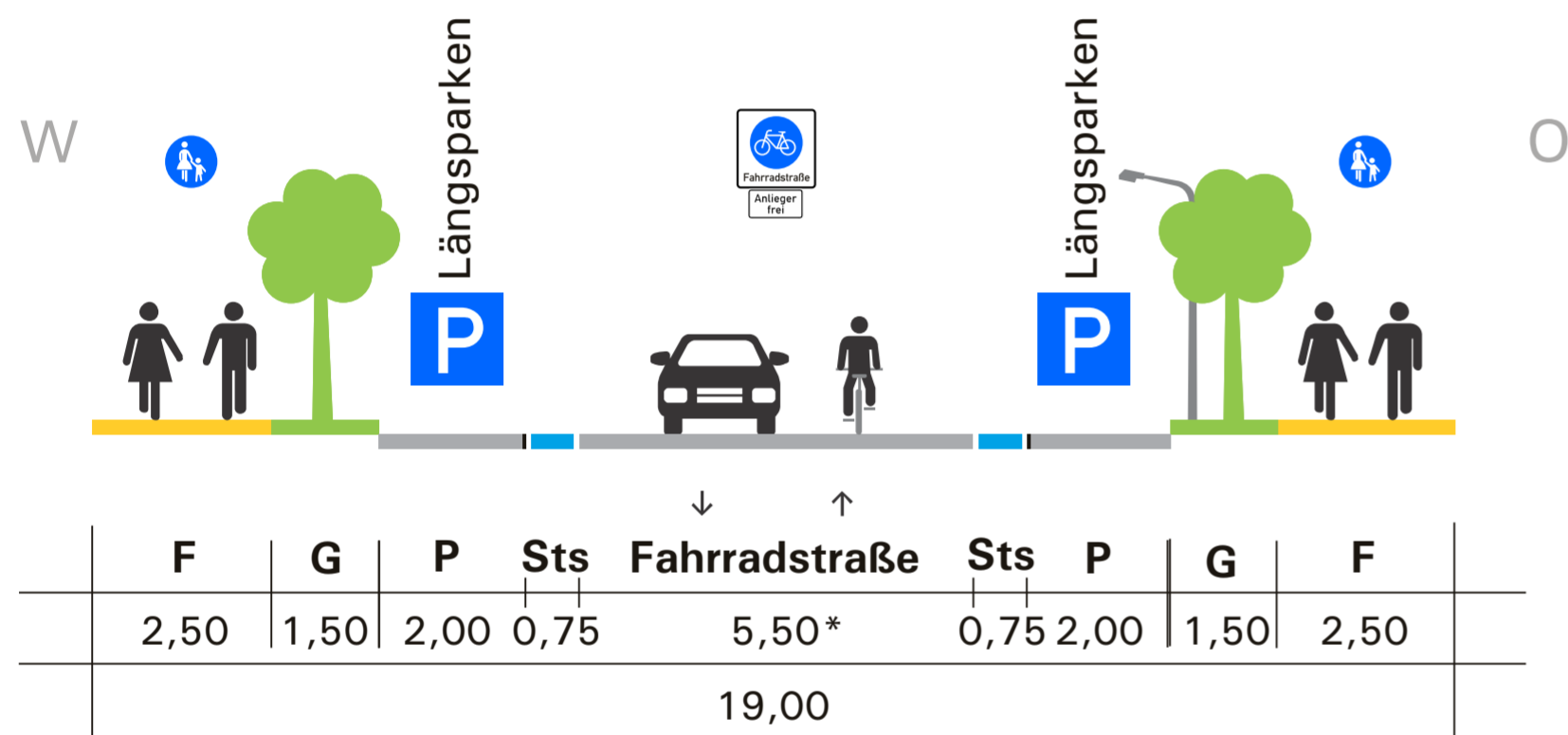
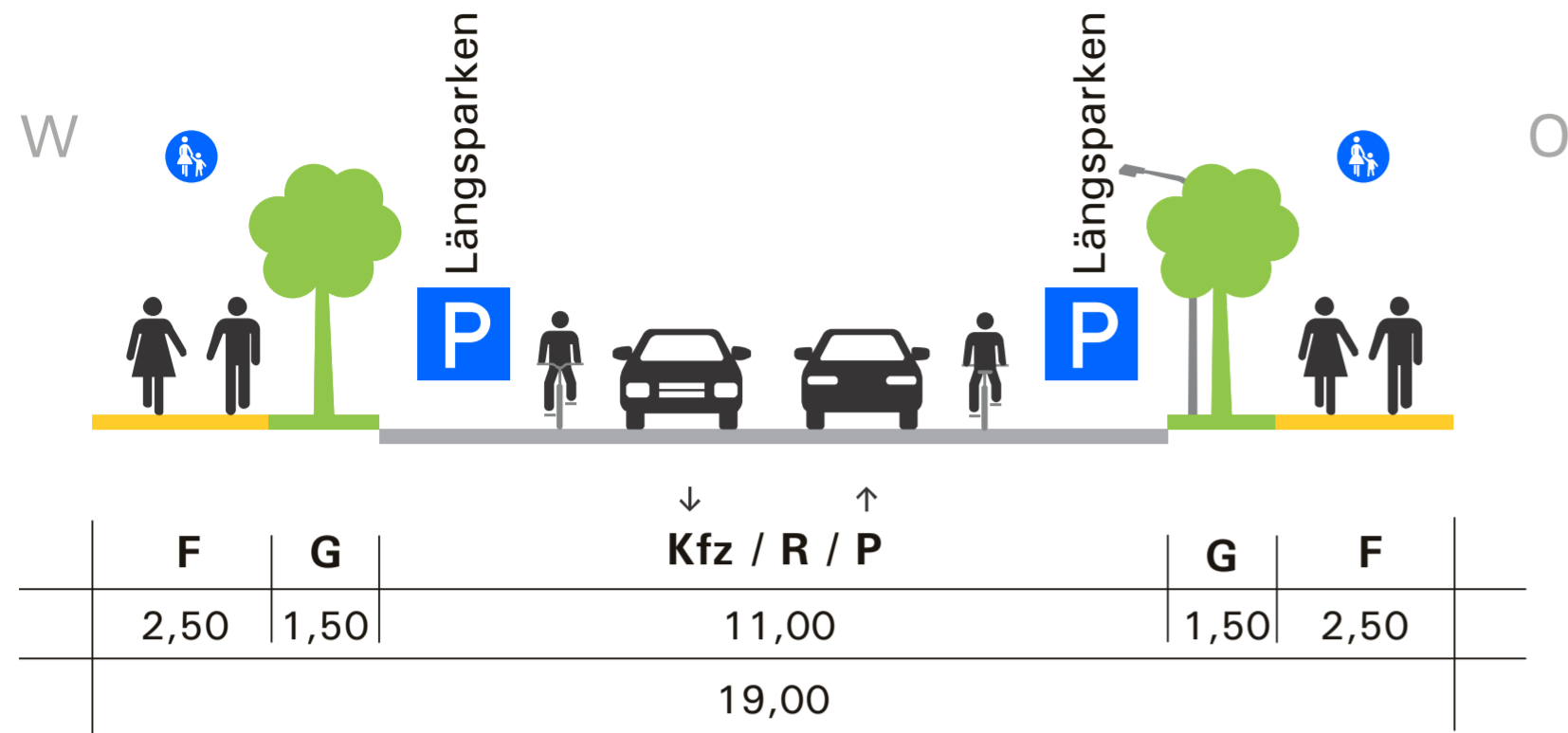
W



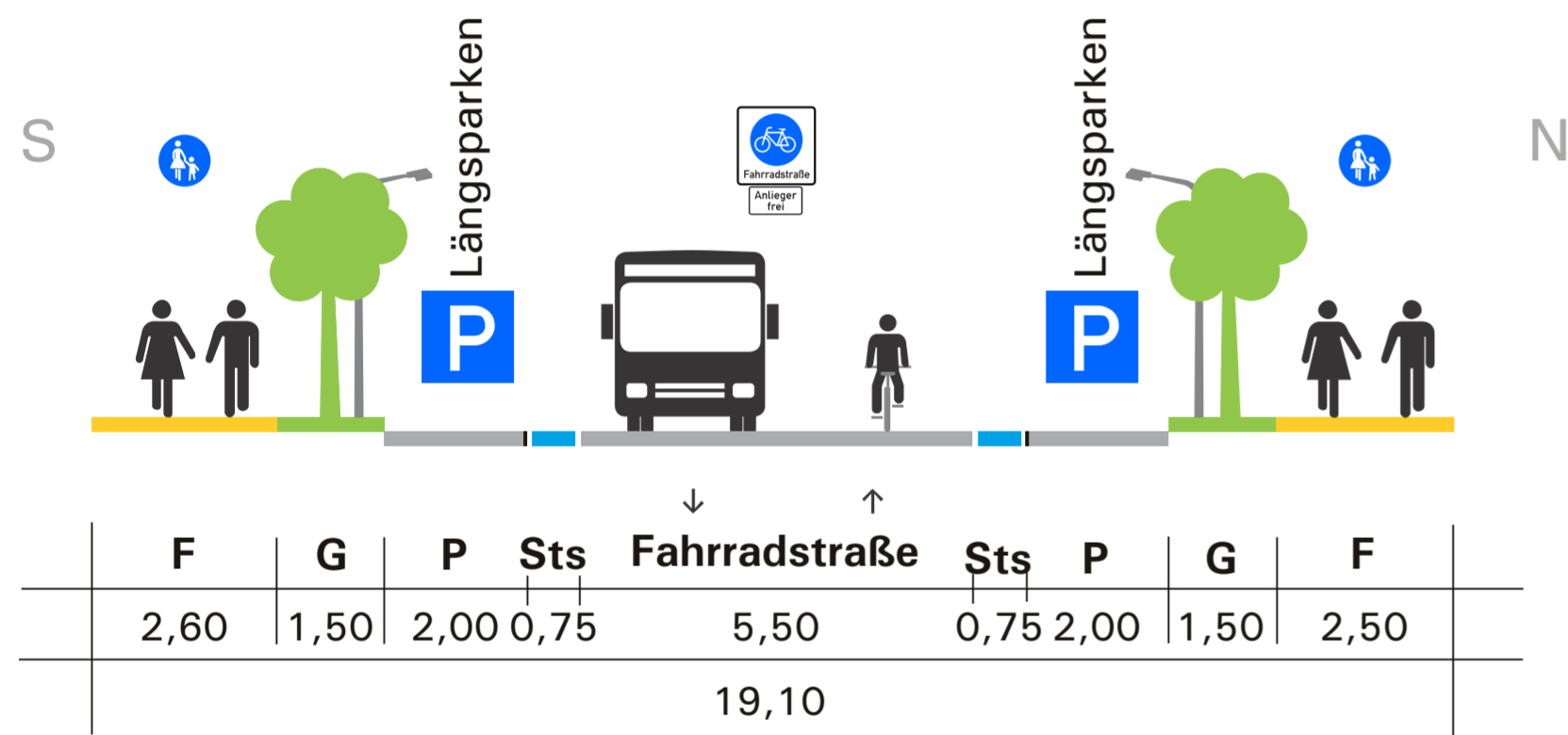
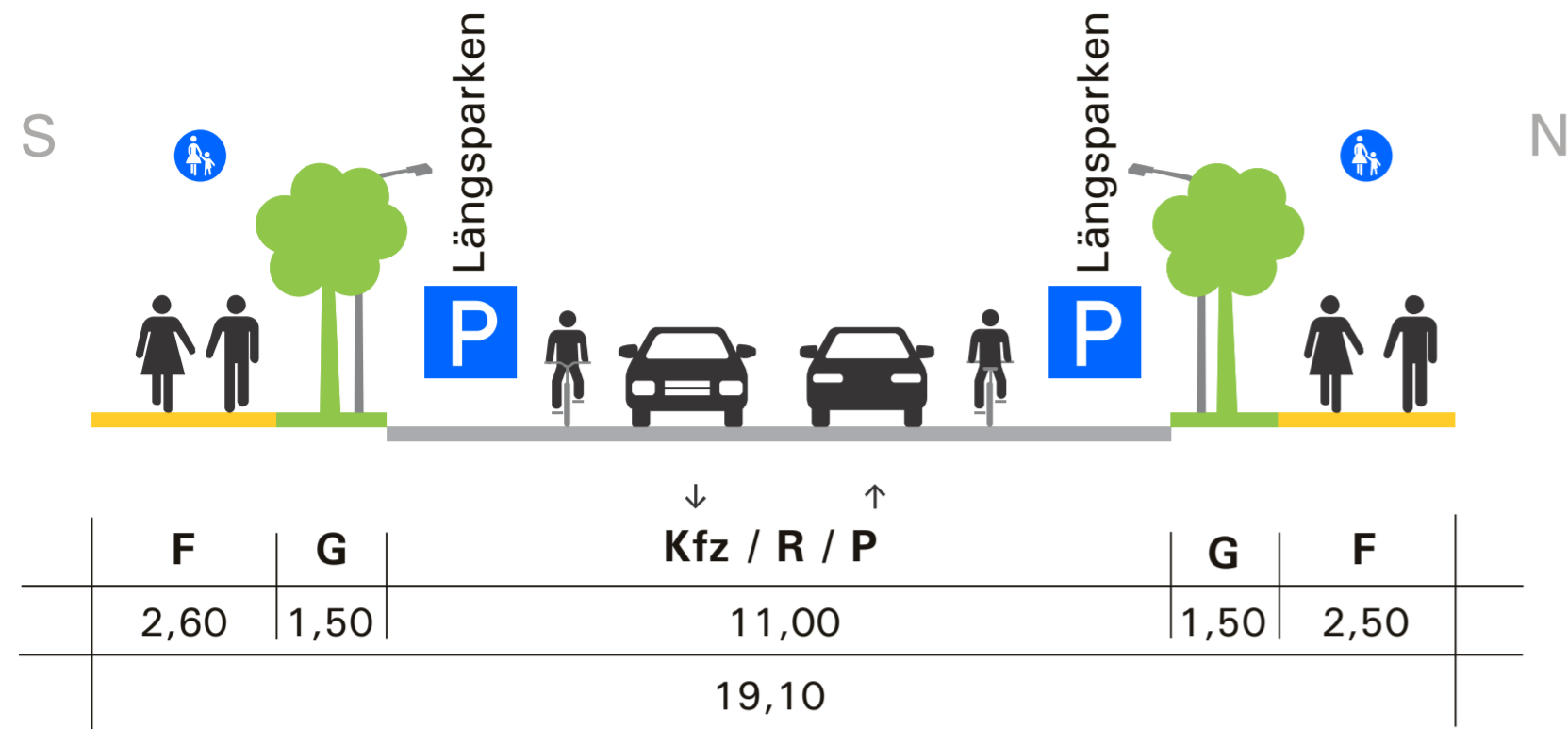
Planung B-B

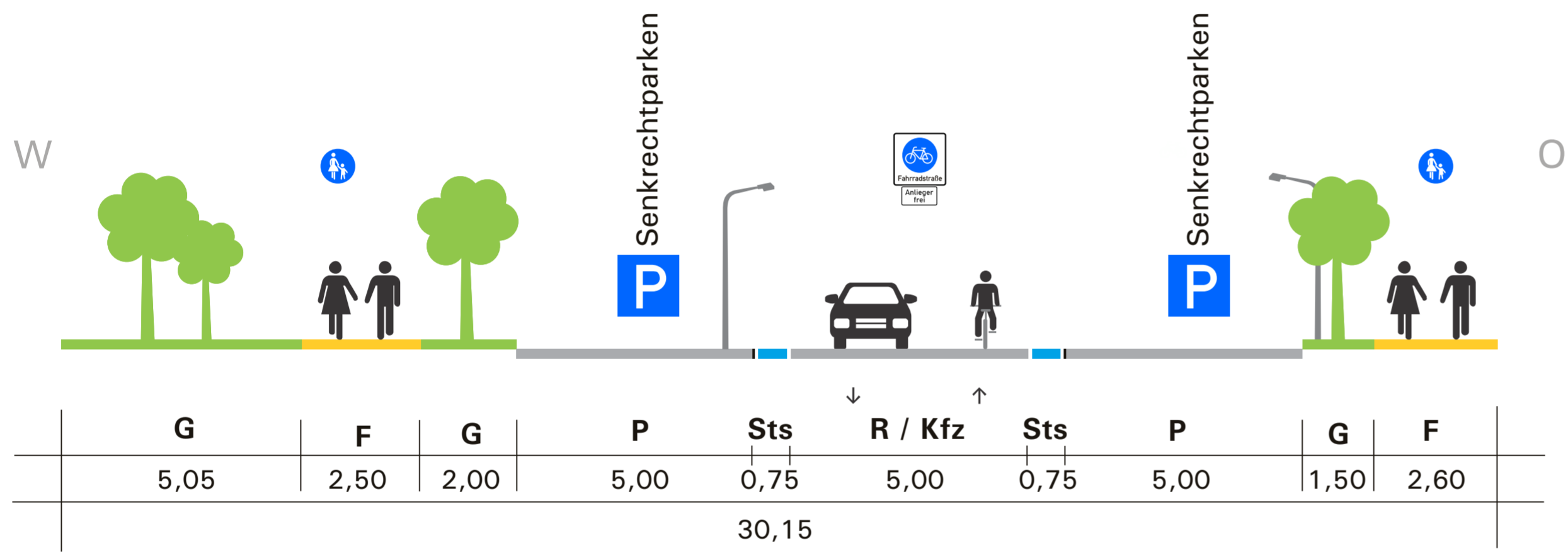
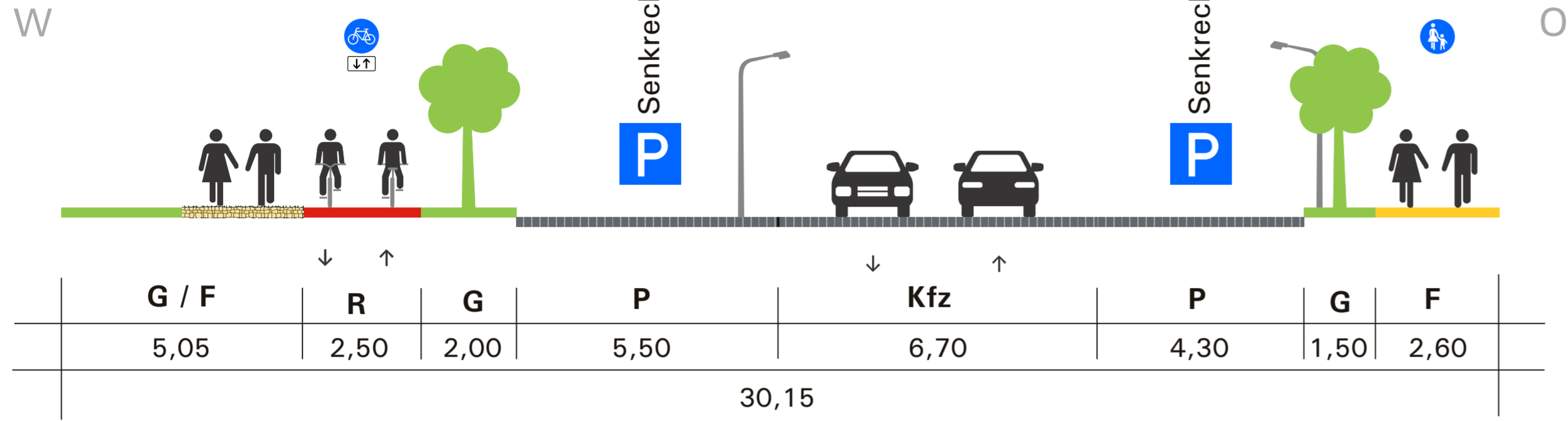
F	G	P	Sts	Kfz / R	Sts	P	G	F
1,50	2,00	2,00	0,75	4,50	0,75	2,00	2,00	1,50
17,00								

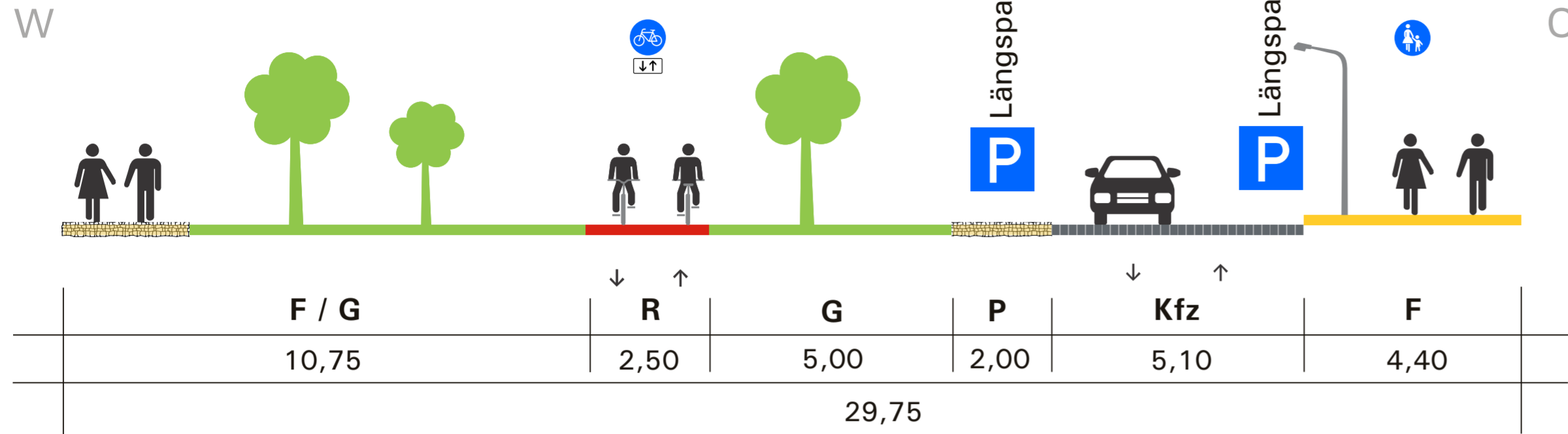




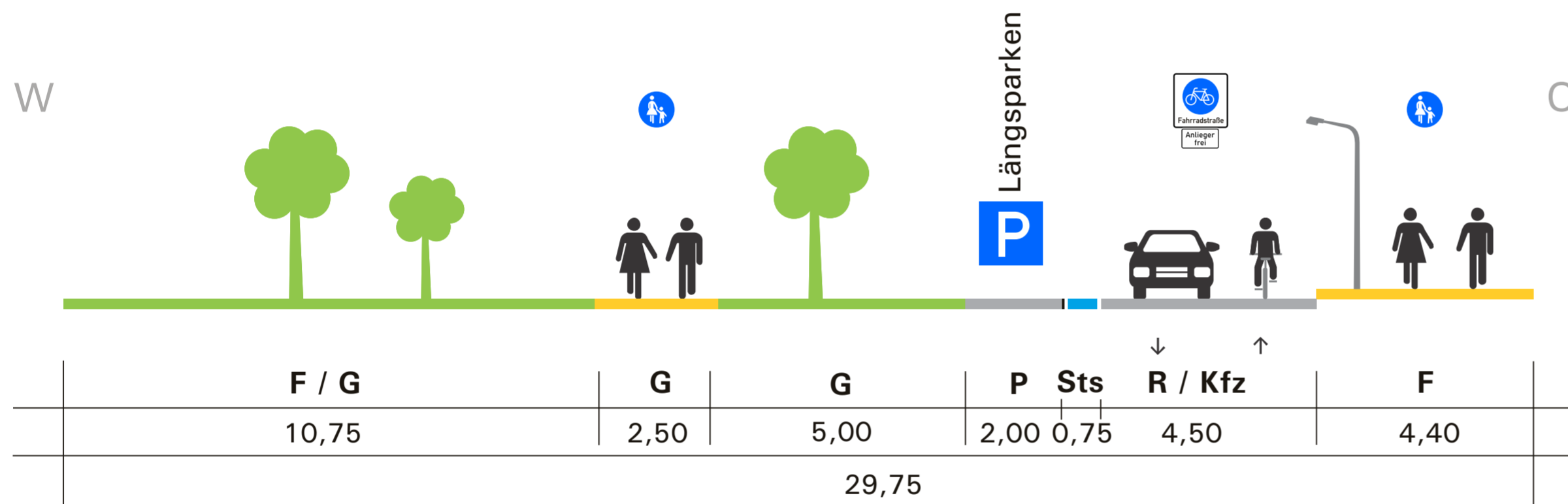
* Großteil des Abschnittes 4,50 m



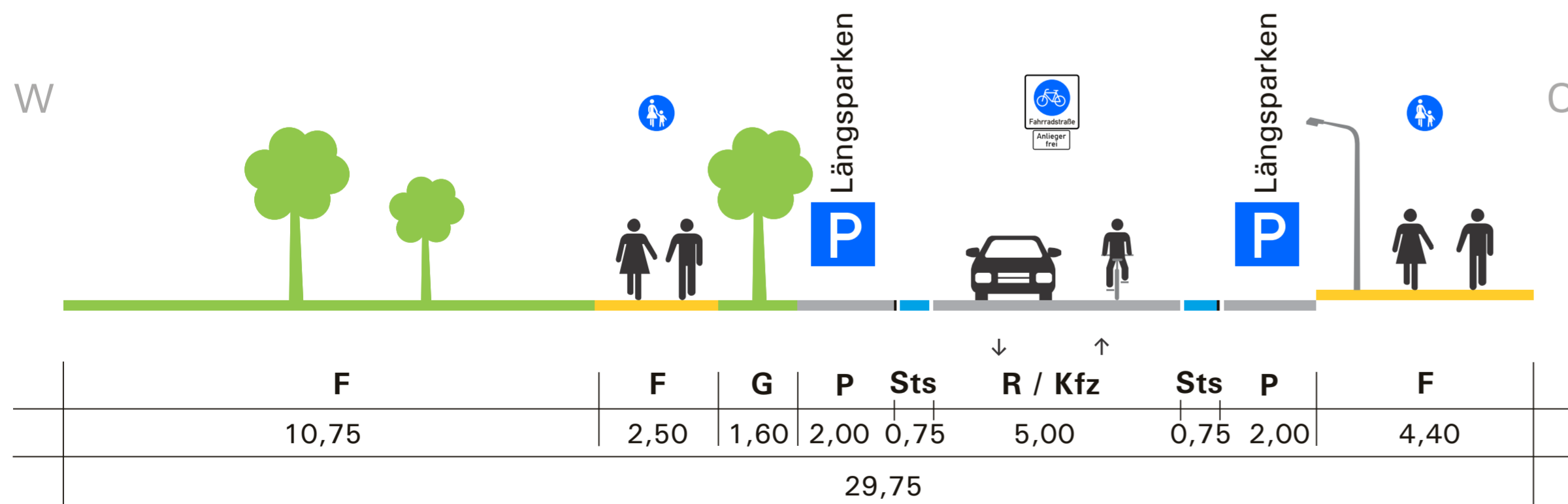




Bestand B-B

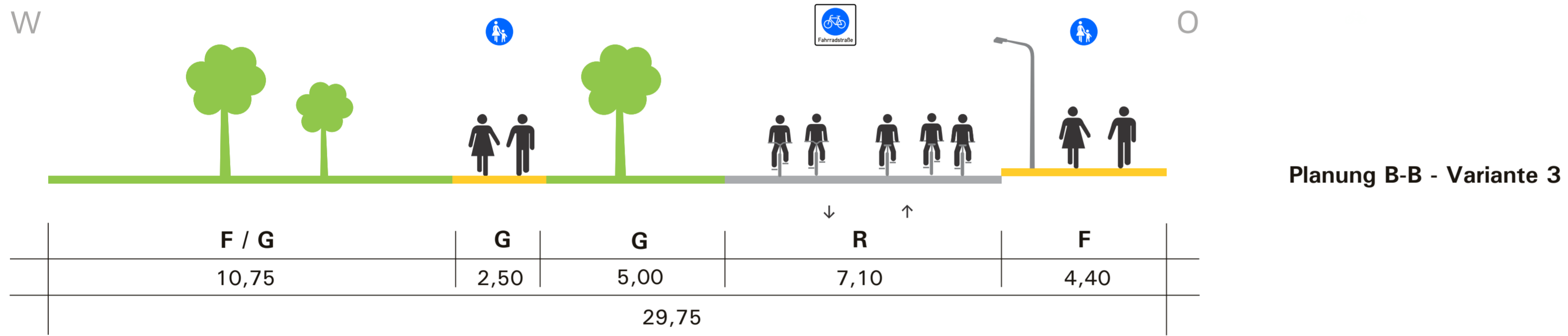
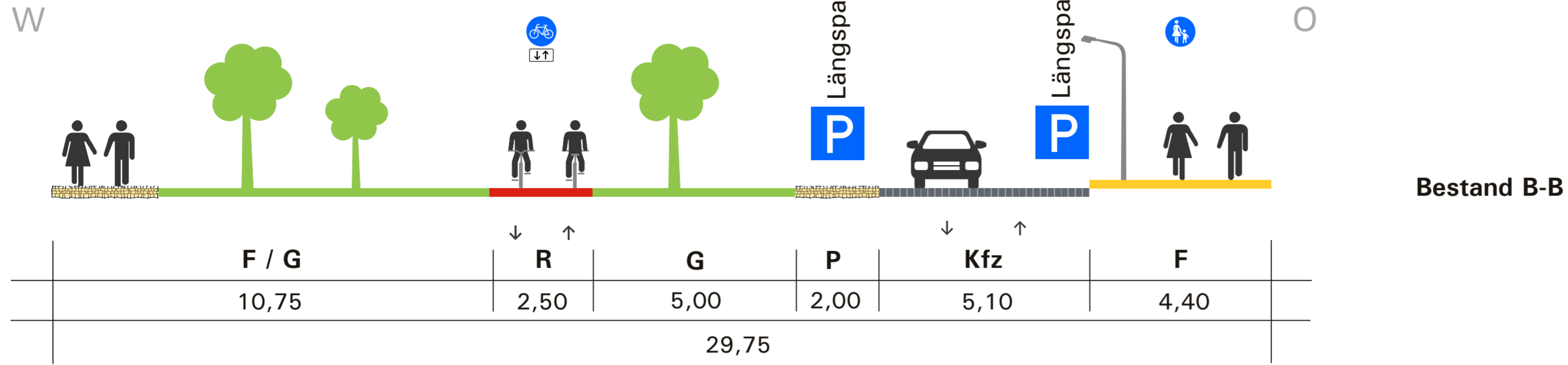


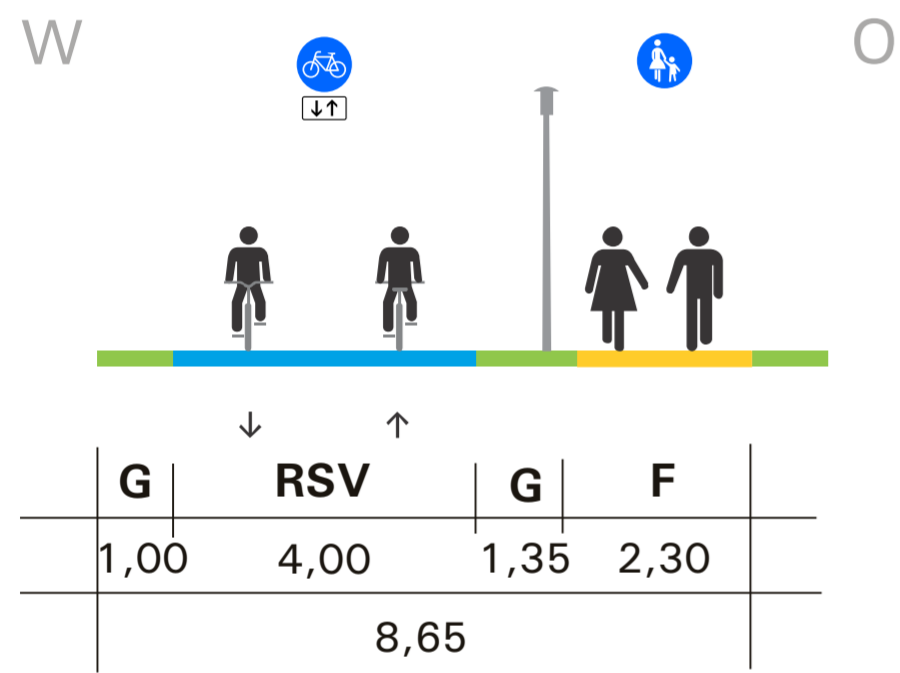
Planung B-B - Variante 1

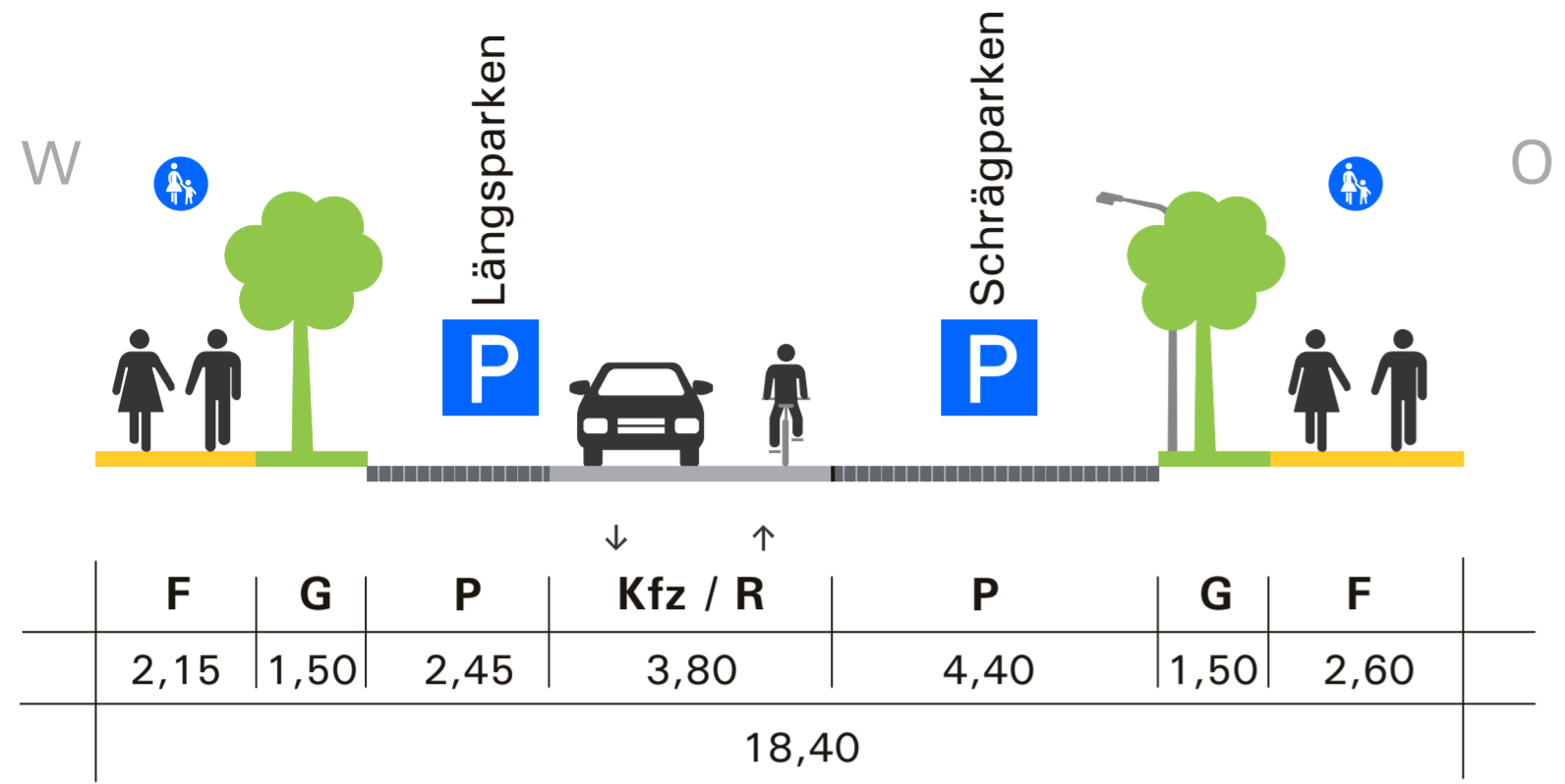


Planung B-B - Variante 2

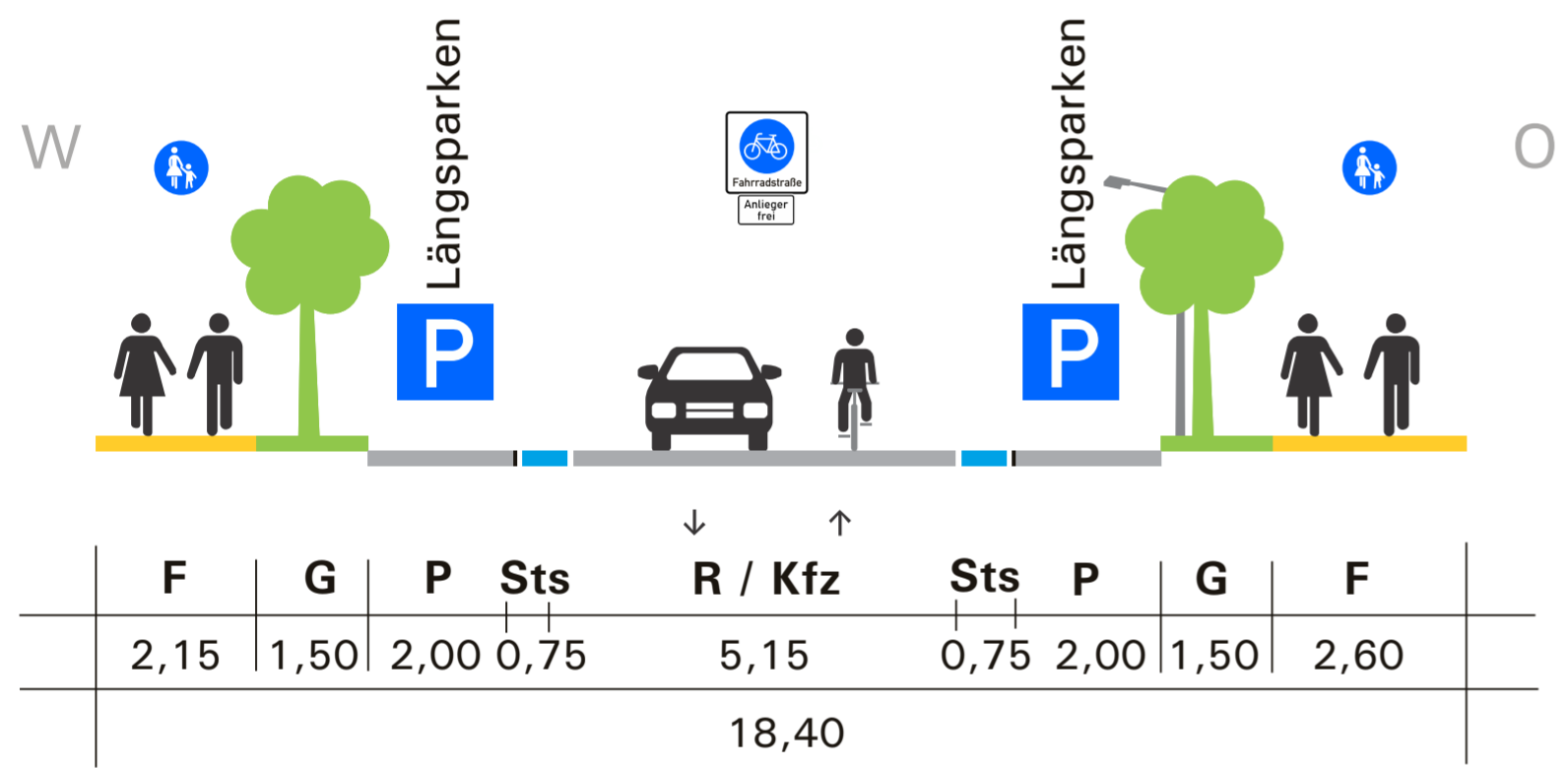






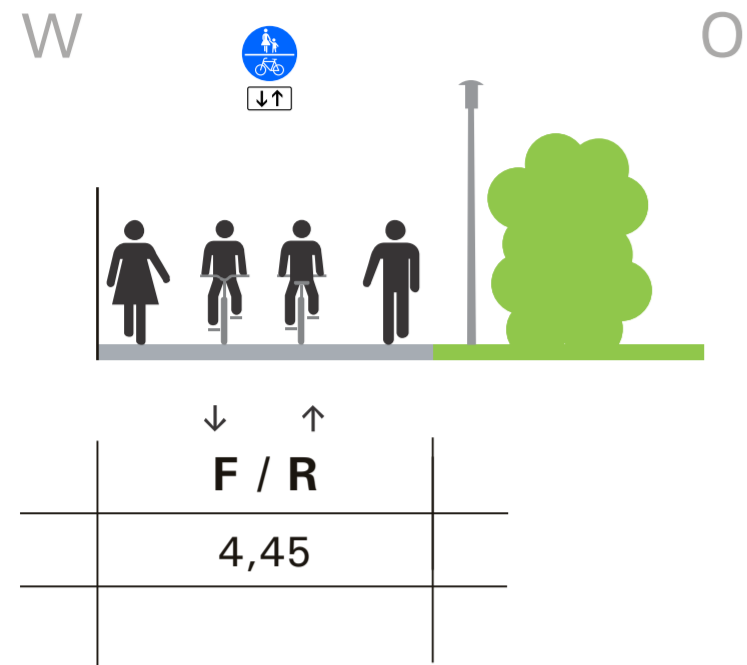


Bestand A-A

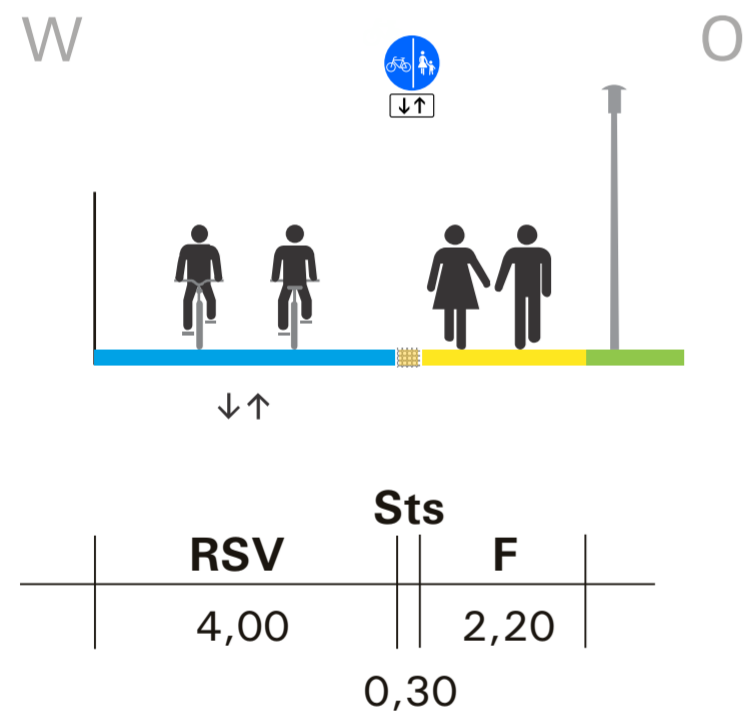
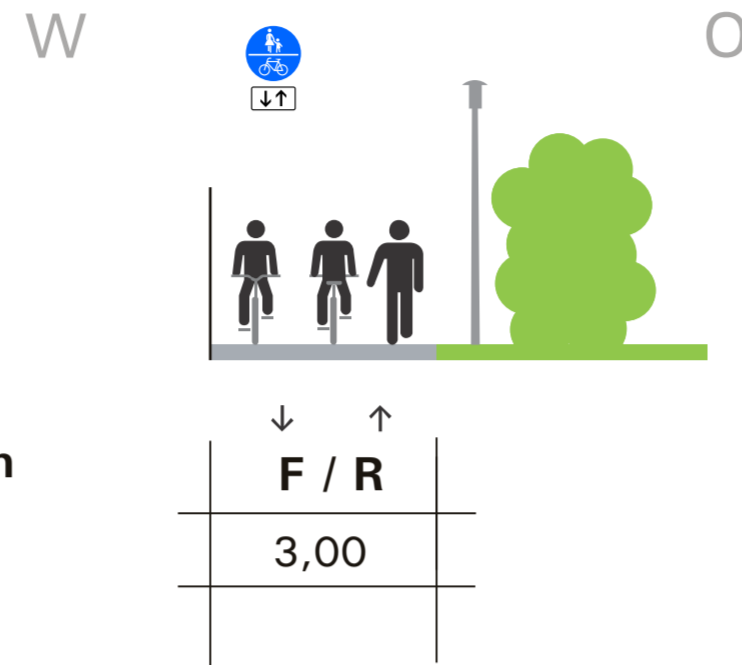


Planung A-A



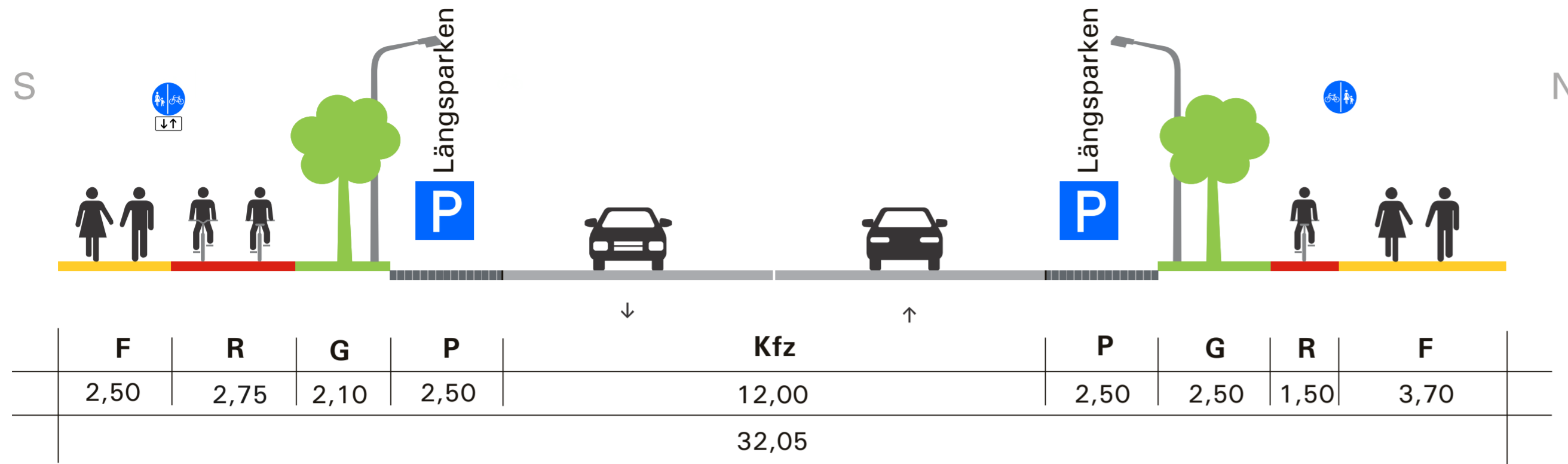


Bestand A-A
Engstelle
Gründerwerb erforderlich

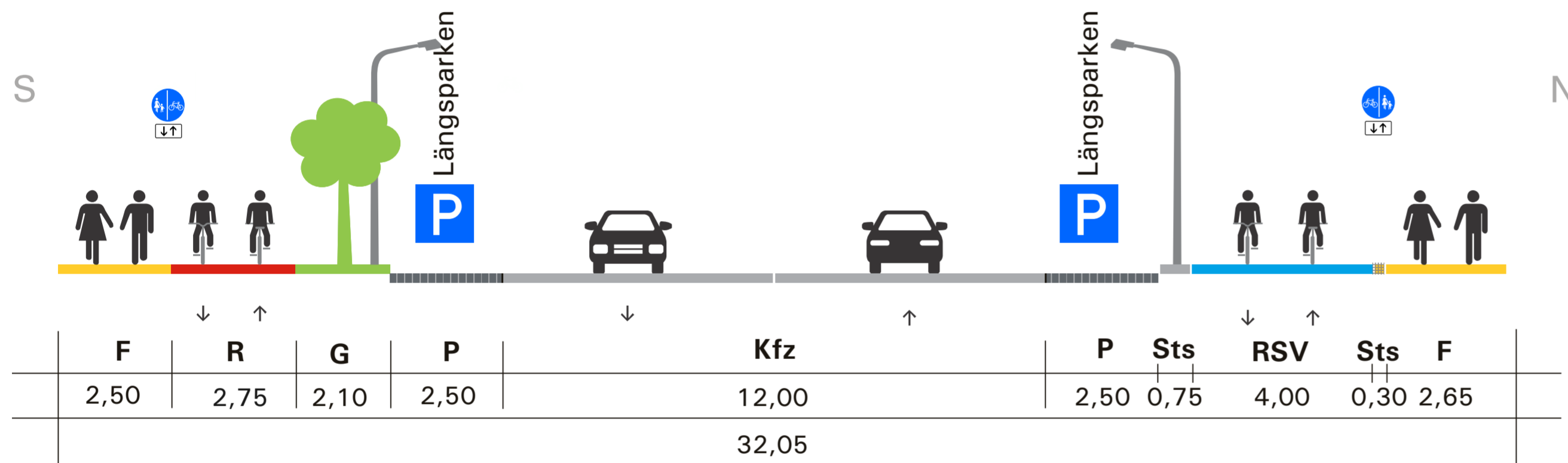


Planung A-A

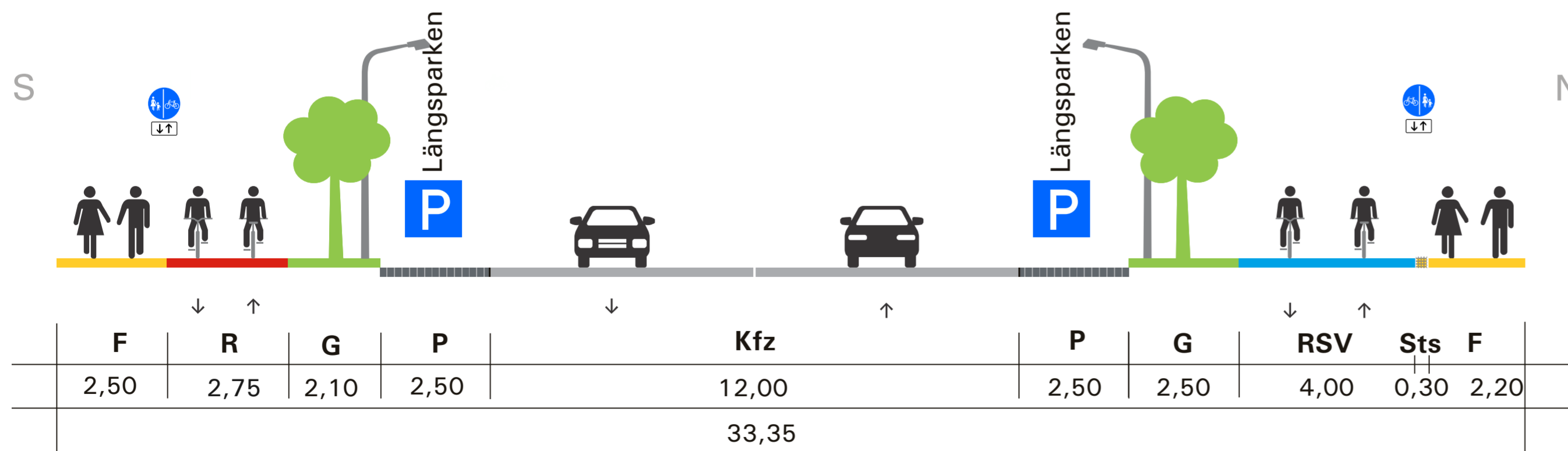




Bestand A-A

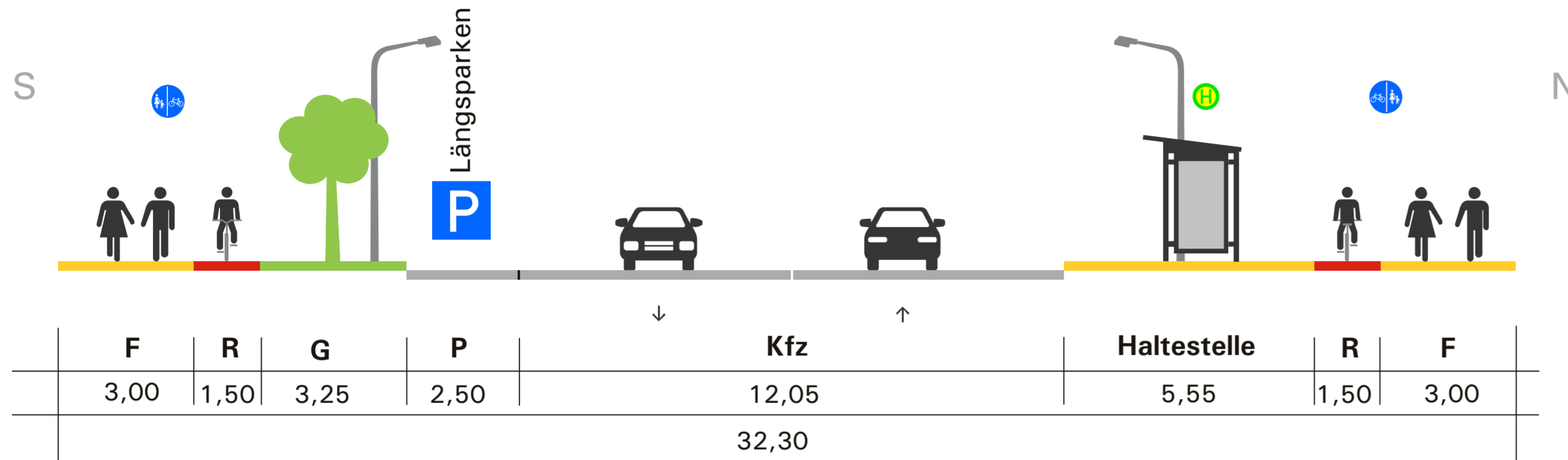


Planung A-A - Variante 1

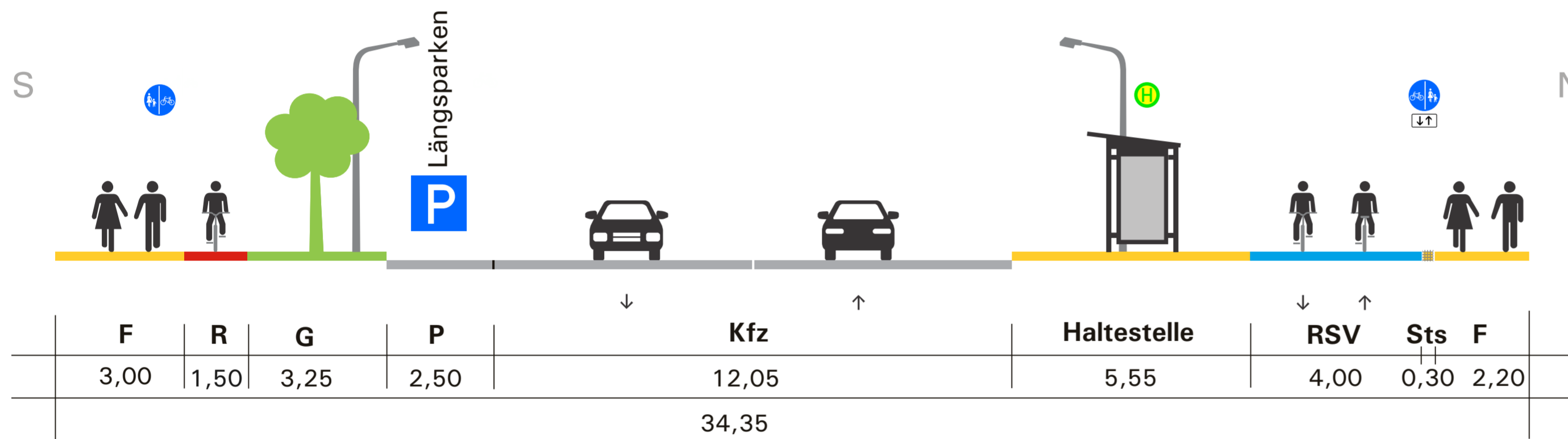


Planung A-A - Variante 2 (Vorzug)



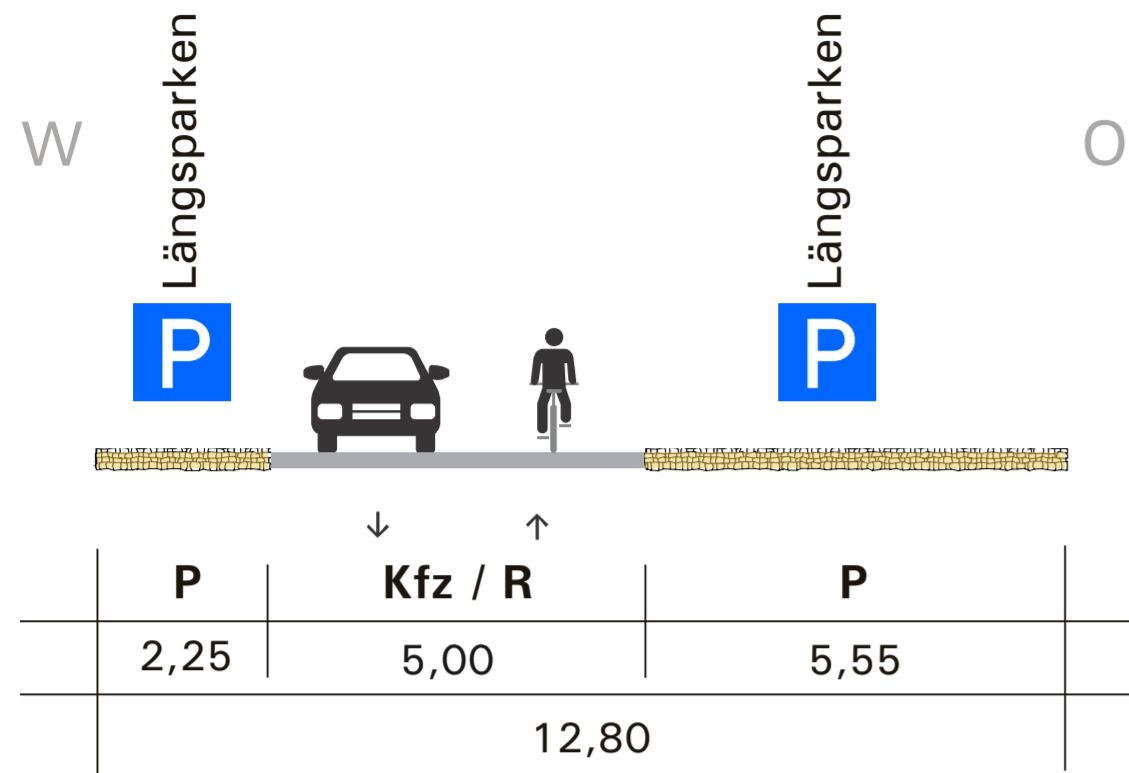


Bestand A-A

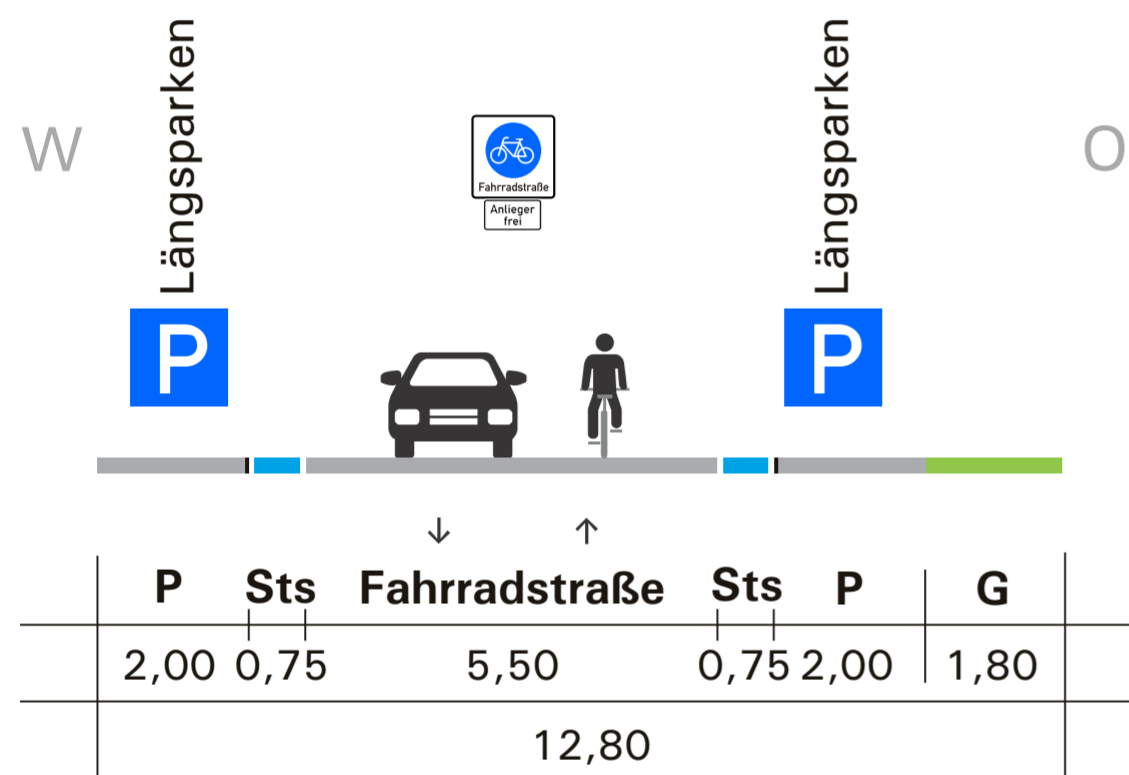


Planung A-A



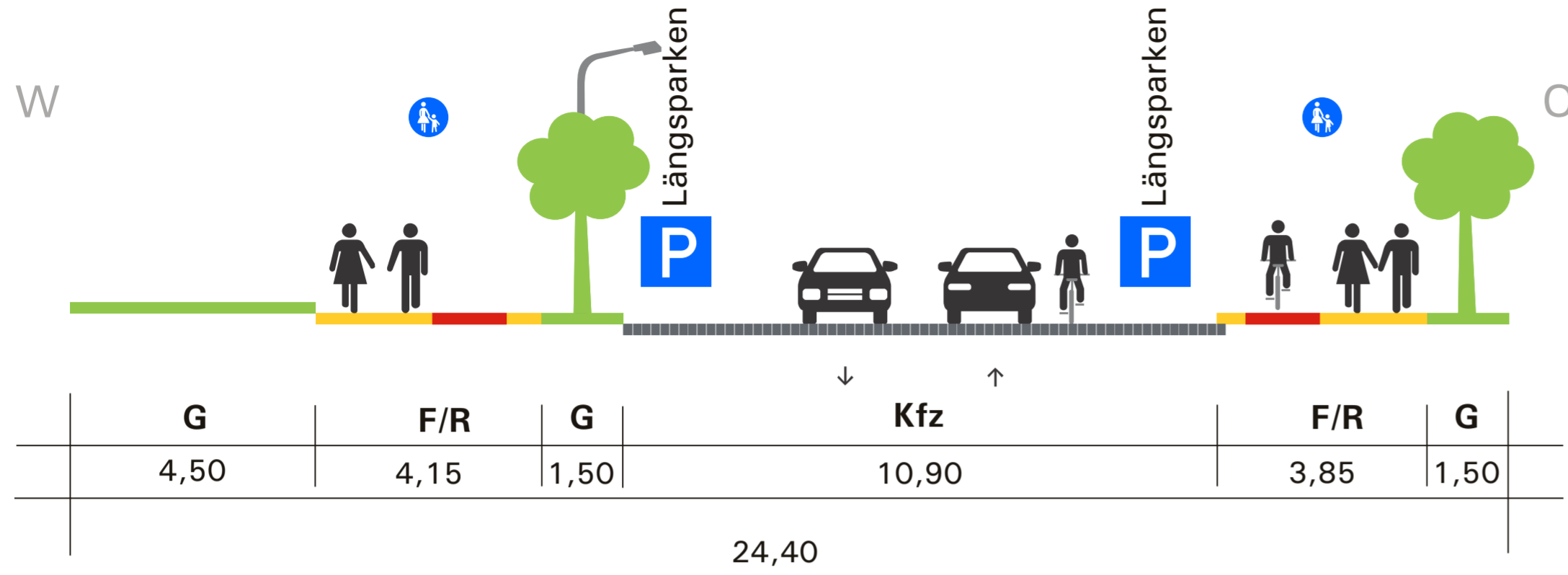


Bestand A-A

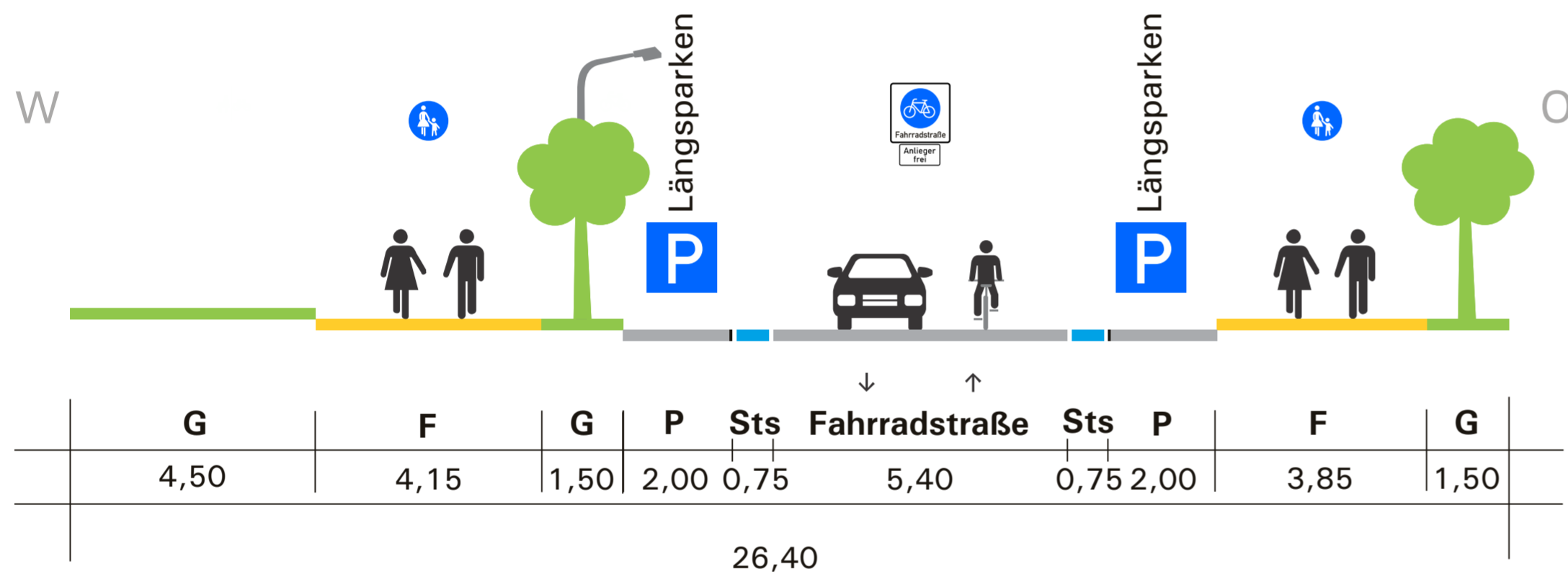


Planung A-A



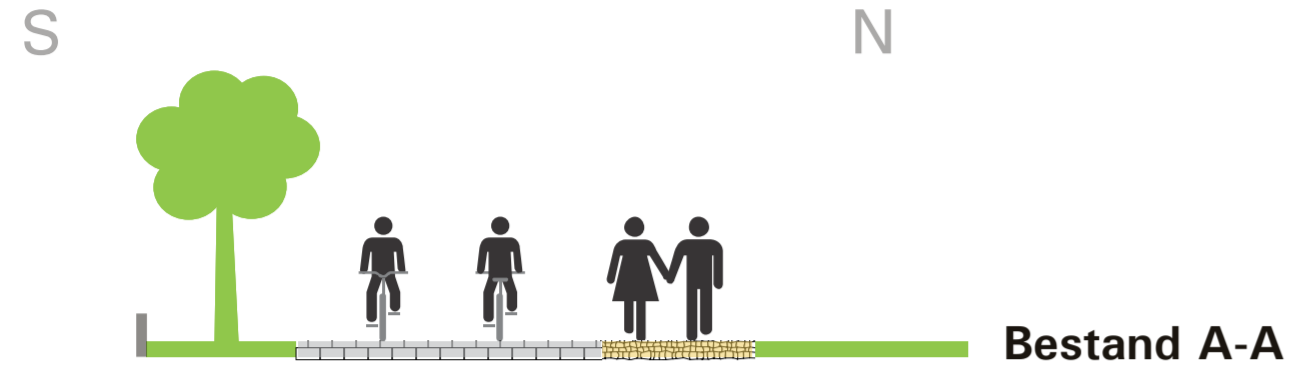


Bestand A-A

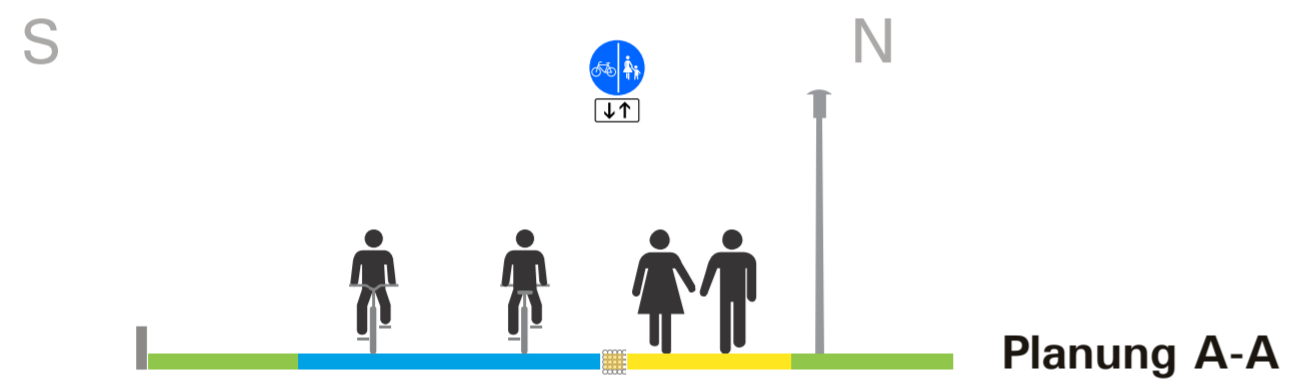


Planung A-A



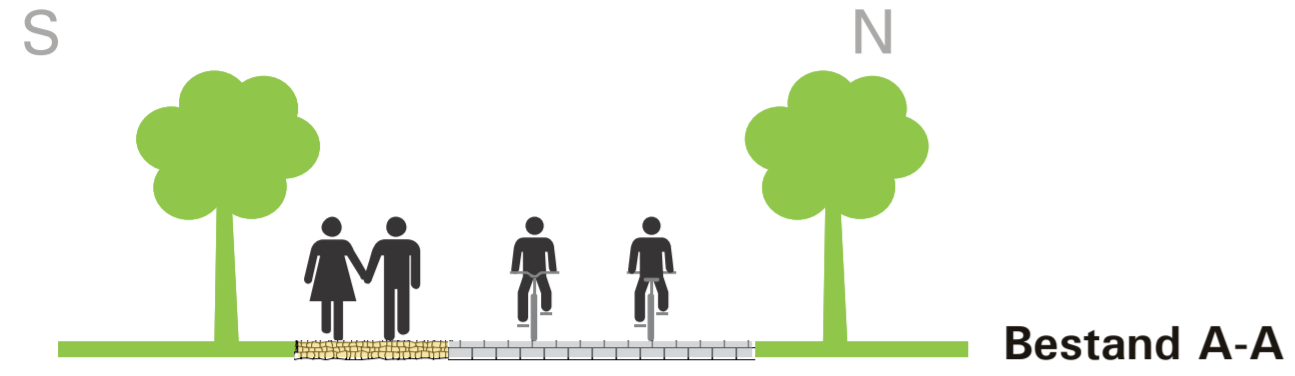


G	R	F
2,00	4,00	2,00
8,00		

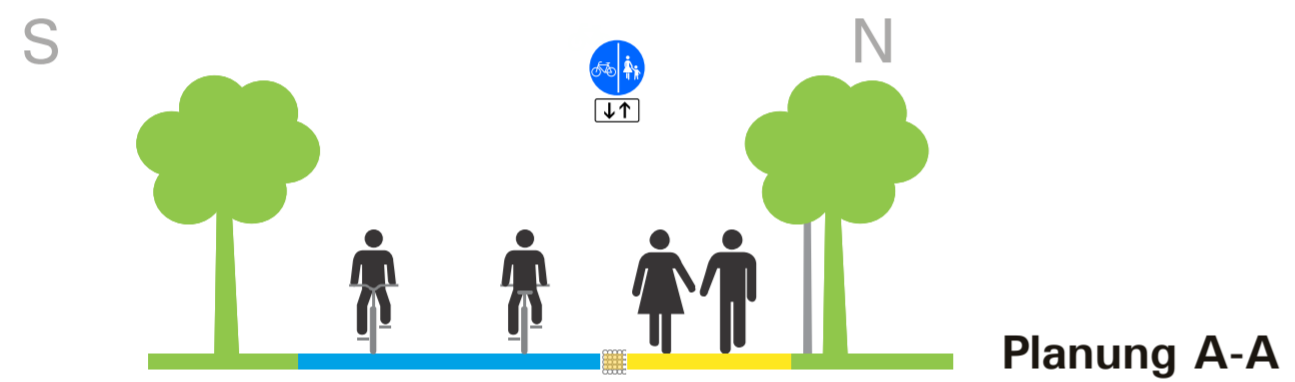


G	RSV	Sts	F
2,00	4,00		2,20
8,50		0,30	





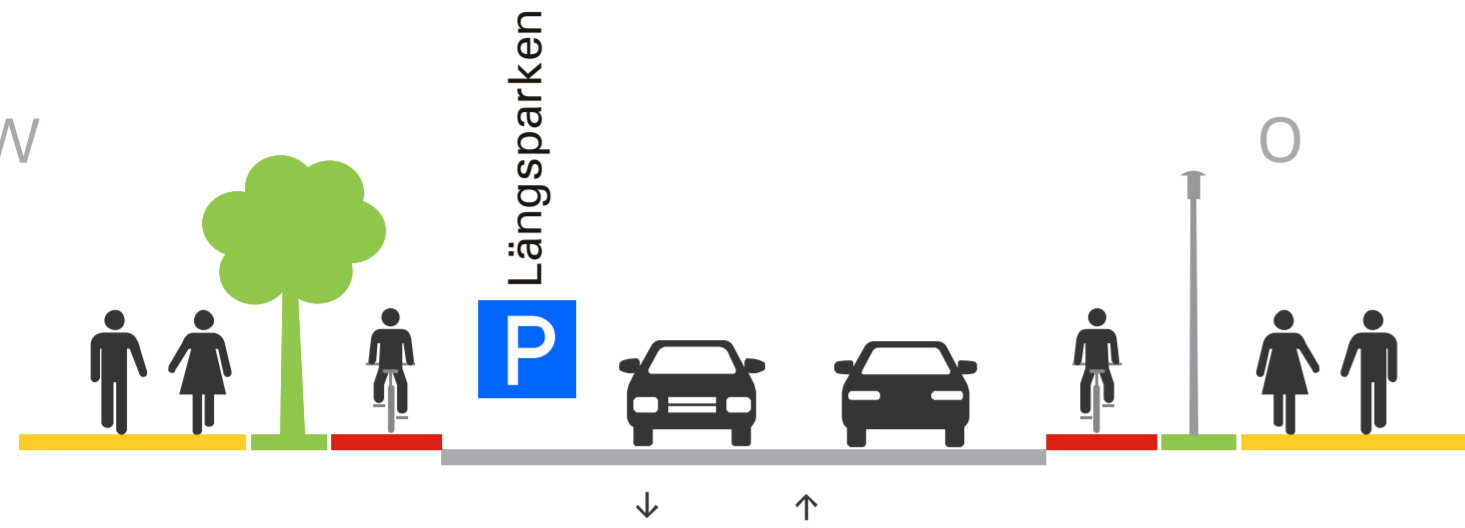
	F	R	
	2,00	4,00	
	6,00		



	↓	↑	Sts	
	RSV		F	
	4,00		2,20	
	8,50		0,30	



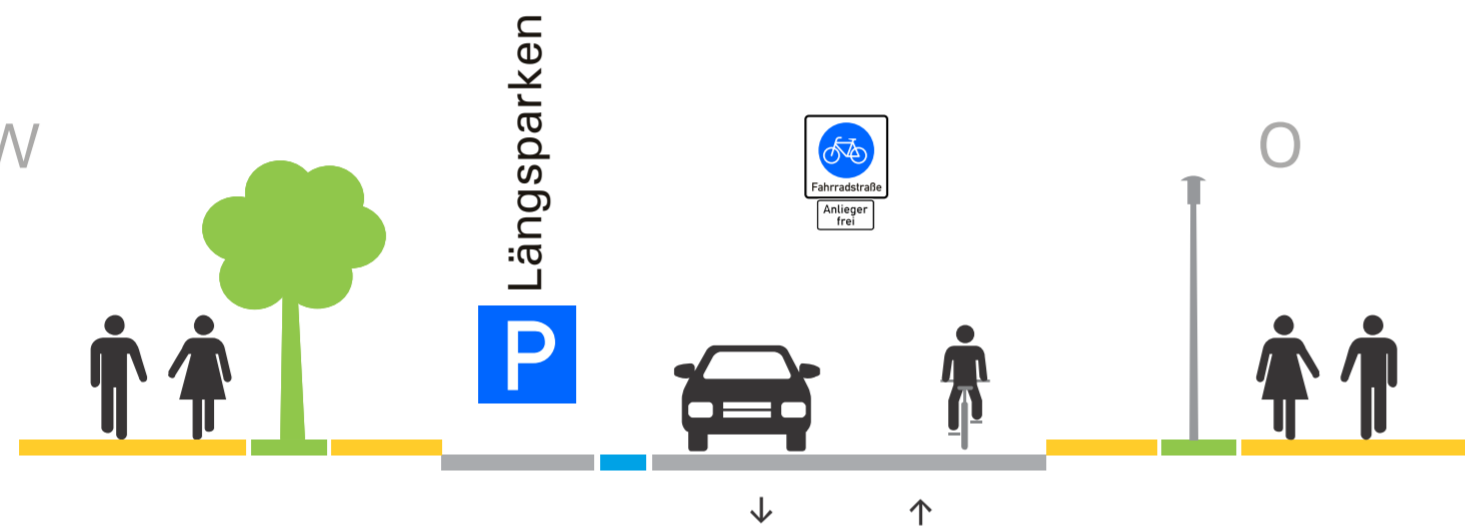
W



Bestand A-A

F	G	R	Kfz / P		R	G	F
3,00	1,0	1,50	8,00		1,50	1,0	3,00
12,80							

W



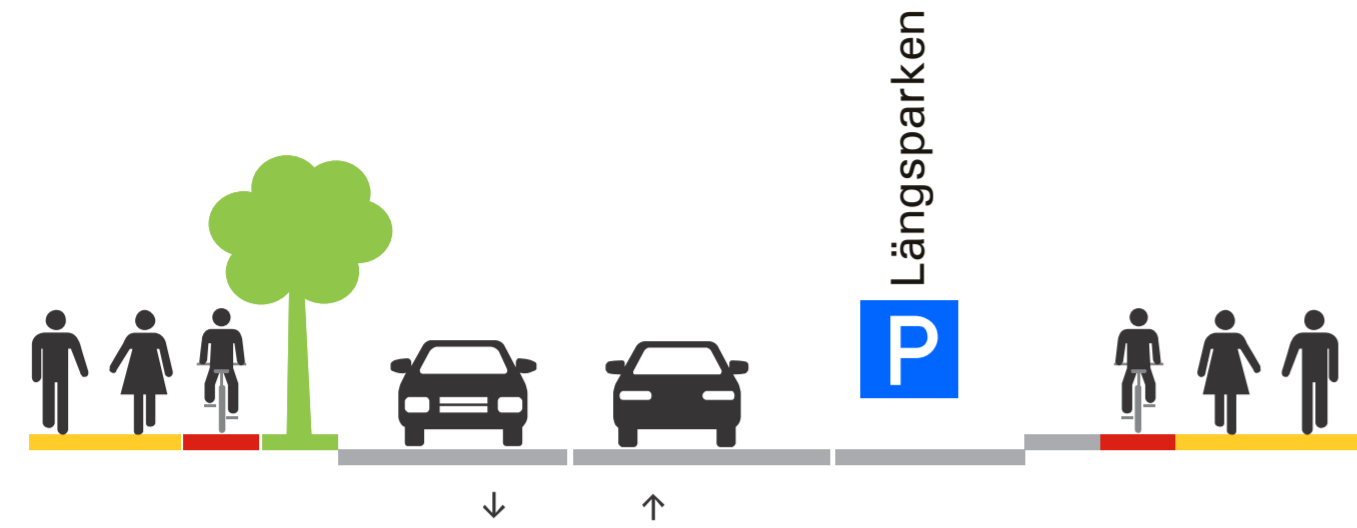
Planung A-A

F	G	P	Sts	Kfz / P	R	G	F
3,00	1,0	1,50	2,00	0,75	5,25	1,50	1,0
12,80							



W

O

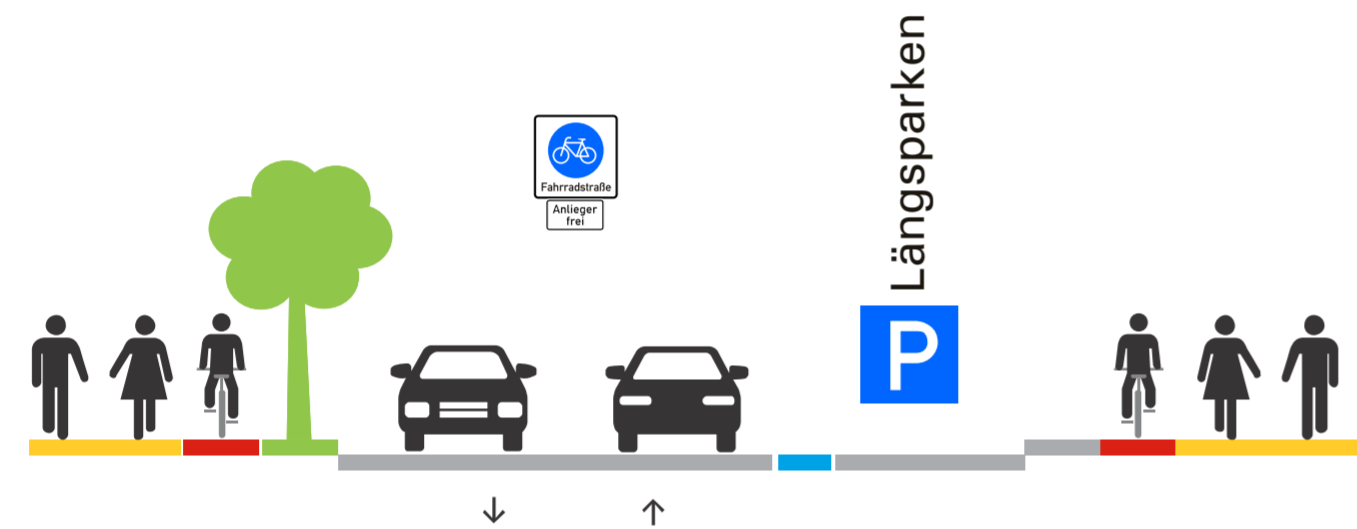


Bestand A-A

F	G	R	Kfz	P	R	F	
2,00	1,0	1,0	6,50	2,50	1,0	1,5	2,50
12,80							

W

O



Planung A-A

F	G	R	Fahrradstraße	Sts	P	R	F	
2,00	1,0	1,0	5,75	0,75	2,50	1,0	1,5	2,50
12,80								



Unterlage 8.7-Lagepläne



SHP Ingenieure

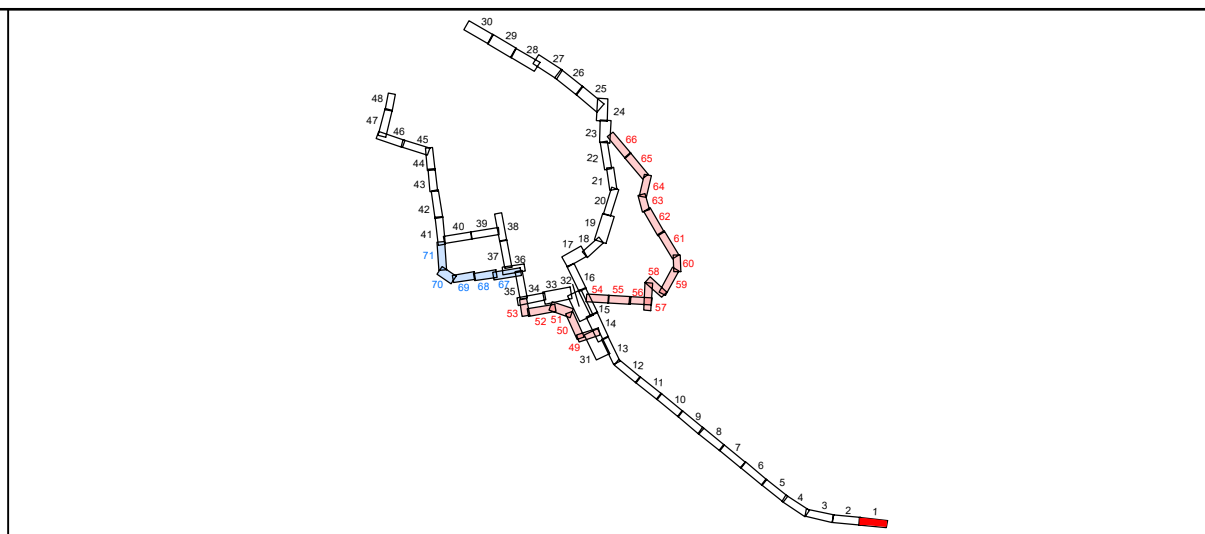
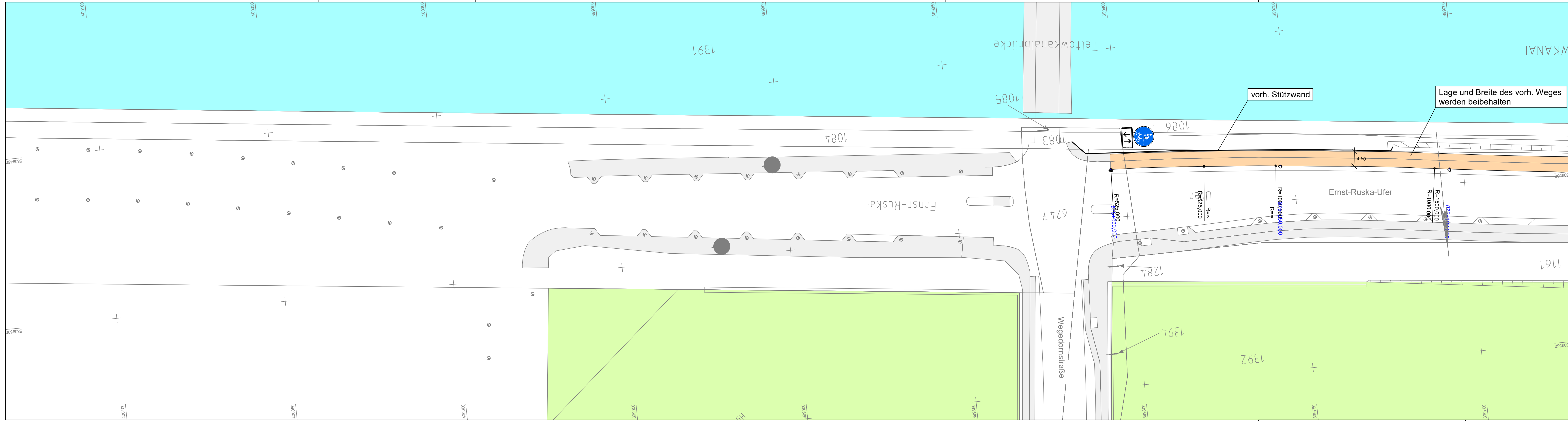


Inhaltsverzeichnis

Blattnummer	Straßenname	Seite
B0500_01	Ernst-Ruska-Ufer	1
B0500_02	Ernst-Ruska-Ufer	2
B0500_03	Ernst-Ruska-Ufer	3
B0500_04	Betriebsweg A113	4
B0500_05	Betriebsweg A113	5
B0500_06	Betriebsweg A113	6
B0500_07	Betriebsweg A113	7
B0500_08	Betriebsweg A113	8
B0500_09	Betriebsweg A113	9
B0500_10	Betriebsweg A113	10
B0500_11	Betriebsweg A113	11
B0500_12	Betriebsweg A113	12
B0500_13	Betriebsweg A113	13
B0500_14	Betriebsweg A113	14
B0500_15	Neue Brücke über Teltowkanal	15
B0500_16	Am Schifffahrtskanal	16
B0500_17	Grenzallee	17
B0500_18	Grenzallee	18
B0500_19	Betriebsweg A100	19
B0500_20	Betriebsweg A100	20
B0500_21	Betriebsweg A100	21
B0500_22	Betriebsweg A100	22
B0500_23	Kieffholzstraße	23
B0500_24	Kieffholzstraße	24
B0500_25	Betriebsweg A100	25
B0500_26	Görlitzer Bahndamm	26
B0500_27	Görlitzer Bahndamm	27
B0500_28	Wiener Straße	28
B0500_29	Wiener Straße	29
B0500_30	Wiener Straße	30
B0500_31	Späthstraße	31
B0500_32	Delfter Ufer	32
B0500_33	Delfter Ufer	33
B0500_34	Braunschweiger Ufer	34
B0500_35	Rungiusstraße	35
B0500_36	Britzkestraße	36
B0500_37	Bendastraße	37
B0500_38	Ilsestraße	38
B0500_39	Emser Straße	39
B0500_40	Emser Straße	40
B0500_41	Oderstraße	41
B0500_42	Oderstraße	42
B0500_43	Oderstraße	43
B0500_44	Straße 645	44
B0500_45	Columbiadamm	45
B0500_46	Columbiadamm	46



B0500_47	Lilienthalstraße	.....	47
B0500_48	Lilienthalstraße	.....	48
B0500_49	Neue Späthbrücke	.....	49
B0500_50	Haarlemer Straße	.....	50
B0500_51	Haarlemer Straße	.....	51
B0500_52	Franz-Körner-Straße	.....	52
B0500_53	Rungiusstraße	.....	53
B0500_54	Am Britzer Verbindungskanal	.....	54
B0500_55	Am Britzer Verbindungskanal	.....	55
B0500_56	Am Britzer Verbindungskanal	.....	56
B0500_57	Chris-Gueffroy-Allee	.....	57
B0500_58	Neuköllnische Allee	.....	58
B0500_59	Mauerweg	.....	59
B0500_60	Mauerweg	.....	60
B0500_61	Mauerweg	.....	61
B0500_62	Mauerweg	.....	62
B0500_63	Mauerweg	.....	63
B0500_64	Mauerweg	.....	64
B0500_65	Kiefholzstraße	.....	65
B0500_66	Kiefholzstraße	.....	66
B0500_67	Wederstraße	.....	67
B0500_68	Sonderweg	.....	68
B0500_69	Sonderweg	.....	69
B0500_70	Sonderweg	.....	70
B0500_71	Eschersheimer Straße	.....	71



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

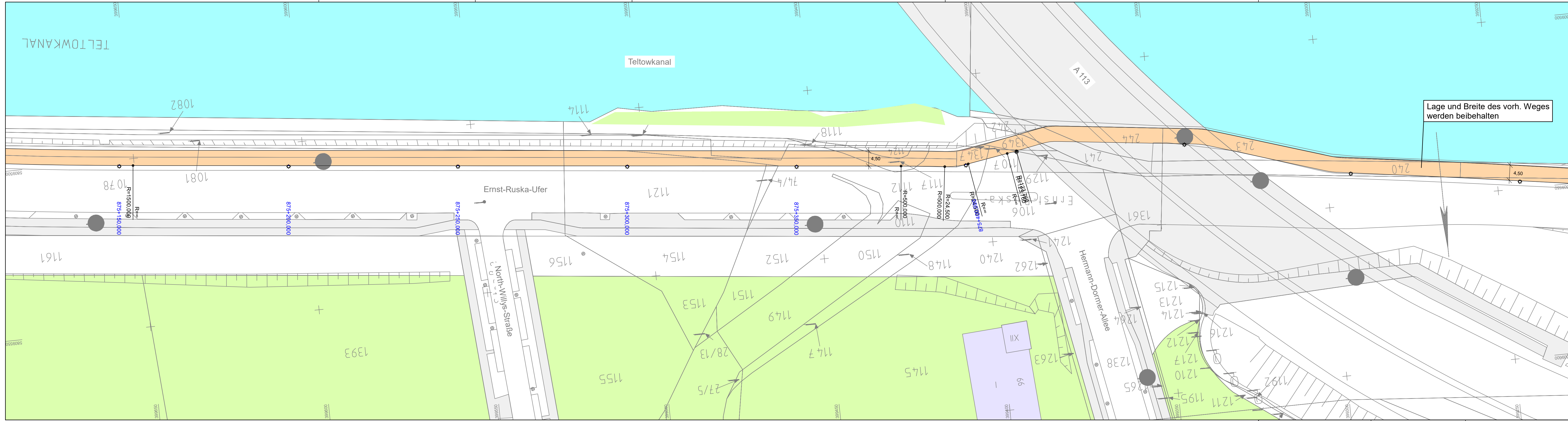
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/1
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_01.PLT Plottedatum: 04.09.19

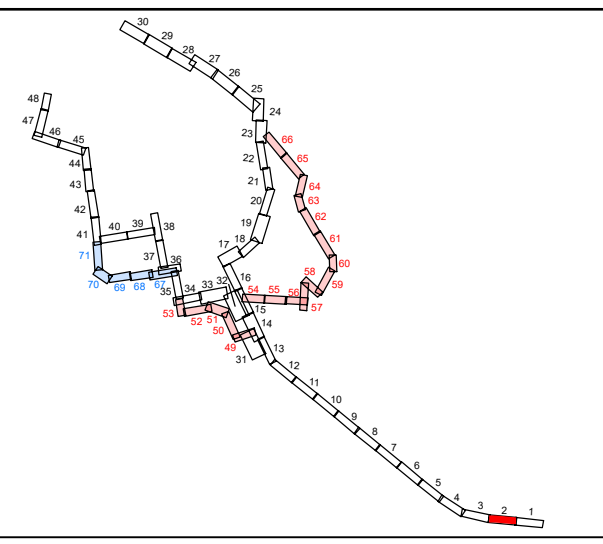
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser		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		Pfl. Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Verkehrszeichen		Pfl. Platten		Rohrleitung DN 400
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe 10.0-20.0		Rohrleitung Nennndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



Lage und Breite des vorh. Weges werden beibehalten



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.	

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GmbH
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Datum	Zeichen	
<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

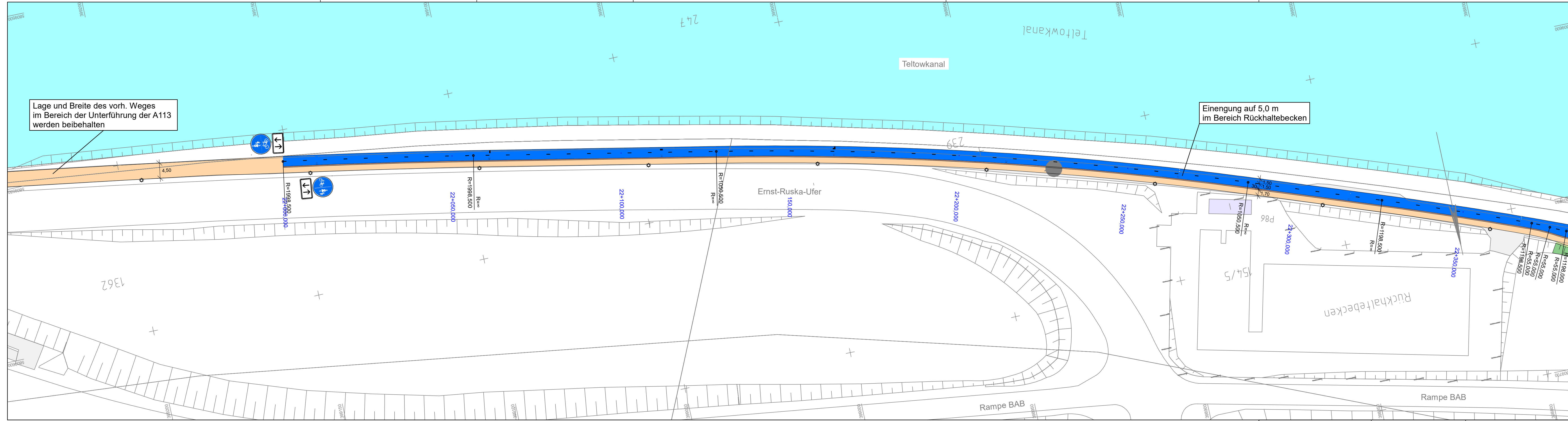
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/2
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_02_PLT Plottedatum: 04.09.19

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

	Andreas Kreuz		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		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser
			Ampel						

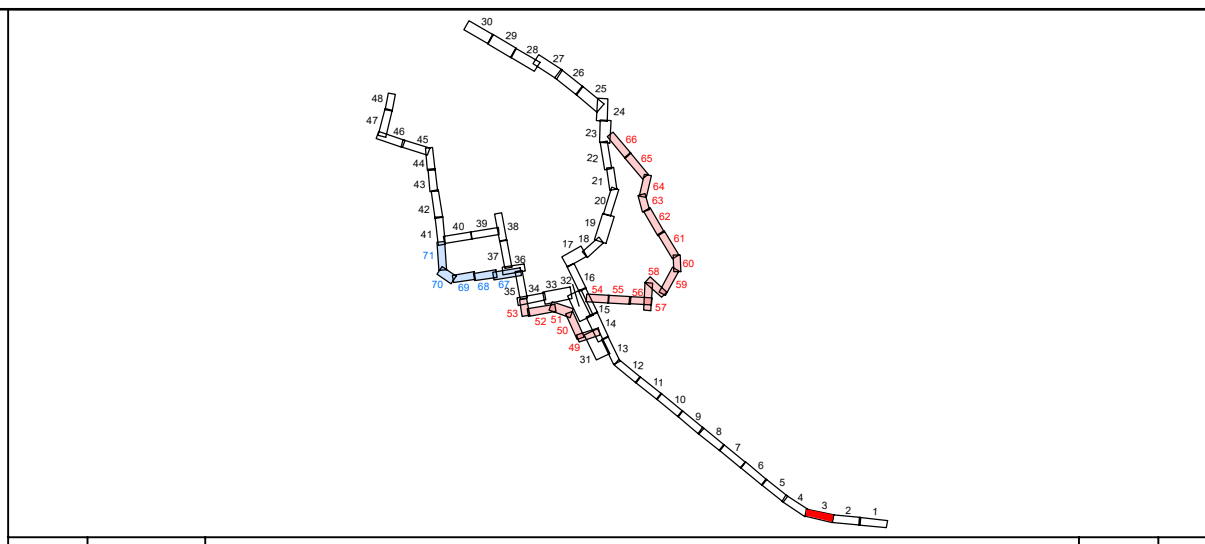
Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungs-linie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsarten-grenze		Schieberkappe Wasser
	Gemarkungsgrenze		Schieberkappe Gas
	Flurgrenze		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Mauer		abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenablauf		Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Ampel

	Andreas Kreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlröhrmast		Ortsdurch-fahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pl. Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Lichtschacht		Pl. Platten		Rohrlösung
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser
	Ampel		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
	Bankett		Radfahrer Furt



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 08/2019	Gutschke
	gezeichnet 08/2019	Humpert
	geprüft:	

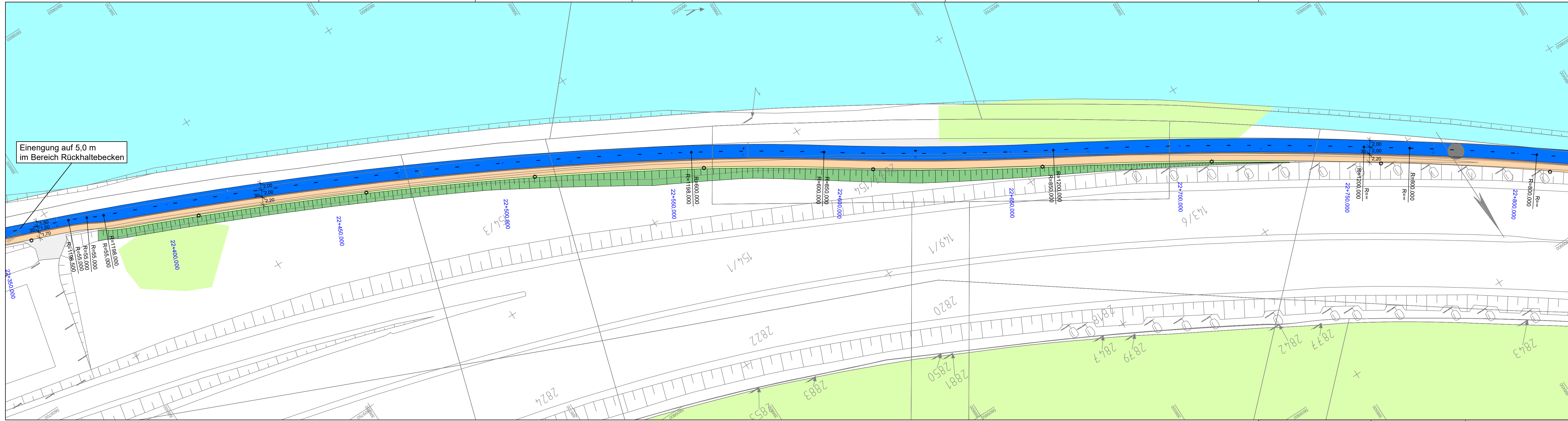
Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/3
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_03.PLT Plottedatum: 04.09.19

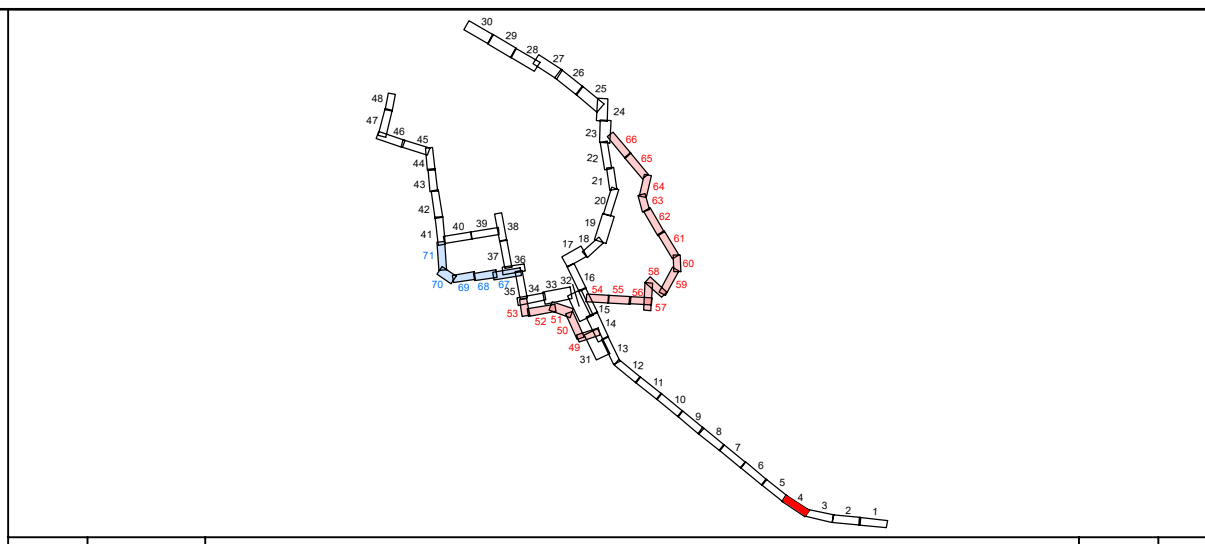


ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Straßenablauf		Einsteigeschacht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

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

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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 08/2019	Gutschke
	gezeichnet 08/2019	Humpert
	geprüft:	

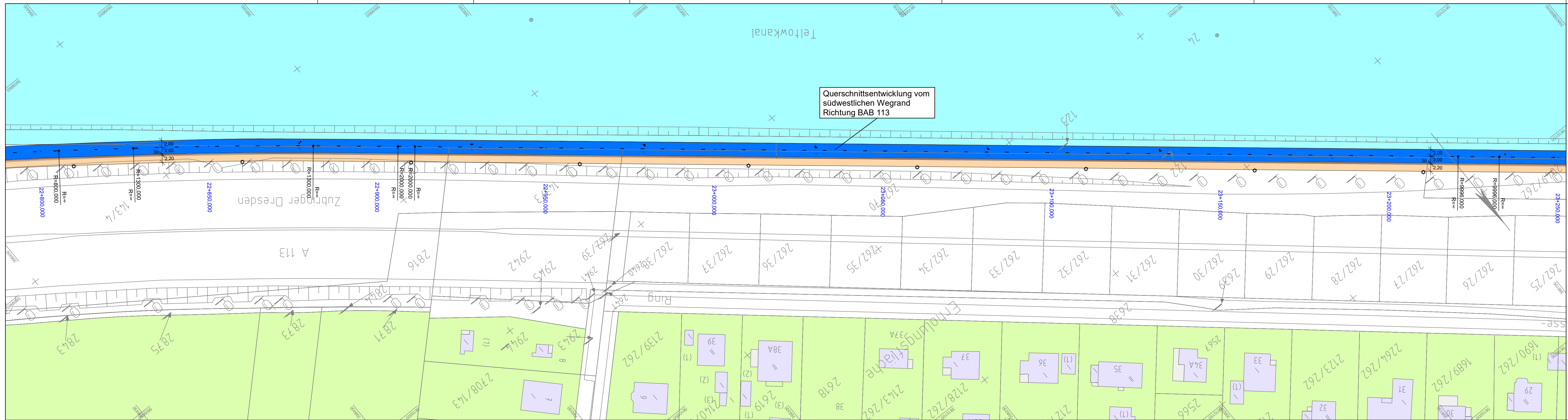
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

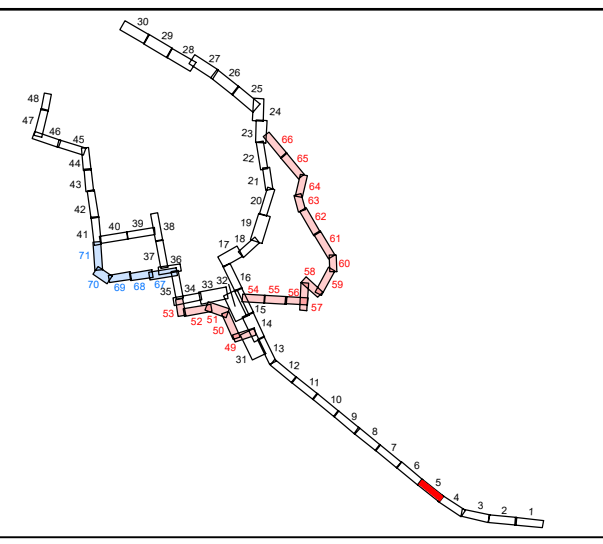
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/4
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_04.PLT Plattendatum: 04.09.19



Querschnittsentwicklung vom südwestlichen Wegrand Richtung BAB 113



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GmbH
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: 	Datum Zeichen 08/2019 Gutschke	
	bearbeitet gezeichnet geprüft:	08/2019 08/2019 Humpert
	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	
	SHP Ingenieure	

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/5
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_05_PLT Plattendatum: 04.09.19

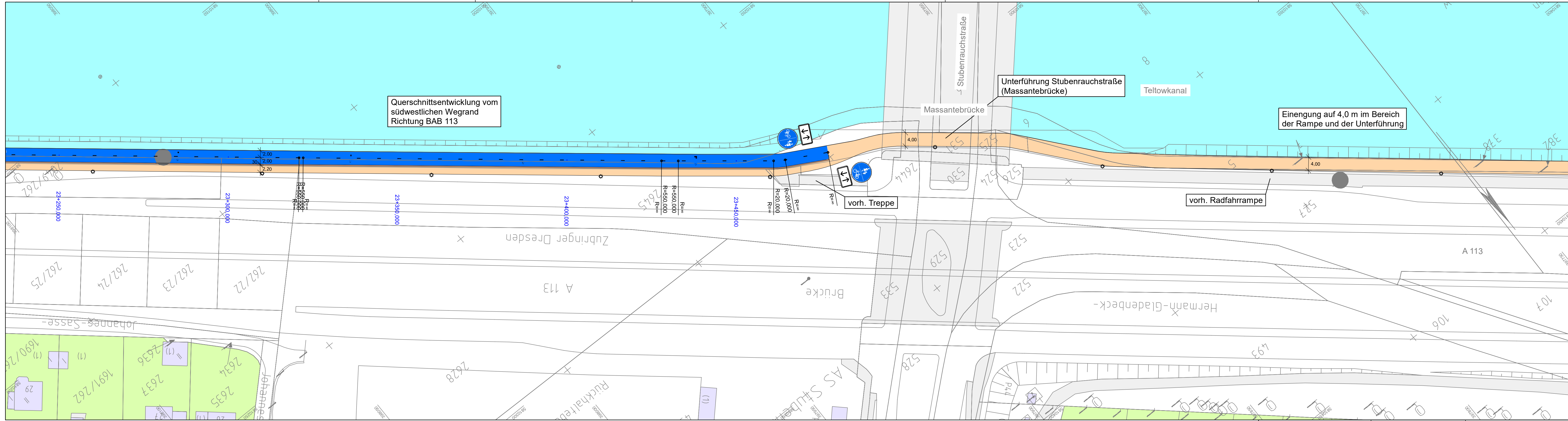
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

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

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

Zeichenerklärung Lageplan

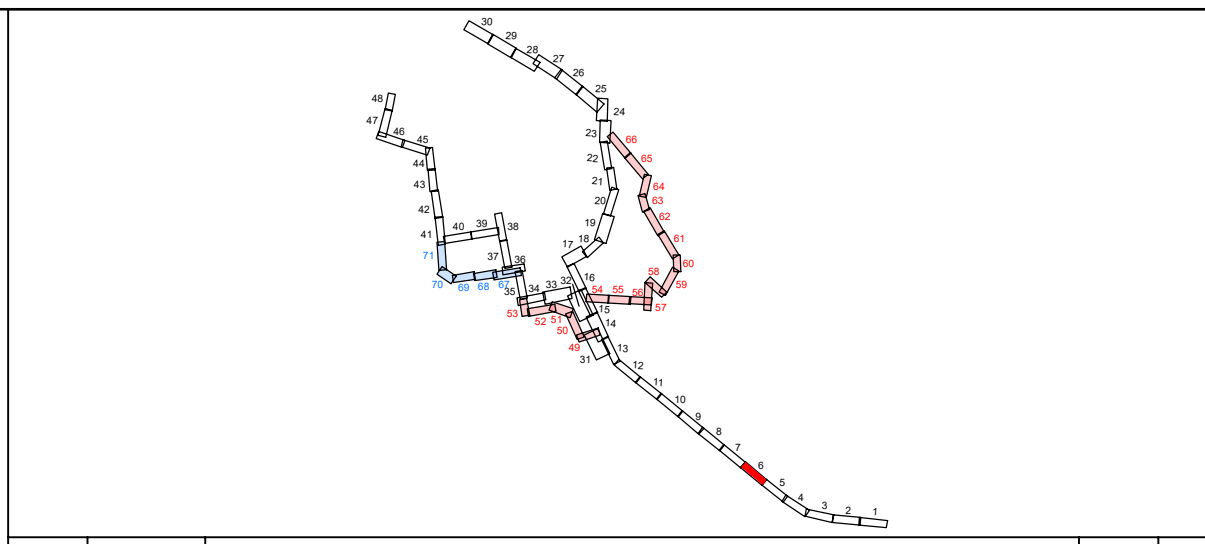
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				



ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
- - -	Gemeindegrenze	○ 18	Lagefestpunkt
- - -	Nutzungsarten-grenze	○ 18	Höhenfestpunkt
- - -	Gemarkungsgrenze	—	abgemarkter Grenzpunkt
- - -	Flurgrenze	—	Mauer
—	abgemarkter Grenzpunkt	—	Wasser
—	Unterflurhydrant	—	Schieberkappe Wasser
—	Oberflurhydrant	—	Schieberkappe Gas
—	Bahnschranke	—	Merksymbol Elt.-Versorgung
—	Schilderpfahl	—	Einsteigeschacht Wasser

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

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktlier Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt



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	08/2019	Gutschke
gezeichnet	08/2019	Humpert
geprüft:		

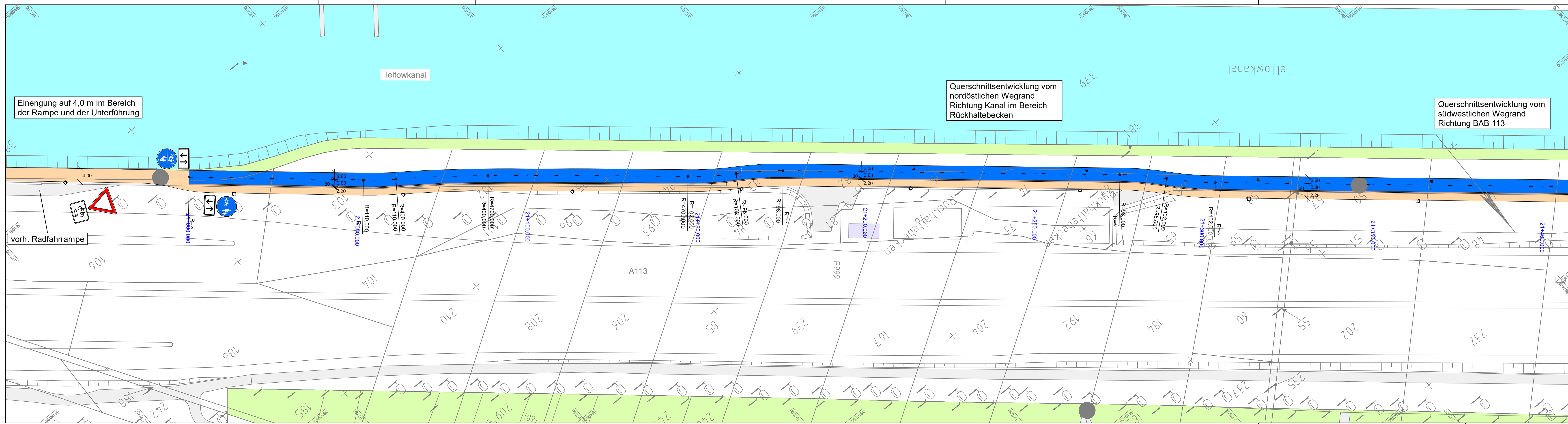
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/6
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

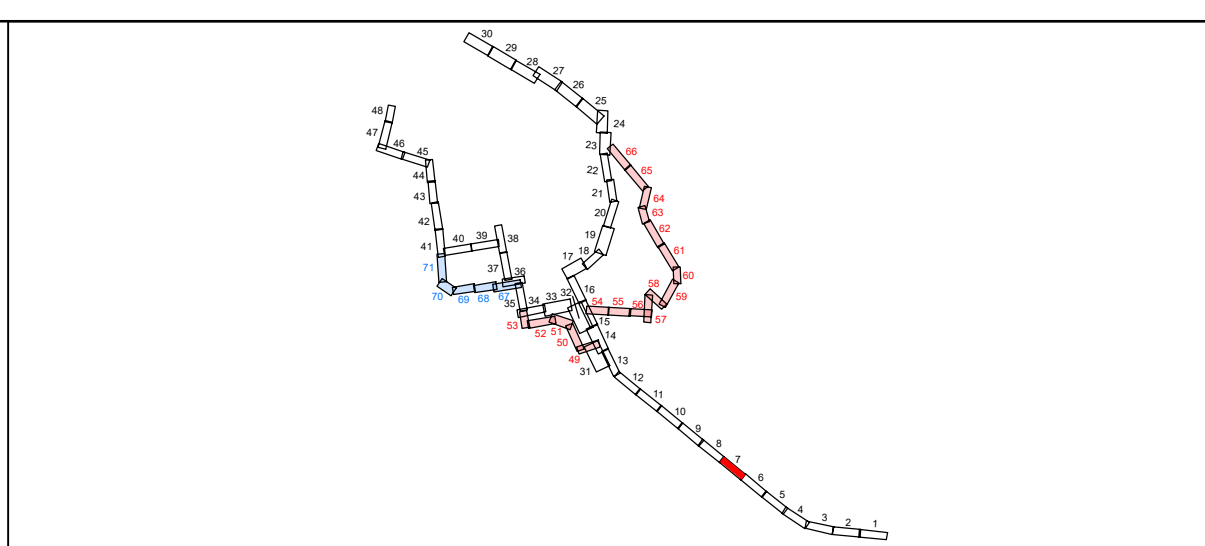
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_06.PLT Plottedatum: 04.09.19



ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
- - -	Gemeindegrenze	○ 18	Lagefestpunkt
- - -	Nutzungsartengrenze	○ 18	Höhenfestpunkt
- - -	Gemarkungsgrenze	○ 18	abgemarkter Grenzpunkt
- - -	Flurgrenze	—	Mauer
—	Flurstücksgrenze	—	abgemarkter Grenzpunkt
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
- - -	Gemeindegrenze	○ 18	Lagefestpunkt
- - -	Nutzungsartengrenze	○ 18	Höhenfestpunkt
- - -	Gemarkungsgrenze	○ 18	abgemarkter Grenzpunkt
- - -	Flurgrenze	—	Mauer
—	Flurstücksgrenze	—	abgemarkter Grenzpunkt
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
- - -	Gemeindegrenze	○ 18	Lagefestpunkt
- - -	Nutzungsartengrenze	○ 18	Höhenfestpunkt
- - -	Gemarkungsgrenze	○ 18	abgemarkter Grenzpunkt
- - -	Flurgrenze	—	Mauer

⊕	Andreas Kreuz	⊙	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	▲	Laubbaumreihe	⊙	Rohrleitung Nenndurchmesser
⊕	Andreas Kreuz	⊙	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	▲	Laubbaumreihe	⊙	Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg
—	Fahrradstraße
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktlier Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
⊙	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt



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	
<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

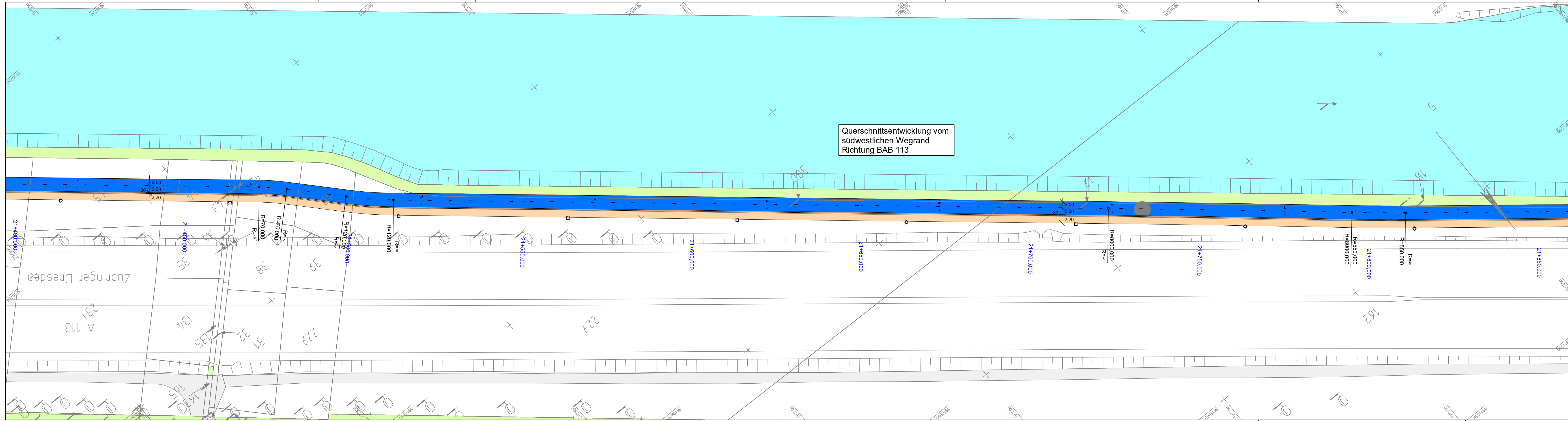
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

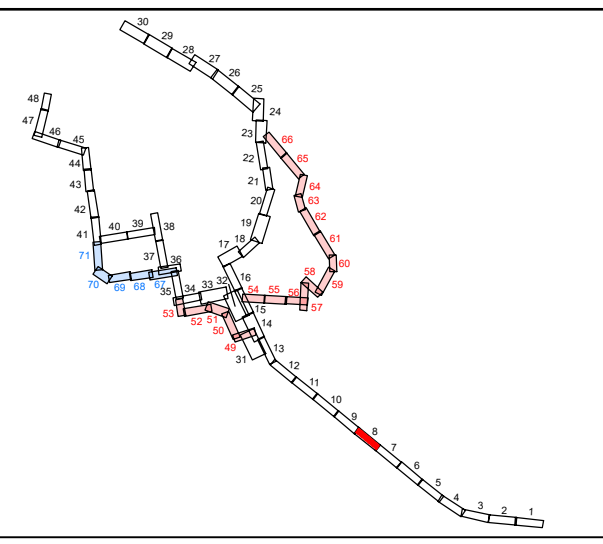
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/7
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_07.PLT Ploiddatum: 04.09.19



Querschnittsentwicklung vom
südwestlichen Wegrand
Richtung BAB 113



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	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung
Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

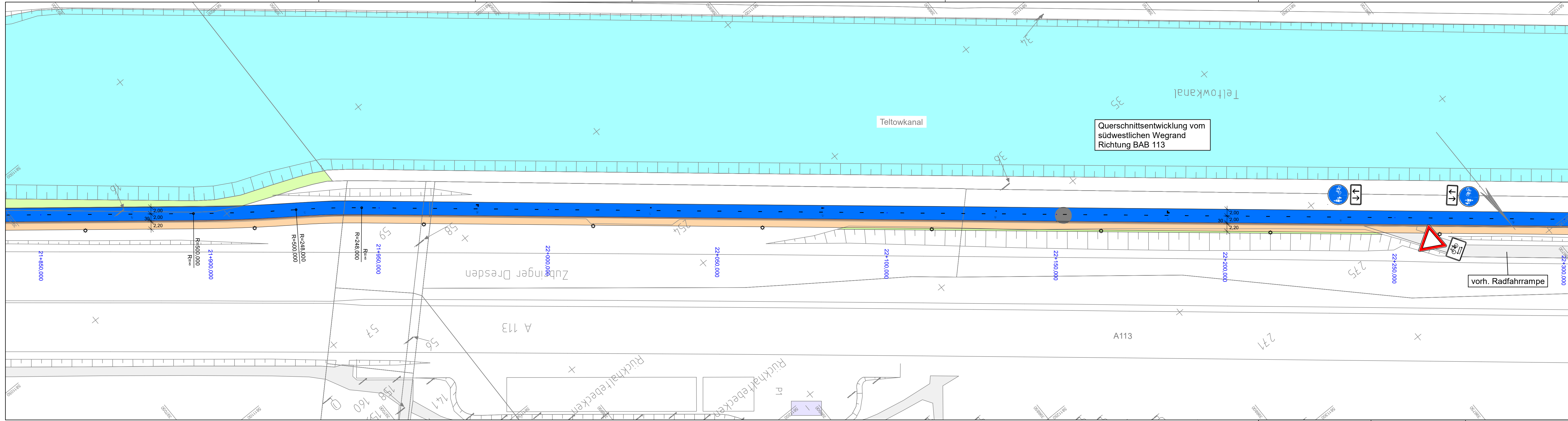
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/8
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/8

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

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahldrehmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0.3-3.0		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3.0-5.0		Lichtschacht		Platten DN 400		Platten
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Laubbaumreihe 5.0-10.0		Rohrleitung Nenndurchmesser
	Ampel		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe 10.0-15.0		Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_08.PLT Plattendatum: 04.09.19

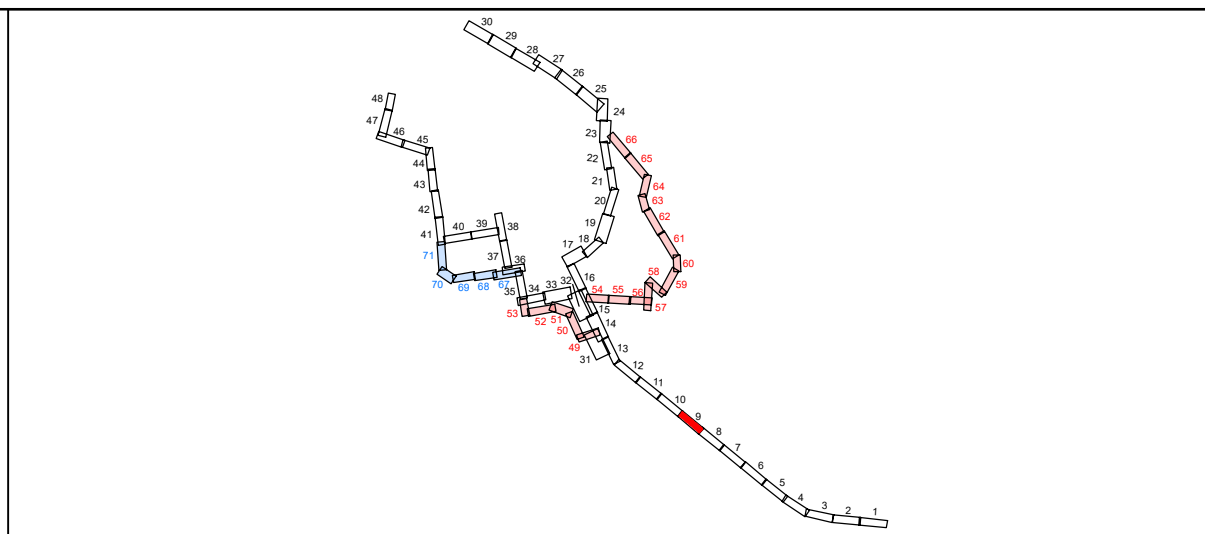


ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenaufbau		Schieberkappe Wasser
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberflurhydrant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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlröhrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0.3-3.0		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3.0-5.0		Lichtschacht		Platten		Rohrlentung
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		DN 400		Nennendurchmesser
			Ampel						

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt

	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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 08/2019	Gutschke
	gezeichnet 08/2019	Humpert
	geprüft:	

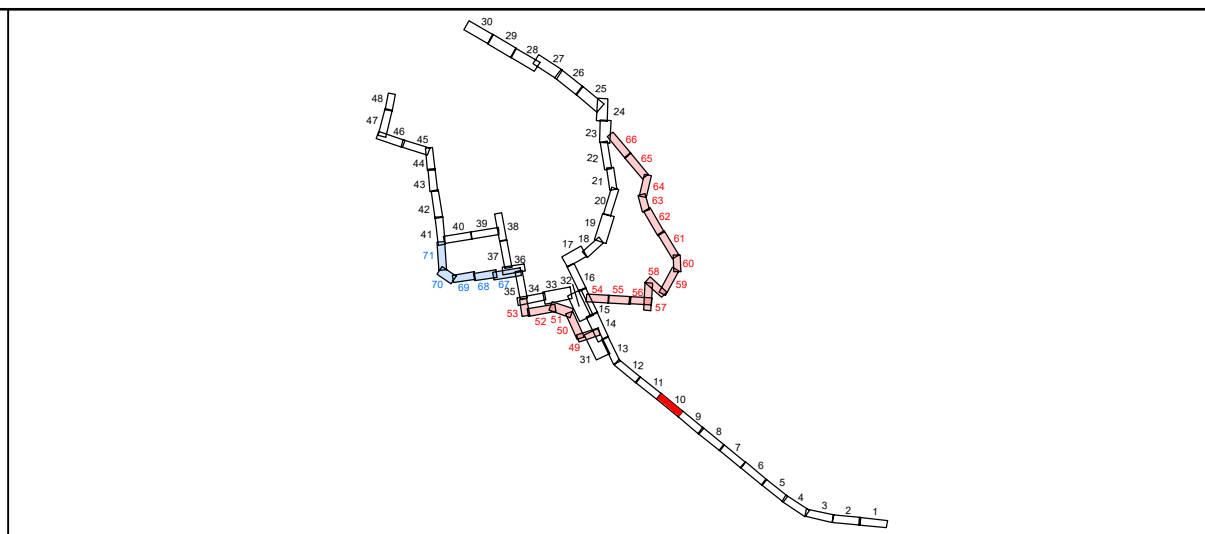
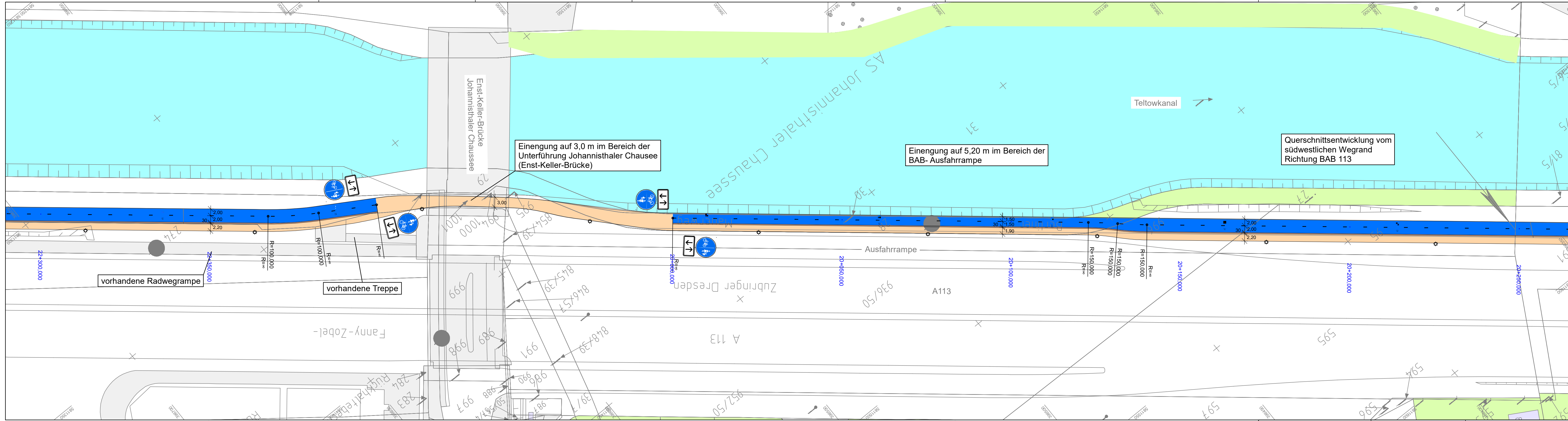
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/9
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_09.PLT Plottedatum: 04.09.19



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

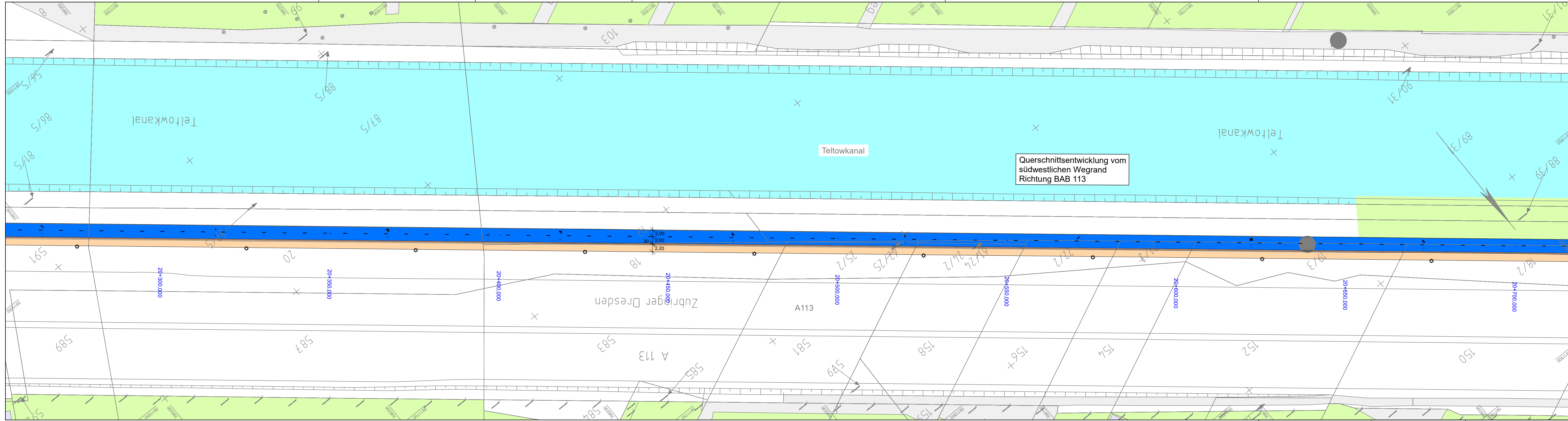
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/10
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/10

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

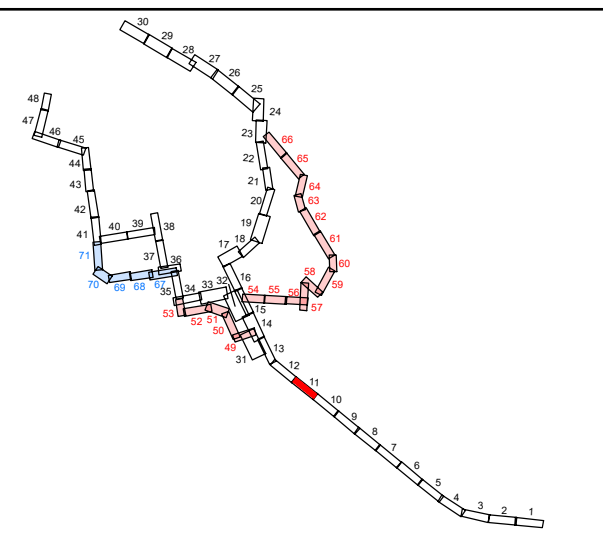
	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser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

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



Querschnittsentwicklung vom südwestlichen Wegrand Richtung BAB 113



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/11
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

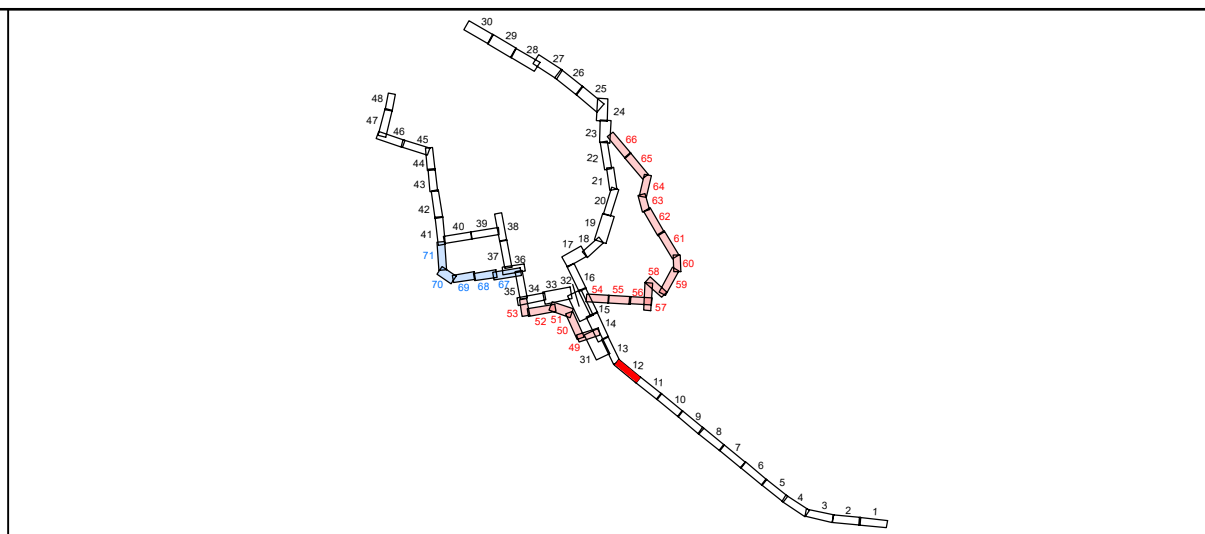
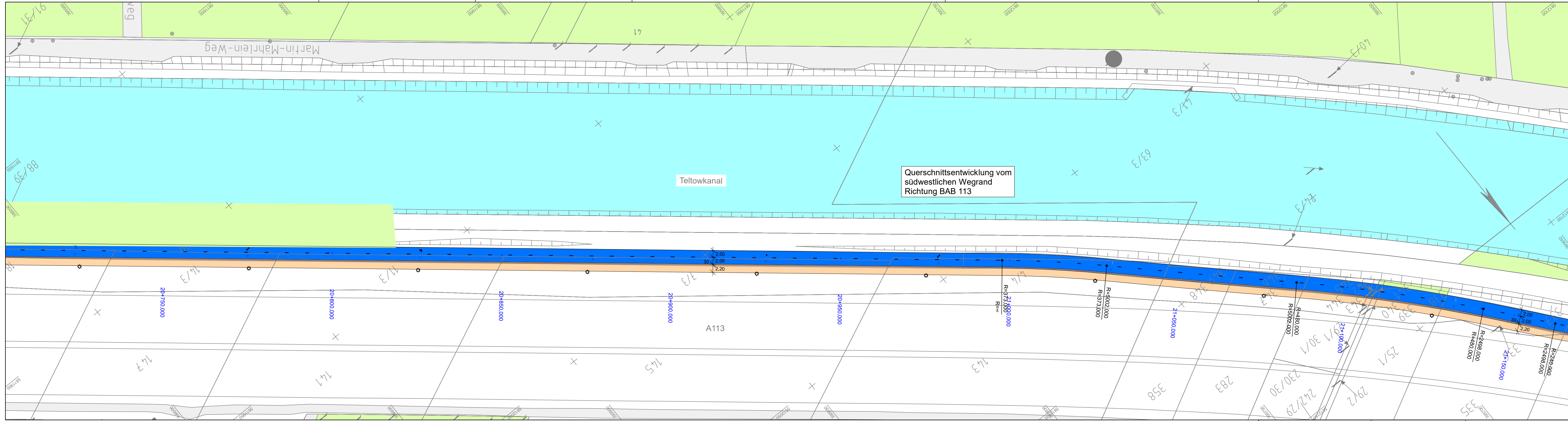
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_11.PLT Plottedatum: 04.09.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Elit-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser		Ampel
	Straßenablauf		Haltestelle
	Unterflurhydrant		Verteilerkasten Telekom
	Oberflurhydrant		Kabelkasten Eit.
	Bahnschranke		Lichtschat
	Schilderpfahl		Eingang
	Einfahrt		Treppe
	Laubbaumreihe		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0.3-3.0
	Findling		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3.0-10.0
	Pflaster		Platten DN 400
	Rohrleitung Nennendurchmesser 100-1500		Laubbaumreihe

	Gehweg		Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung
	Bankett		Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung
	Einschnittböschung		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt		

	Gehweg		Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung
	Bankett		Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung
	Einschnittböschung		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt		

	Gehweg		Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung
	Bankett		Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung
	Einschnittböschung		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt		



d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung		gez. gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung: 	Datum		Zeichen
	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/12
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/12

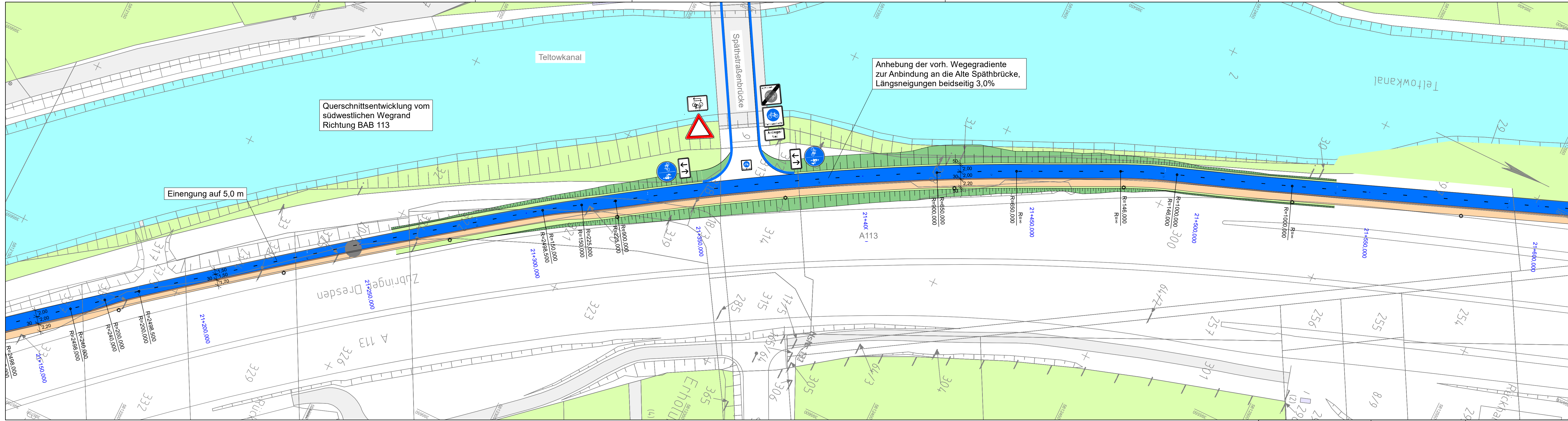
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Gemarkungsgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Flurgrenze		Mauer
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung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

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

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
	Bankett		Radfahrer Furt

Zeichenerklärung Lageplan

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_12.PLT Plottedatum: 04.09.19



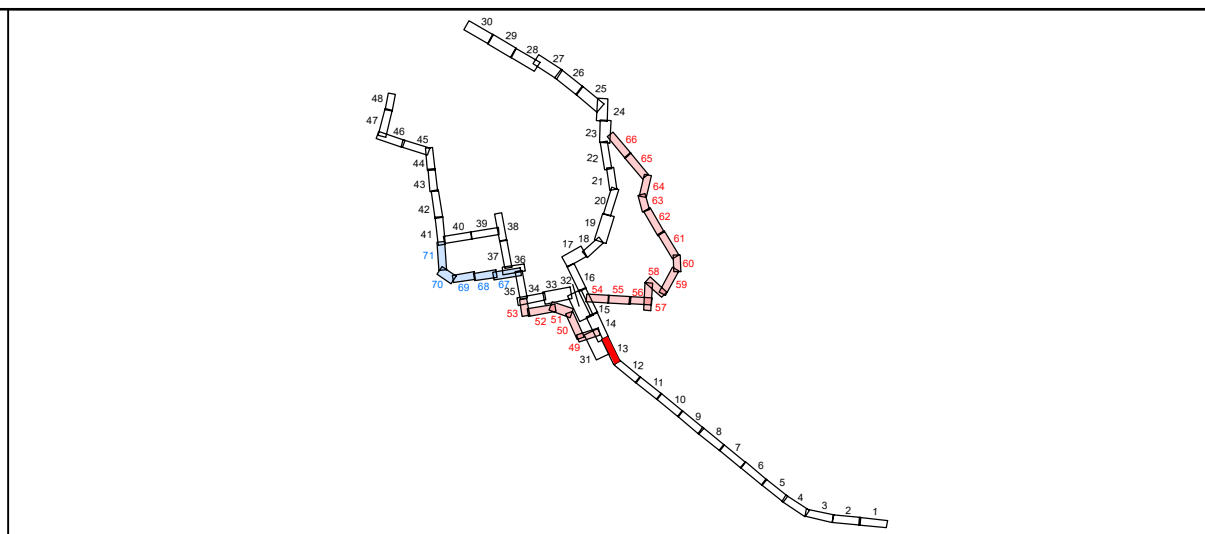
Anhebung der vorh. Wegegradienten zur Anbindung an die Alte Späthbrücke, Längsneigungen beidseitig 3,0%

Querschnittsentwicklung vom südwestlichen Wegrand Richtung BAB 113

Einengung auf 5,0 m

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Gemarkungsgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Flurgrenze		Mauer
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit-Versorgung
	Stahlrohrmast		Einsteigegschacht Wasser
	Stahlbetonmast		
	Holzmast		
	Laterne		Kilometerstein/-tafel mit km
	Ortsdurchfahrtsstein		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser
	Verkehrszeichen		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser
	Ampel		Verkehrsschild
	Haltestelle		Verteilerkasten Telekom
	Verteilerkasten Telekom		Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht		Eingang
	Einfahrt		Treppe
	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Laubbaumreihe
	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Findling
	Laubbaumreihe		Pflaster
	DN 400		Platten
	Rohrlagerung		Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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

 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	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

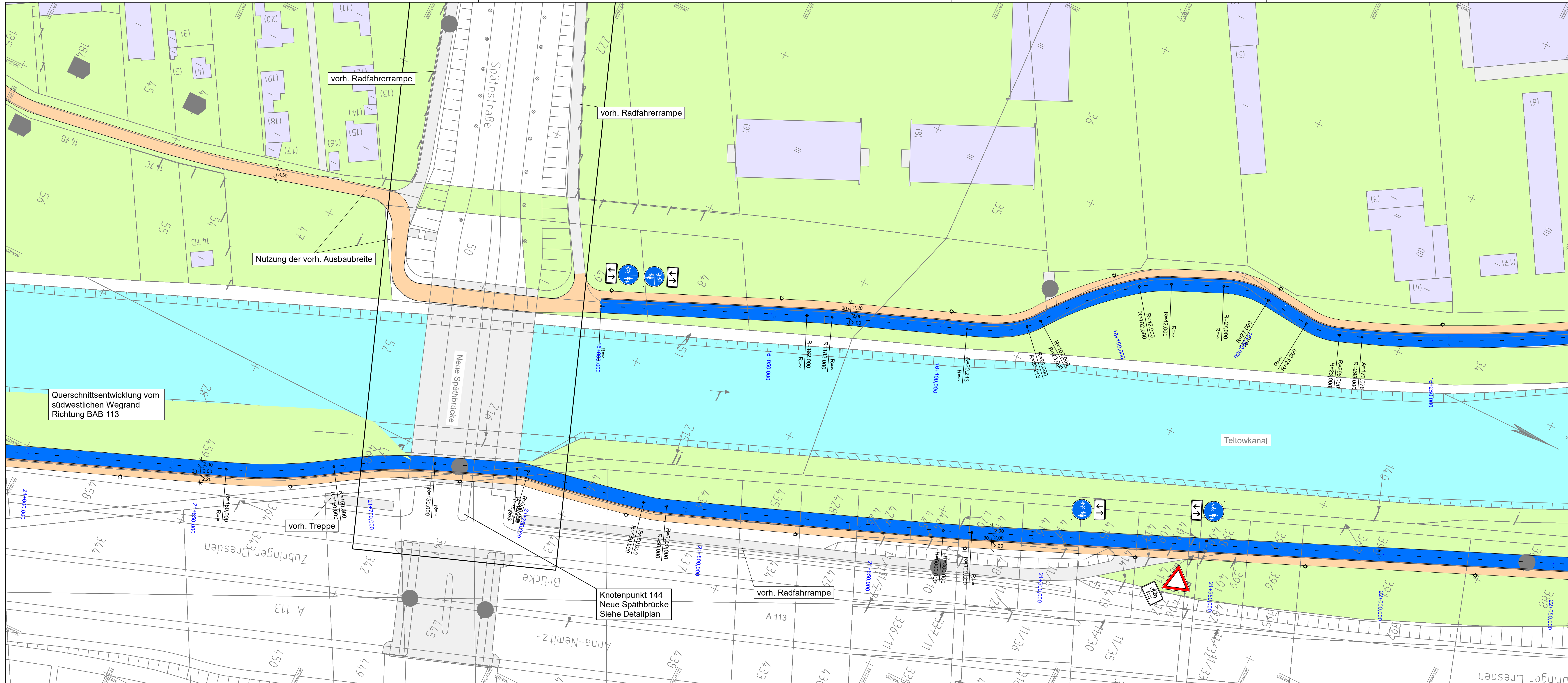
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/13
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_13_PLT Plottedatum: 04.09.19



Querschnittsentwicklung vom südwestlichen Wegrand Richtung BAB 113

Nutzung der vorh. Ausbaubreite

vorh. Treppe

Knotenpunkt 144
Neue Späthbrücke
Siehe Detailplan

vorh. Radfahrerrampe

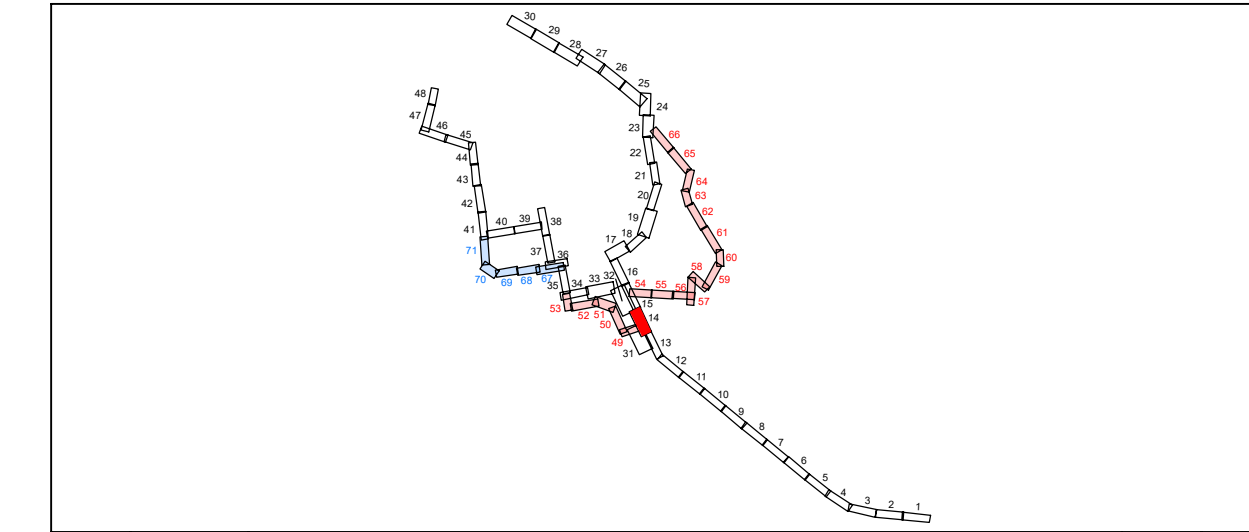
Teltowkanal

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Nutzungsarten-grenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Markzeichen
	Flurgrenze		Elt.-Versorgung
			abgemarkter Grenzpunkt
			Einsteigeschacht Wasser
	Straßenablauf		Schieberkappe Wasser
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Kabelkasten Eit.		Schilderpfahl
	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		
	Laubbäume m. Stamm-Kronendurchmesser		
	Laubbäume m. Stamm-Kronendurchmesser		
	Laubbäume m. Stamm-Kronendurchmesser		

	Andreskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Laubbäume m. Stamm-Kronendurchmesser		Kabelkasten Eit.		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Laubbäume m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbäume m. Stamm-Kronendurchmesser		Rohrleitung
									Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Radweg		Blaue Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitsstreifen		Dammböschung		Radfahrer Furt
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

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

Planung:	Datum	Zeichen
	08/2019	Gutschke
	08/2019	Humpert
		geprüft:

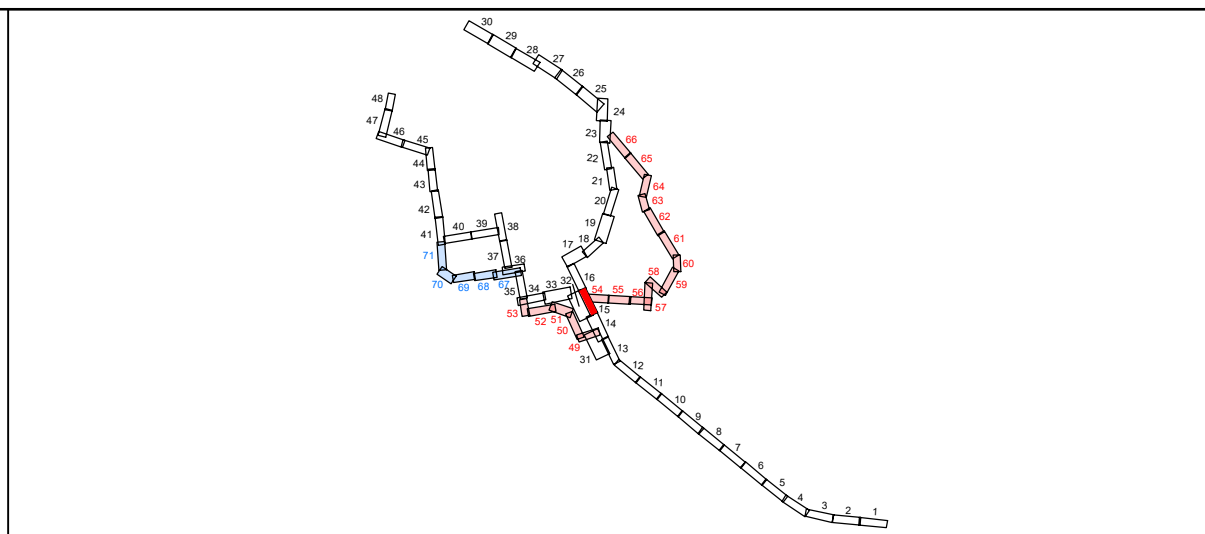
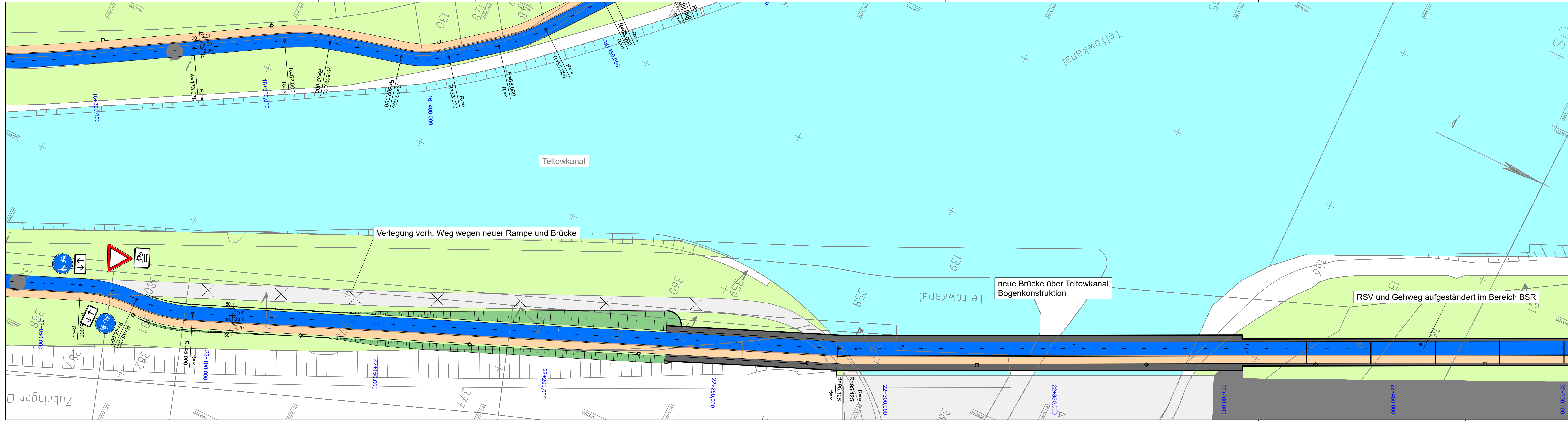
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/14
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 450 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_14.PLT Plottedatum: 04.09.19



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	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/15
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:	08/2019				

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_15_PLT Pladdatum: 04.09.19

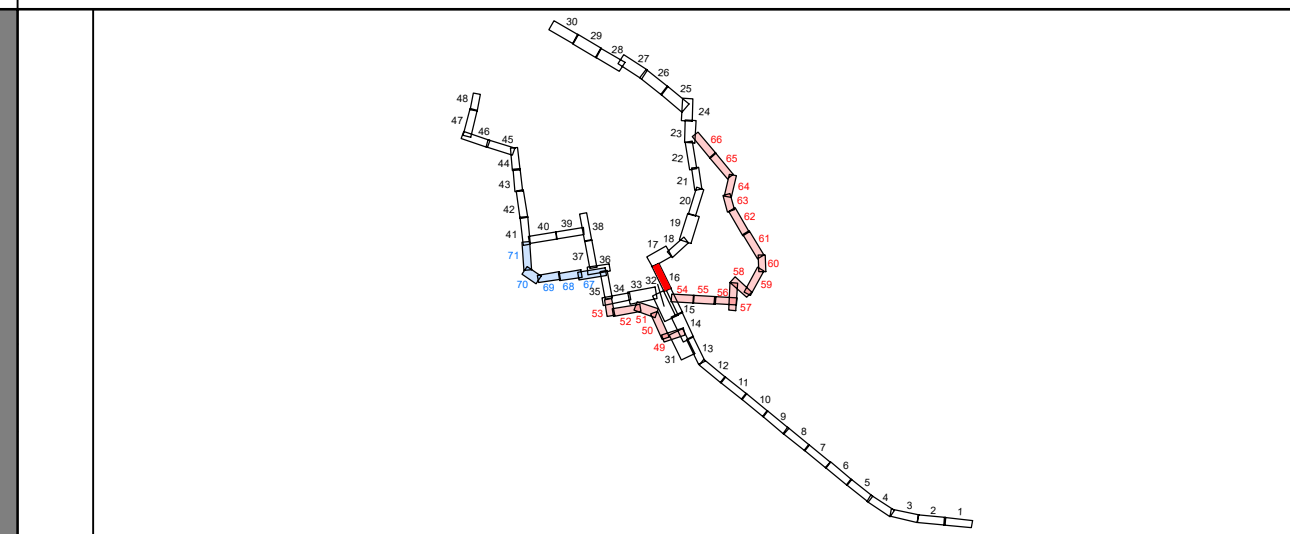
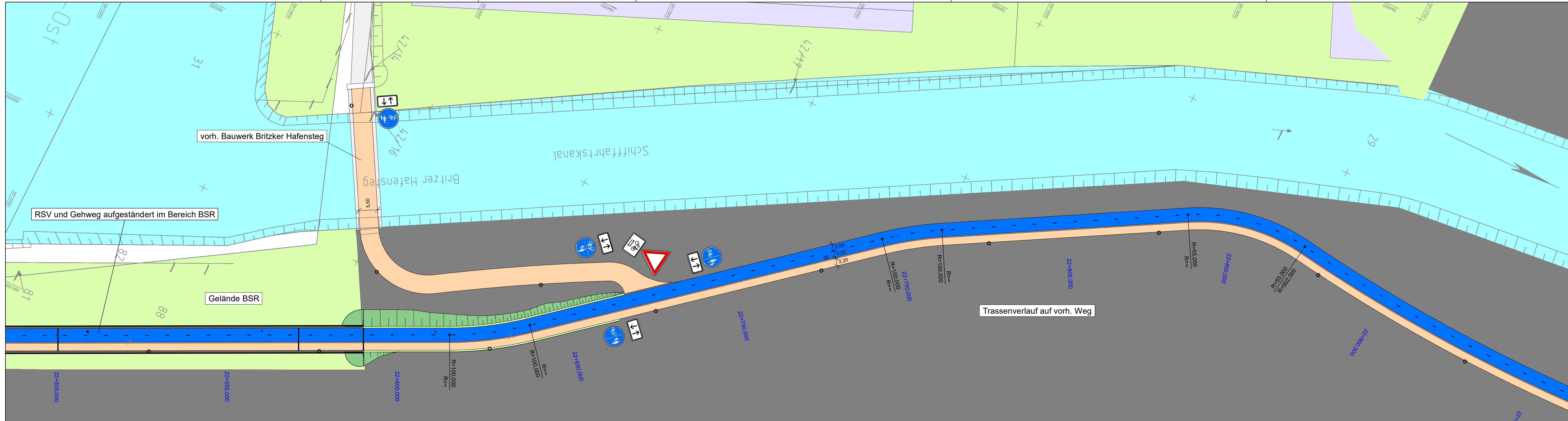
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemarkter Grenzpunkt	Straßenablauf
Top. Begrenzungslinie	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
Gemeindegrenze	Nutzungsartengrenze	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
Gemarkungsgrenze	Böschung	Markzeichen	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	Pfl.
Stahlbetonmast	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Lichtsacht	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Pl.
Holzmast	Verkehrszeichen	Eingang	Laubbaumreihe	Rohrleitung
	Ampel			Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

Gehweg	Taktlier Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Radfahrer Furt
Fahrradstraße	Dammböschung	
Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	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: 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	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

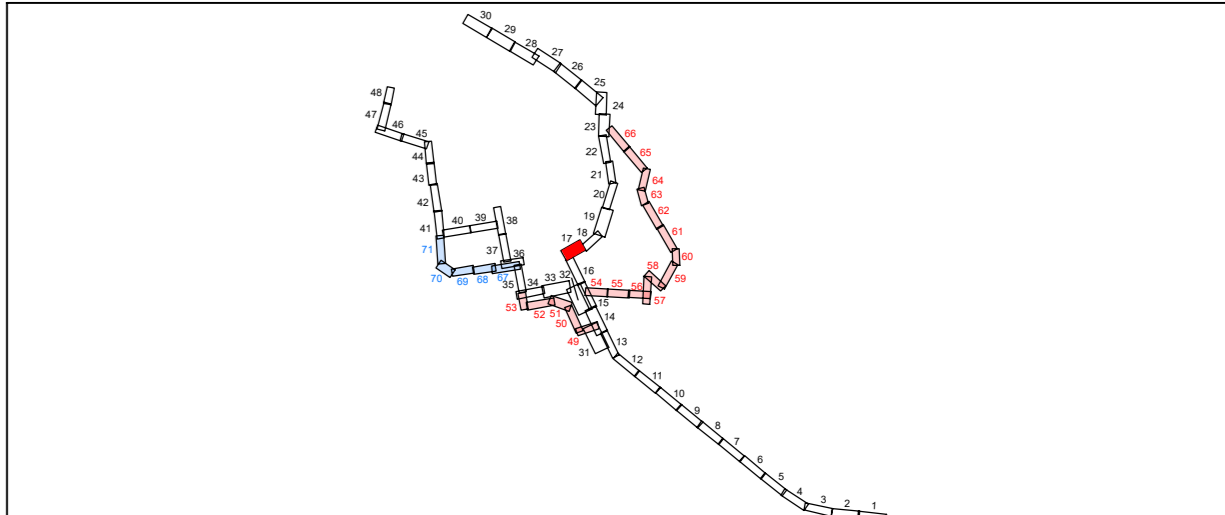
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/16
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:	08/2019				

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

	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		Lichtschat		Pfl. DN 400		Platten
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Rohrleitung DN 400		Nenndurchmesser
			Ampel						

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan



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 08/2019	Gutschke
gezeichnet 08/2019	Humpert
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

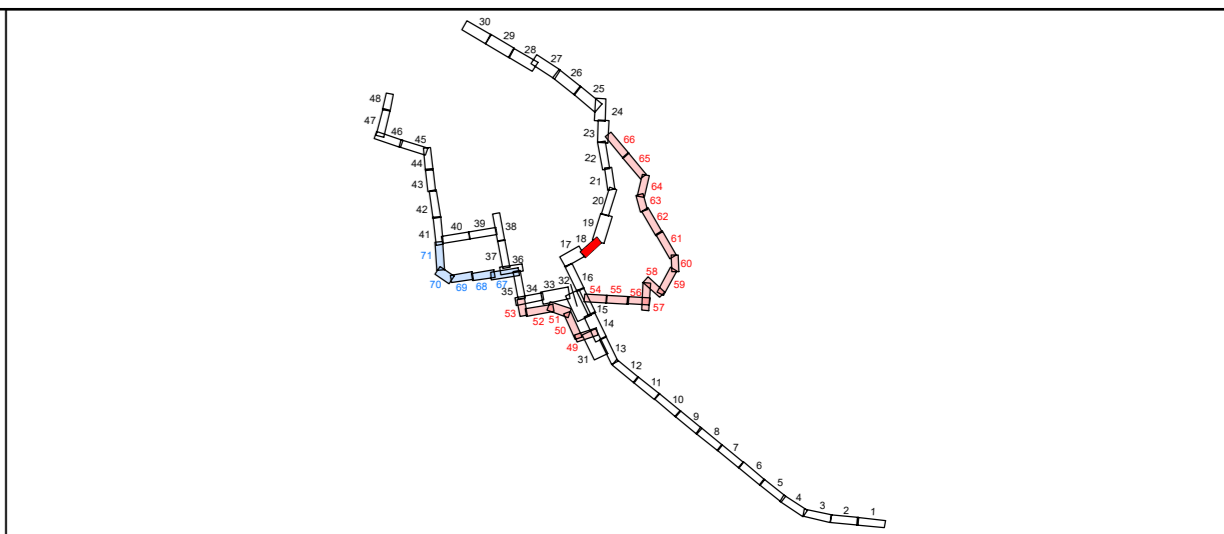
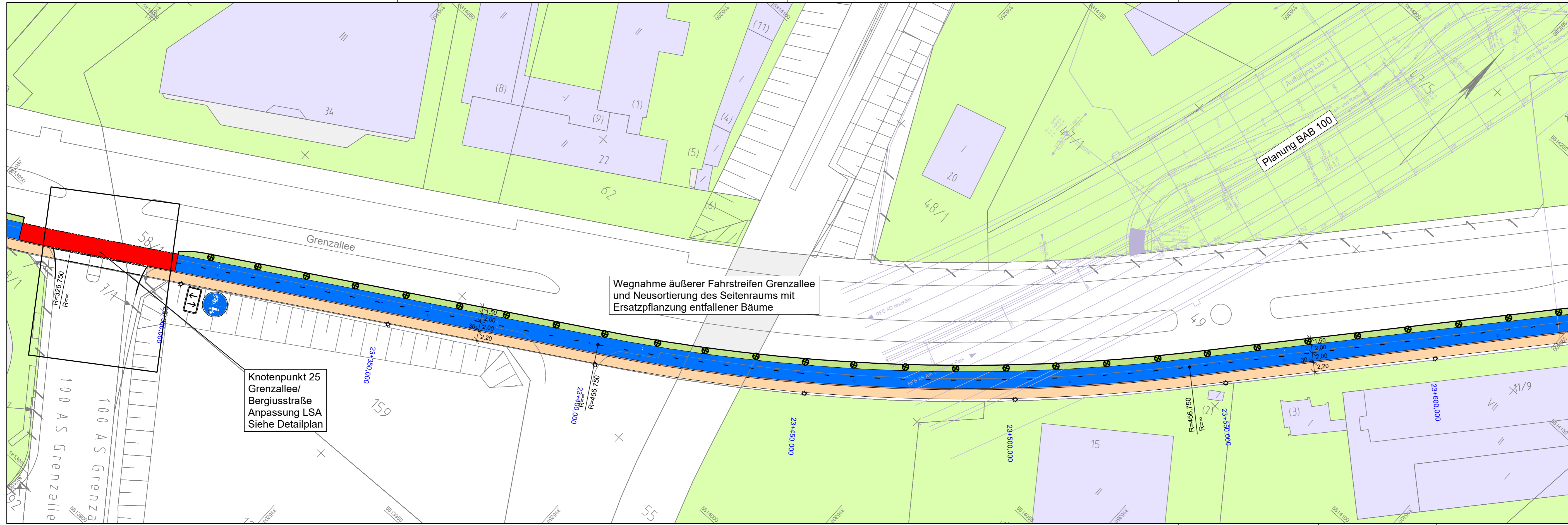
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/17
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 450 x 950 mm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Top. Begrenzungslinie		Schieberkappe Wasser
	Nutzungstypengrenze		Schieberkappe Gas
	Gemarkungsgrenze		Merkzeichen ELL-Versorgung
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		Einsteigeschacht Wasser
	Hecke		Straßenaufbau
	Lagefestpunkt 18		Unterflurhydrant
	Höhenfestpunkt		Oberflurhydrant
	abgemerkter Grenzpunkt		Bahnstranke
	Mauer		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		A.A.A.		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		A.A.A.		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsleiste		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten		Platten
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Platten		Platten

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung (Gehweg/Radweg)		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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

<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

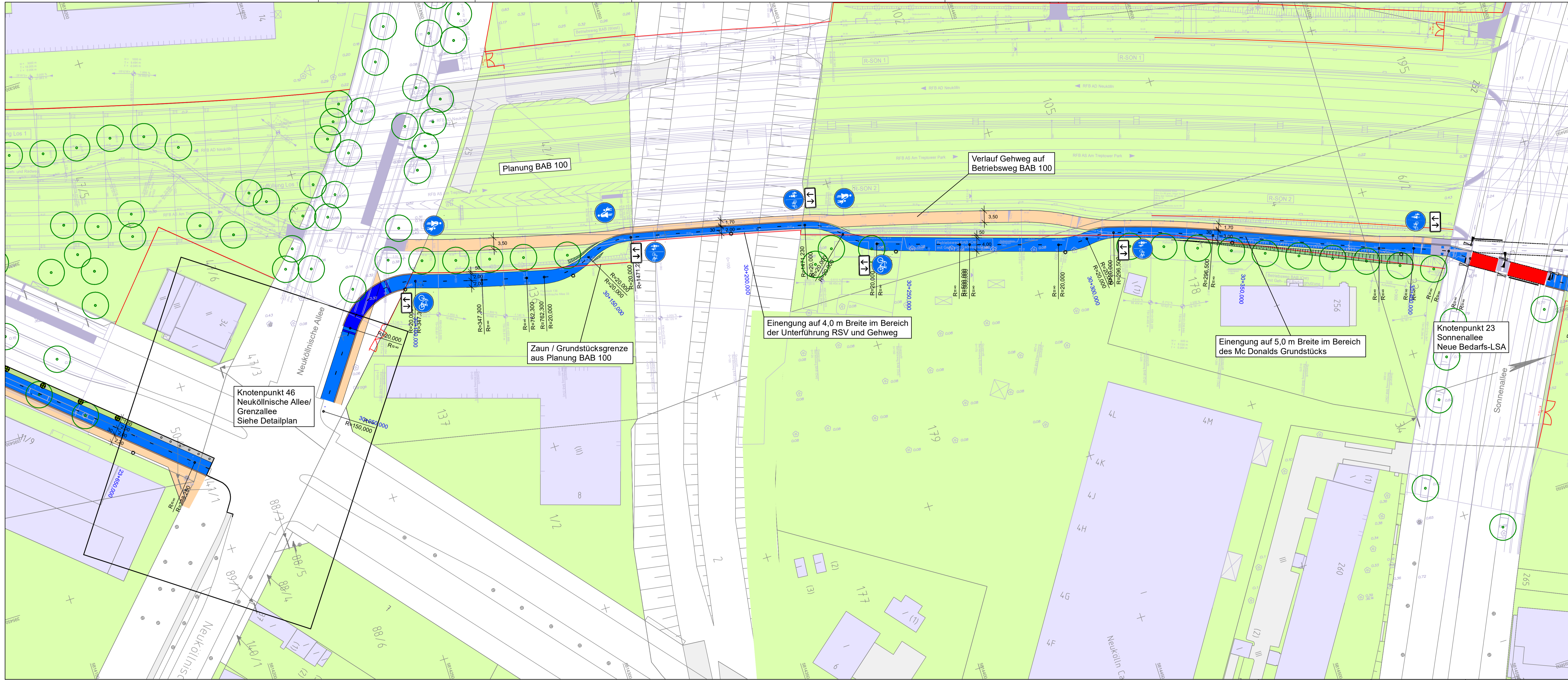
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/18
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_18.PLT Plotdatum: 04.09.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Nutzungsgrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenaufbau		Kilometerstein/-tafel mit km
	Unterflurhydrant		Ortsdurchfahrtsstein
	Oberflurhydrant		Verkehrsschilder
	Bahnschranke		Ampel
	Schilderpfahl		Haltestelle
	Schilderpfahl		Verteilerkasten Telekom
	Schilderpfahl		Kabelkasten Eit.
	Schilderpfahl		Lichtschacht
	Schilderpfahl		Eingang
	Schilderpfahl		Laubbaumreihe
	Schilderpfahl		Nadelbaumreihe

	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Haltestelle		Einfahrt		A. A. A.		Nadelbaumreihe
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Treppe		PR.		Findling
	Holzmast		Verkehrsschilder		Lichtschacht		Laubbaumreihe m. Stamm-Kronendurchmesser		Plaster		Platten
	Ampel		Eingang		Laubbaumreihe m. Stamm-Kronendurchmesser		DN 400		Rohrleitung		Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt

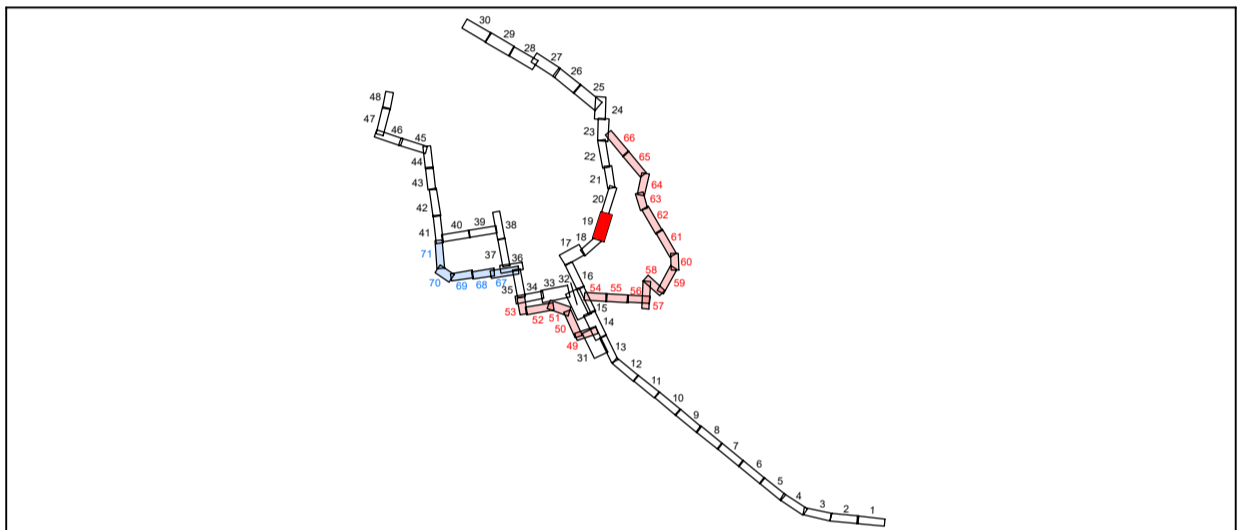


ZEICHNERKLÄRUNG		Legende	
	Grundstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Nutzungsgrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		Merkzeichen Eil-Versorgung
	nicht abgemerkter Grenzpunkt		Merkzeichen Eintragschicht Wasser
	Schieberkappe Wasser		Schieberkappe Gas
	Unterflurhydrant		Oberflurhydrant
	Straßenausschnitt		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		A.A.A.		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pfl.		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtszeichen		Kabelkasten Eilt.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pl.		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pl.		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		DN 400		Rohrführung
									Nenndurchmesser		

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktler Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dämmböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt

	Radfahrer Furt
--	----------------



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
	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	gezeichnet
	08/2019	Humpert
	geprüft:	

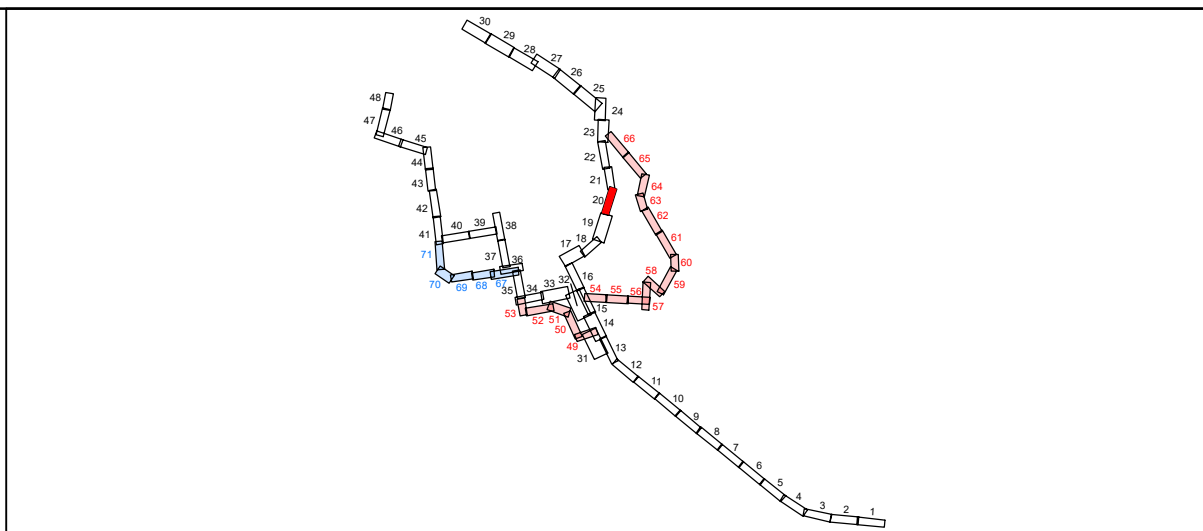
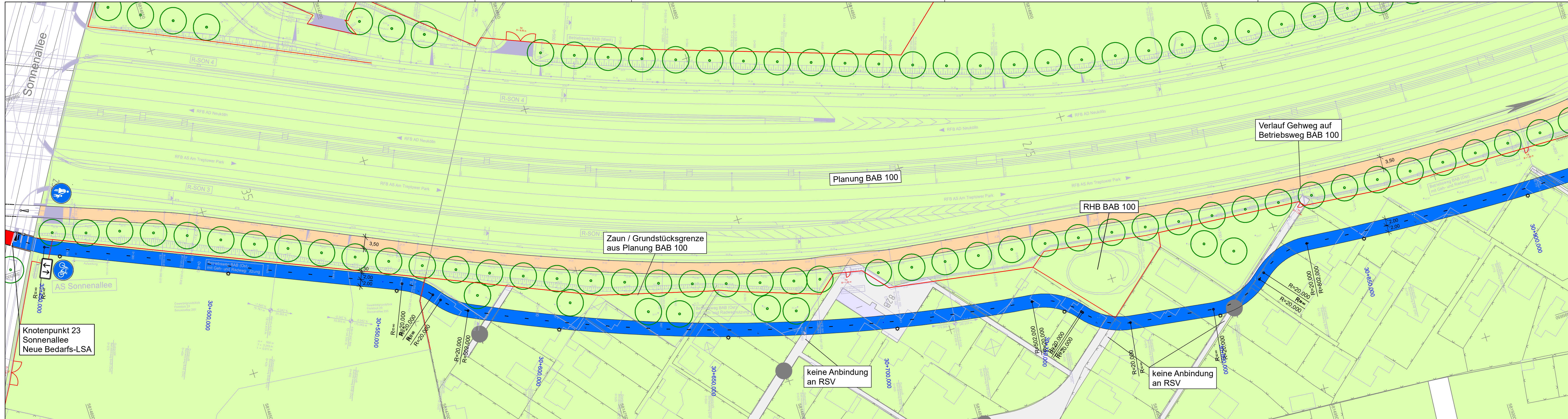
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/19
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	450 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_19_PLT Plottedatum: 19.08.19



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:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

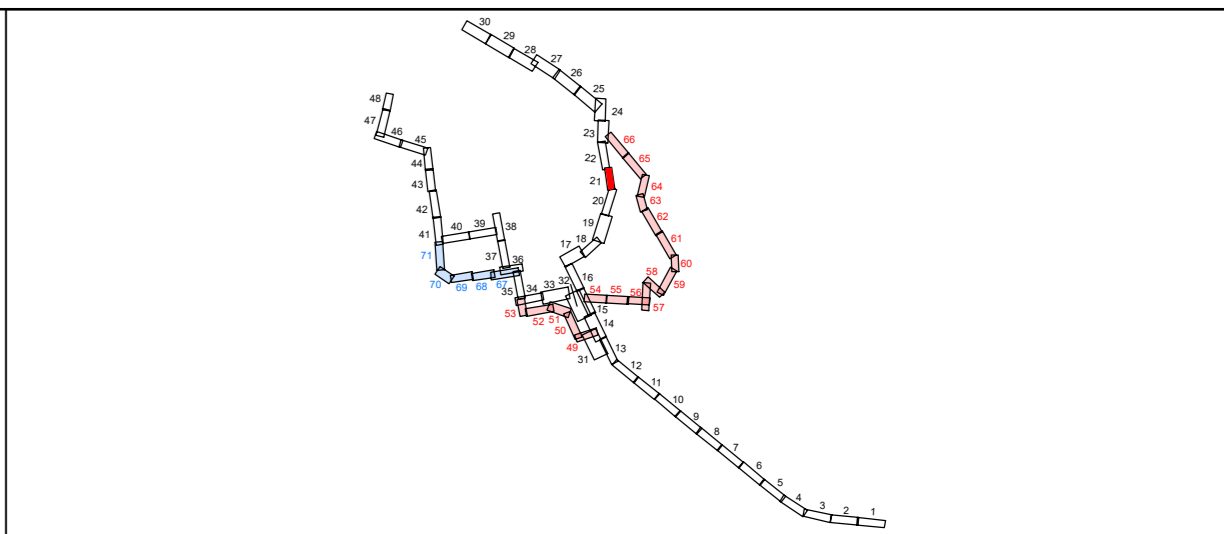
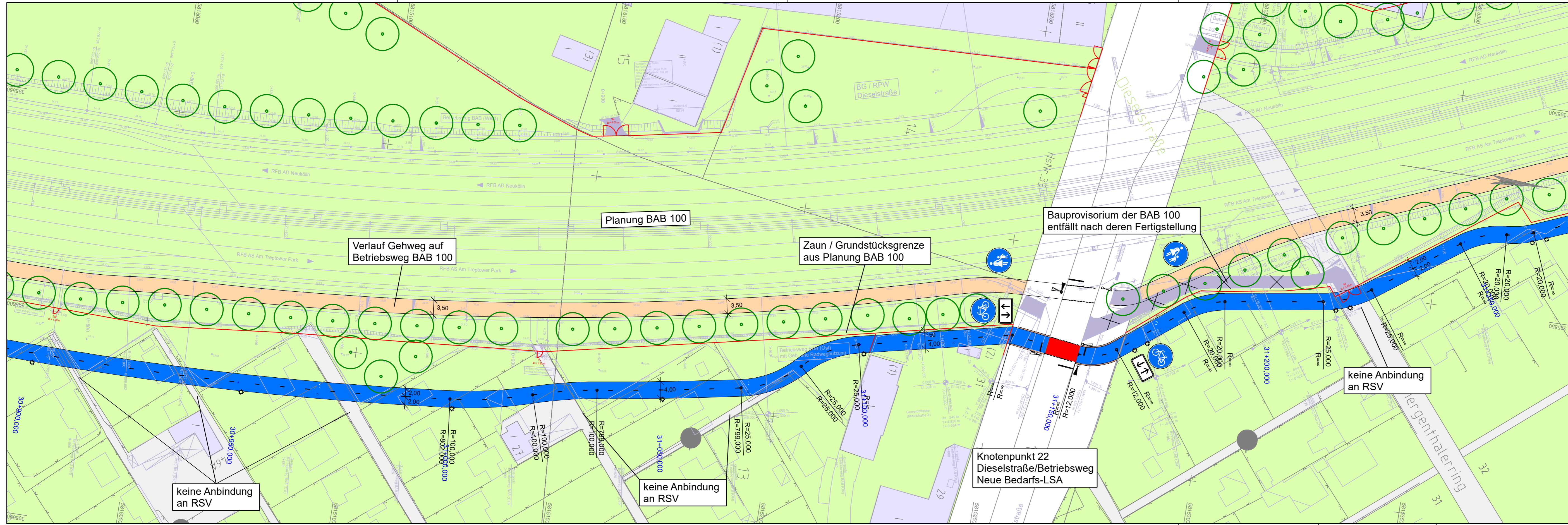
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/20
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_20.PLT Plottedatum: 19.08.19

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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm		Pl.
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung
							DN 400		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo
GMBH

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	10/2019	Gutschke
		gezeichnet	10/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	10/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/21
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

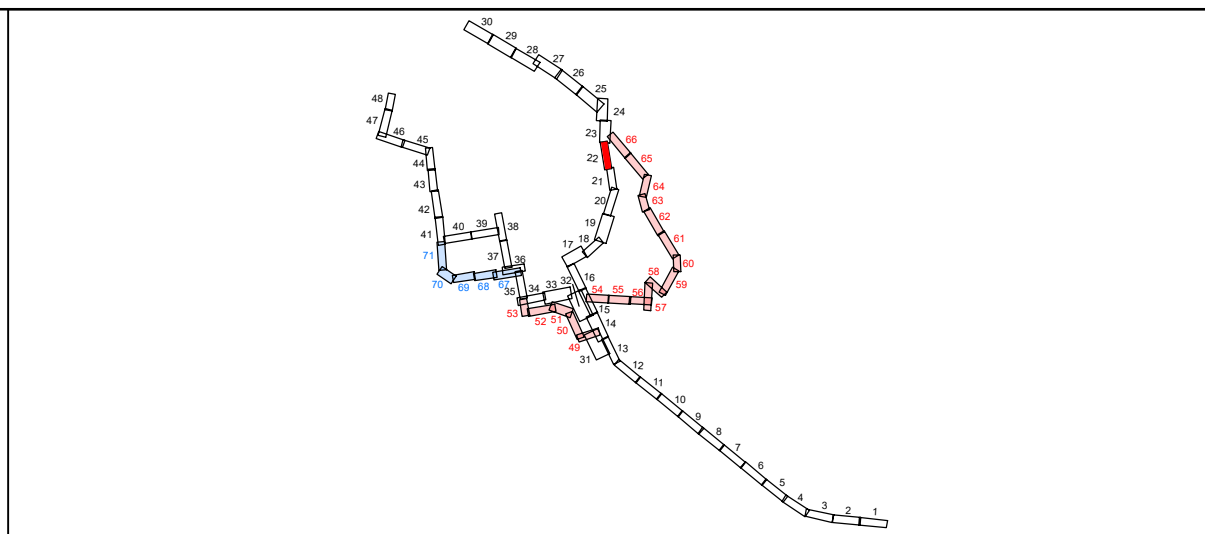
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_21.PLT Plotdatum: 22.10.19

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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.
	Holzmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht
	Einfahrt		Ampel		Eingang
	Treppe		Laubbaumreihe		Nadelbaumreihe
	Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Findling		Pflaster
	Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten		Rohrleitung Nenndurchmesser
	Laubbaumreihe		DN 400		

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo
GMBH

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	09/2019	Gutschke
		gezeichnet	09/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

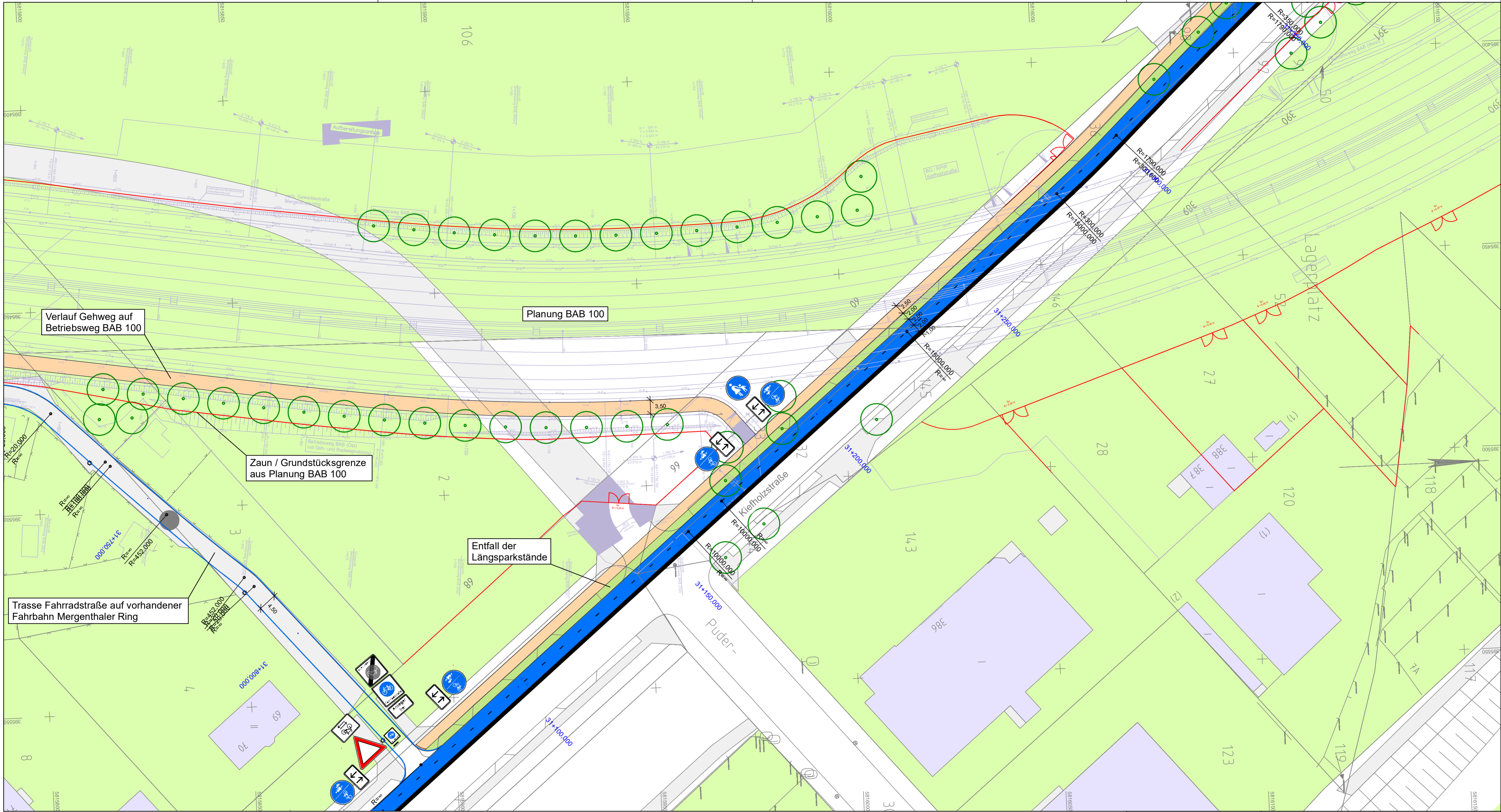
Planangaben:	Datum:	07/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/22
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:					

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_22_PLT Plottedatum: 22.10.19

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

	Andreas Kreuz		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						

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



Verlauf Gehweg auf Betriebsweg BAB 100

Planung BAB 100

Zaun / Grundstücksgrenze aus Planung BAB 100

Entfall der Längsparkstände

Trasse Fahrradstraße auf vorhandener Fahrbahn Mergenthaler Ring

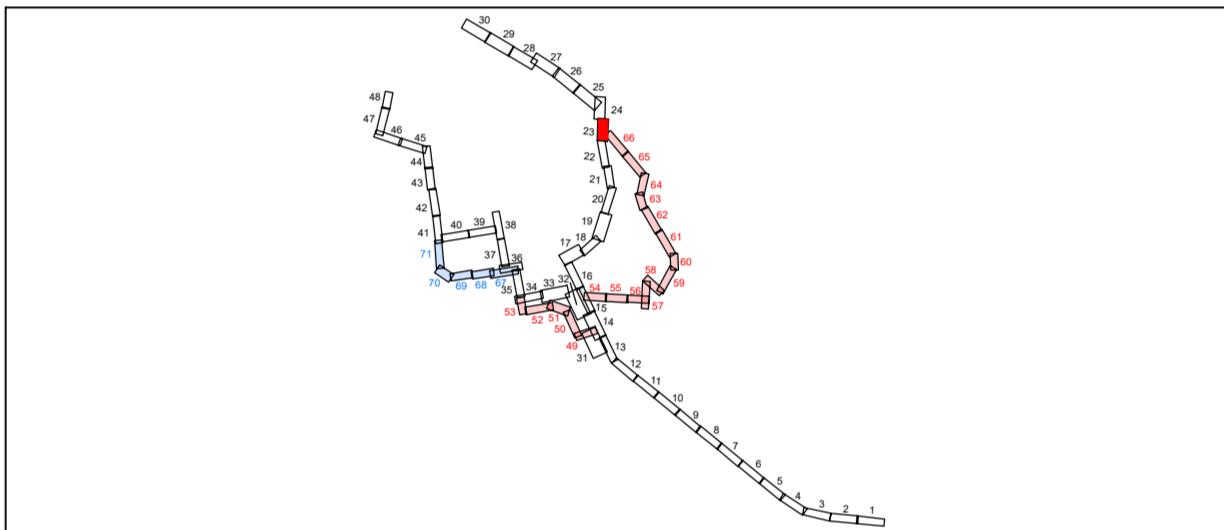
ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
---	Nütungsarten-grenze	○ 18	Lagefestpunkt
---	Gemarkungsgrenze	○	Höhenfestpunkt
---	Flurgrenze	—	abgemarkter Grenzpunkt
—	Mauer	—	nicht abgemarkter Grenzpunkt
—	Wasser	—	Schieberkappe
—	Schieberkappe Gas	—	Schieberkappe Wasser
—	Merkzeichen Eit.-Versorgung	—	Einsteigeschacht
—	Wasser	—	Wasser

—	Andreskreuz	—	Latene	—	Haltestelle	—	Einfahrt	—	Nadelbaumreihe
—	Stahlgerüstmast	—	Kilometerstein/stele mit km	—	Verteilerkasten	—	Treppe	—	Findling
—	Stahlrohrmast	—	Ortsdurch-fahrtsstein	—	Kabelkasten Eit.	—	Laubbaum m. Stamm/ Kronendurchmesser	—	Pflaster
—	Verkehrszeichen	—	Verkehrszeichen	—	Lichtsacht	—	Nadelbaum m. Stamm/ Kronendurchmesser	—	Platten
—	Holzmast	—	Ampel	—	Eingang	—	Laubbaumreihe	—	Rohrleitung
—		—		—		—		—	Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiller Trennstreifen
—	Radweg selbstständige Führung	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Fahrradstraße mit Sicherheitsstreifen	—	Dammböschung
—	Aufpflasterung	—	Einschnittböschung
—	Bankett	—	

—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

infraVelo GMBH GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Datum	Zeichen
bearbeitet	08/2019	Gutschke
gezeichnet	08/2019	Humpert
geprüft:		

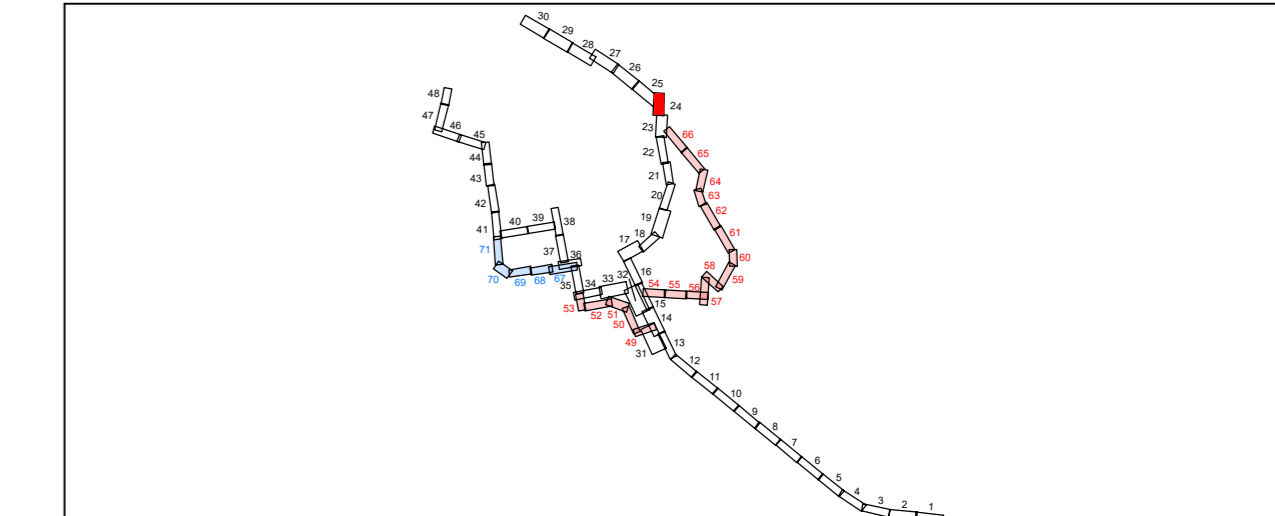
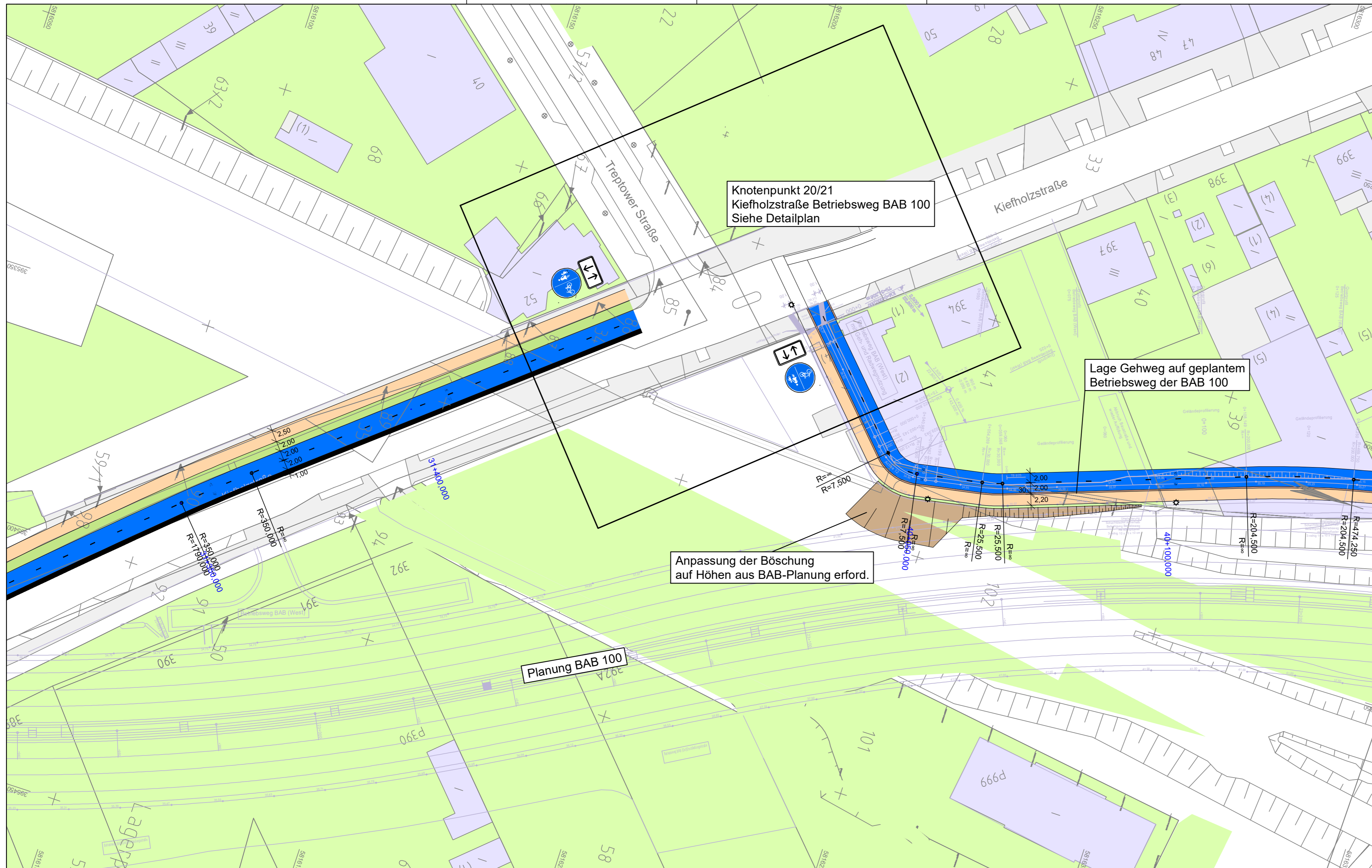
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/23
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 450 x 950 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_23.PLT Plotdatum: 15.08.19



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 08/2019	Gutschke
		gezeichnet 08/2019	Humpert
		geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/24
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	400 x 770 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_24.PLT Plottedatum: 15.08.19

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

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

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktier Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



Lage Gehweg auf geplantem Betriebsweg der BAB 100

Lage Rampe auf geplantem Betriebsweg der BAB 100

Anbindung RSV über Beermannstraße an Eisenstraße

neues Brückenbauwerk

vorhandenes Brückenbauwerk

ZEICHENERKLÄRUNG	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Nutzungsgrenze
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Fluggrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Mikrozichen
	Höhenfestpunkt
	abgemarker Grenzpunkt
	nicht abgemarker Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	EL-Versorgung
	Einseitigechtheit Wasser
	Straßenaufbau
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl
	Andreaskreuz
	Stahlgittermast
	Stahlmast
	Holzmast
	Laternen
	Kilometerstein
	Ortsdurchfahrtszeichen
	Verkehrszeichen
	Ampel
	Haltestelle
	Verteilerkasten
	Kabelkasten Ekt.
	Lichtschacht
	Eingang
	Einfahrt
	Treppe
	Laubbaum m. Stamm
	Nadelbaum m. Stamm
	Laubbaumreihe
	Nadelbaumreihe
	Findling
	Pfaster
	Platten
	Ritzung
	Nennrinddurchmesser

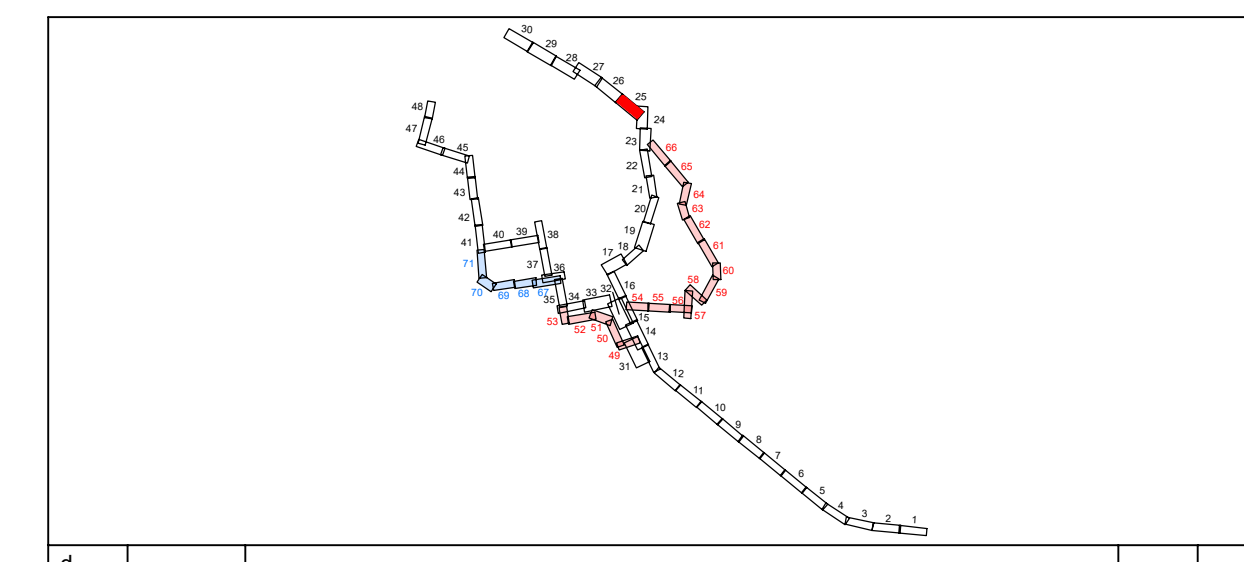
Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitsstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktile Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Diamböschung
	Einschnittböschung
	gest. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Fuß

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitsstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett

	Taktile Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Diamböschung
	Einschnittböschung

	gest. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Fuß



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: 08/2019	Gutschke
	gezeichnet: 08/2019	Humpert
	geprüft:	

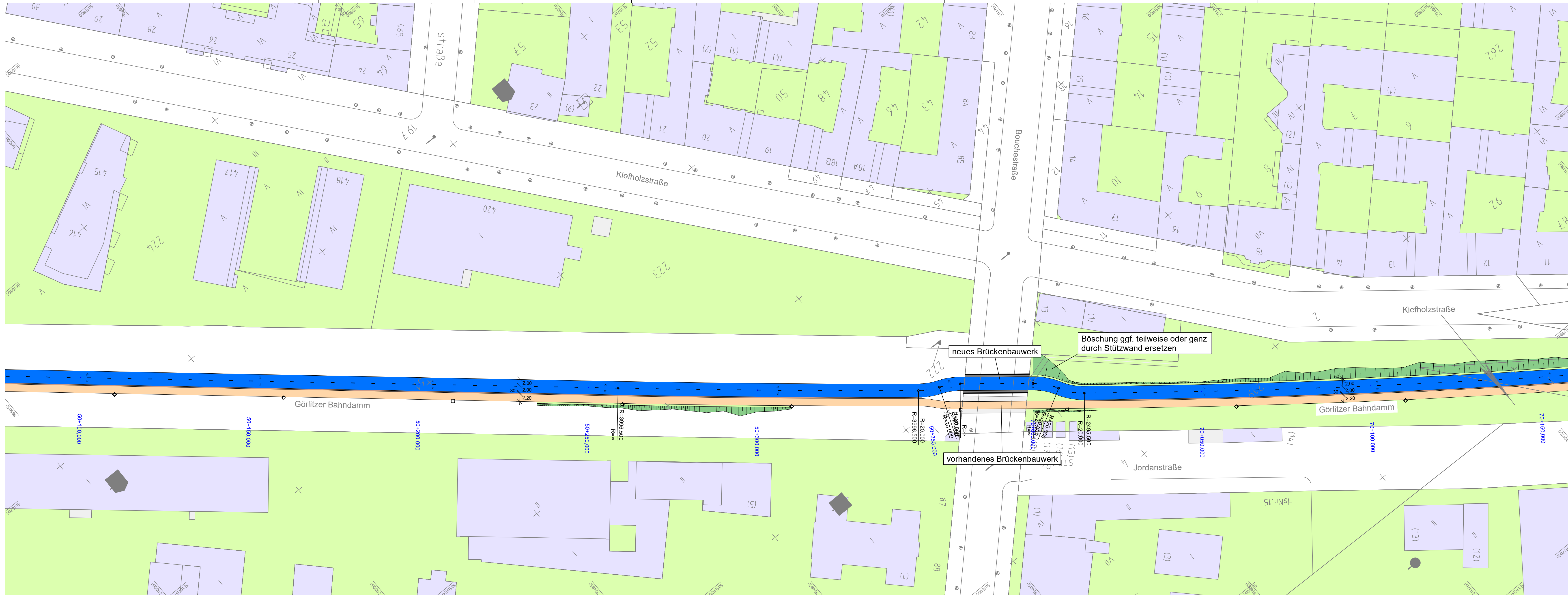
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

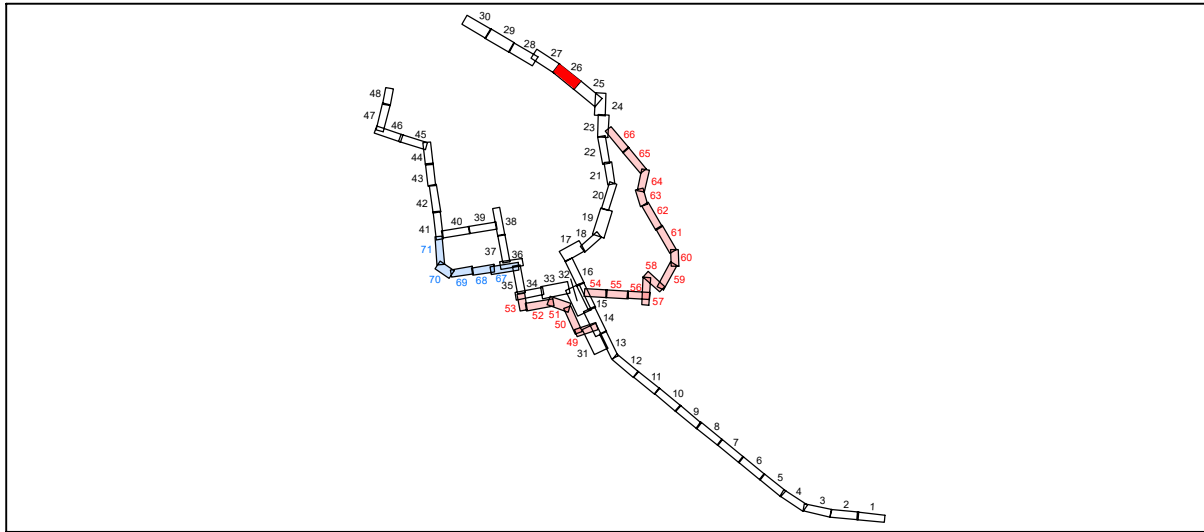
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/25
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 530 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_25.PLT Plotdatum: 15.08.19



ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Straßenablauf		Schieberkappe Wasser
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberflurhydrant		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Bahnschranke		Einsteigeschacht Wasser
	Schilderpfahl		Andreaskreuz
	Haltestelle		Laterne
	Einfahrt		Kilometerstein/zu Fuß mit km
	A. A. A.		Ortsdurchfahrtsstein
	Nadelbaumreihe		Verkehrszeichen
	Findling		Ampel
	Pf. Pfaster		Haltestelle
	Pl. Platten		Verteilerkasten Telekom
	Rohrleitung Nenndurchmesser		Kabelkasten Eit.
	Laubbäume		Lichtschacht
	Nadelbäume		Laubbäume m. Stammkronendurchmesser
	Laubbäume m. Stammkronendurchmesser		Nadelbäume m. Stammkronendurchmesser
	Laubbäume m. Stammkronendurchmesser		Laubbäume m. Stammkronendurchmesser

ZEICHENERKLÄRUNG Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktier Trennstreifen
	Baufläche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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
	08/2019	Gutschke
	08/2019	Humpert
		geprüft:

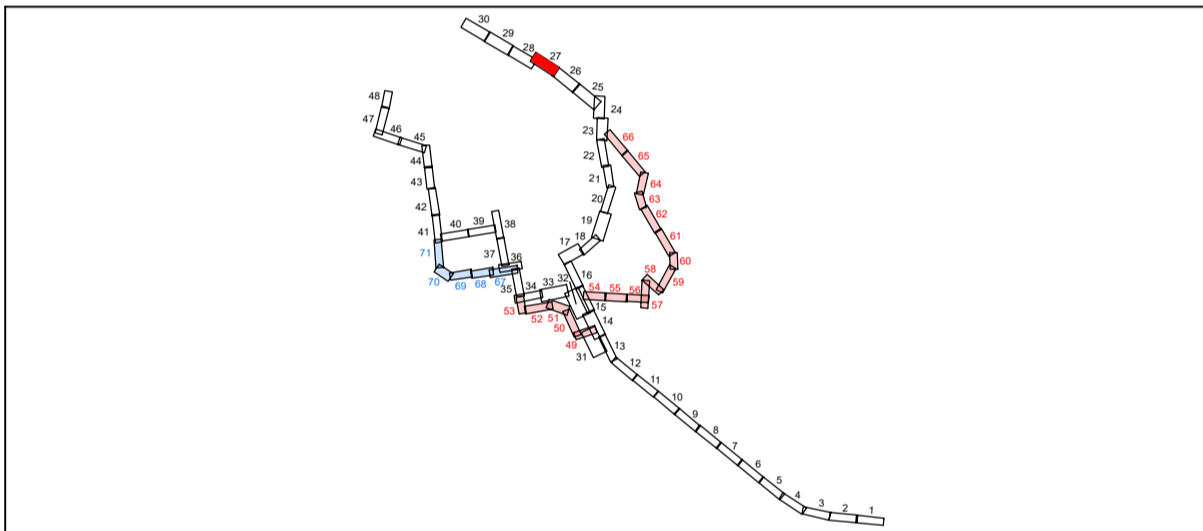
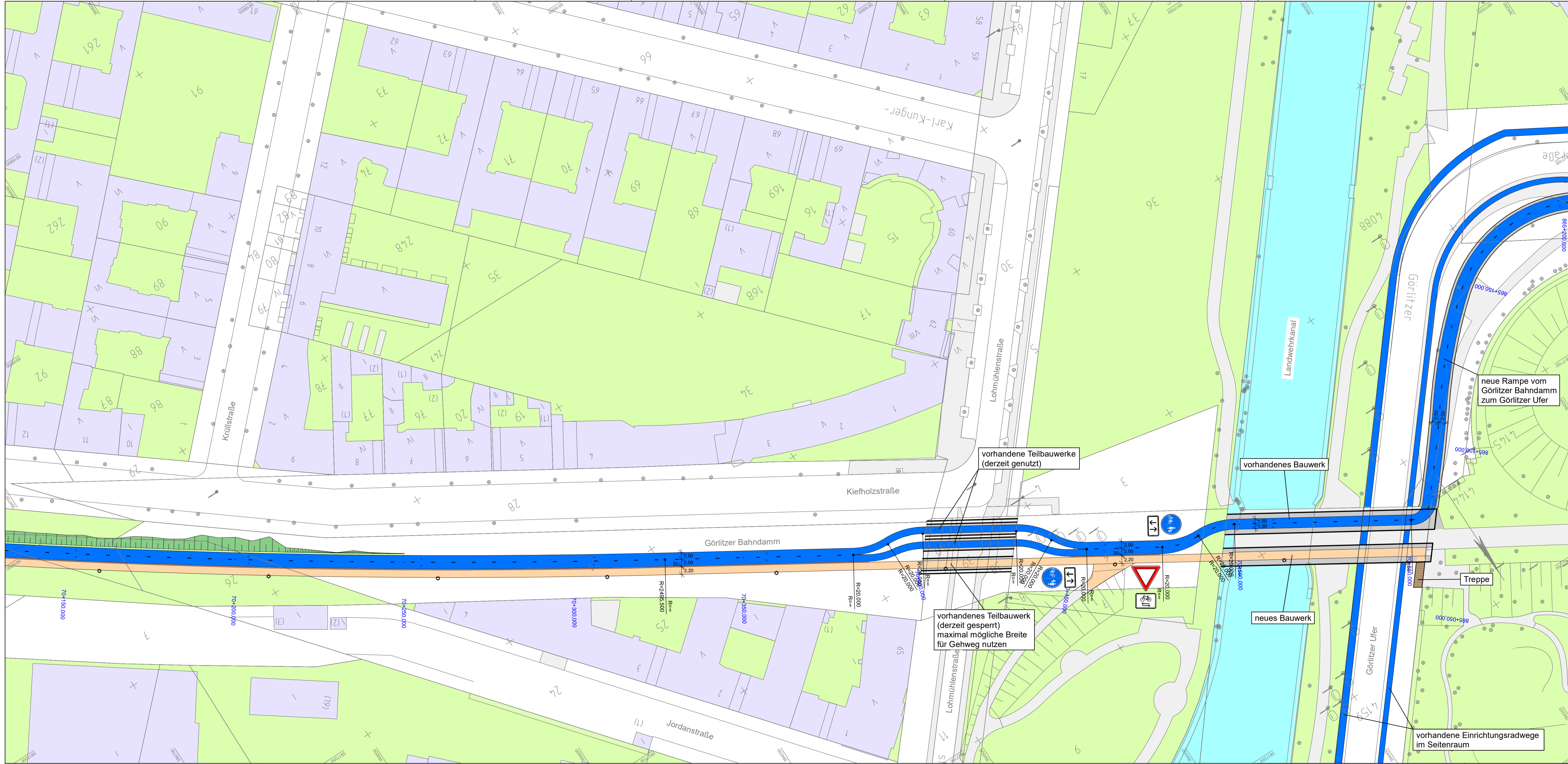
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/26
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 400 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Datenname: B0500_26.PLT Plottedatum: 15.08.19



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber: **infraVelo GMBH** GB infraVelo GmbH
 30440 Hannover
 Ullstenhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	SHP Ingenieure	Plaza de Rosalia 1 30440 Hannover Telefon 0511 3584-450 Telefax 0511 3584-477 info@sip-ingenieure.de www.sip-ingenieure.de	Datum	Zeichen
			bearbeitet	Gutschke
			gezeichnet	Humpert
			geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/27
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	500 x 1135 mm	

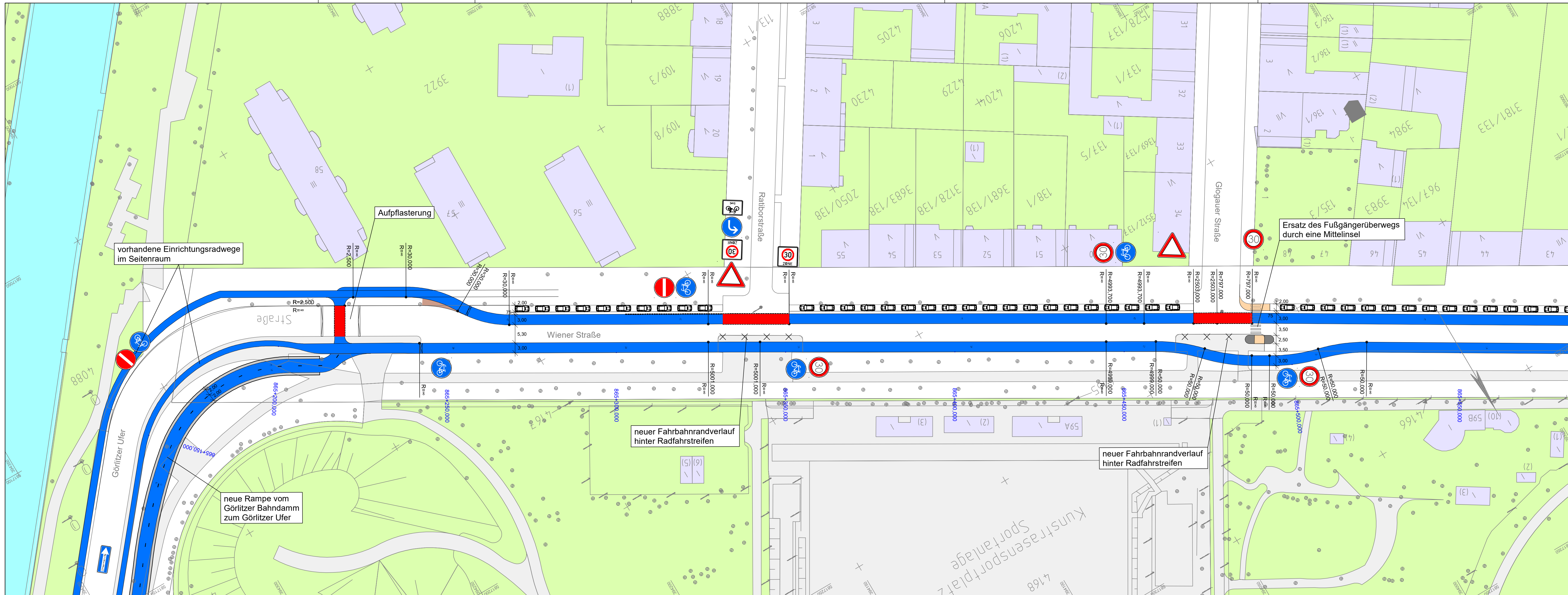
Projekt: 18085_Y-Trasse Datum: 08/2019 Plandatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG	
Flurstücksgrenze	Zaun
Top. Begrenzungslinie	Hecke
Gemeindegrenze	Nutzungsarten-grenze
Gemarkungsgrenze	Blöschung
Flurgrenze	Mauer
nicht abgemerkter Grenzpunkt	Schieberkappe
Wasser	Schieberkappe Gas
Markzeichen	Hoherfestpunkt
abgemerkter Grenzpunkt	Einleitgeschwächt Wasser
Strassenablauf	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Schilderpfahl

Anderskreuz	Latene	Haltestelle	Einfahrt	Nadelbaumreihe
Stahlgittermast	Kilometerstein/säule mit km	Verleberkasten	Treppe	Findling
Stahlrohrmast	Ortsdurch-fahrtsschild	Kabelkasten Eit.	Laubbaum m. Stamm	Pflaster
Stahlbetonmast	Verkehrszeichen	Lichtsacht	Nadelbaum m. Stamm	Platten
Holzmast	Ampel	Eingang	Laubbaumreihe	Rohrleitung
				Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

Gehweg	Taktischer Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbstständige Führung	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Radfahrer Furt
Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	Dammböschung	
Aufpflasterung	Einschnittböschung	
Barkett		



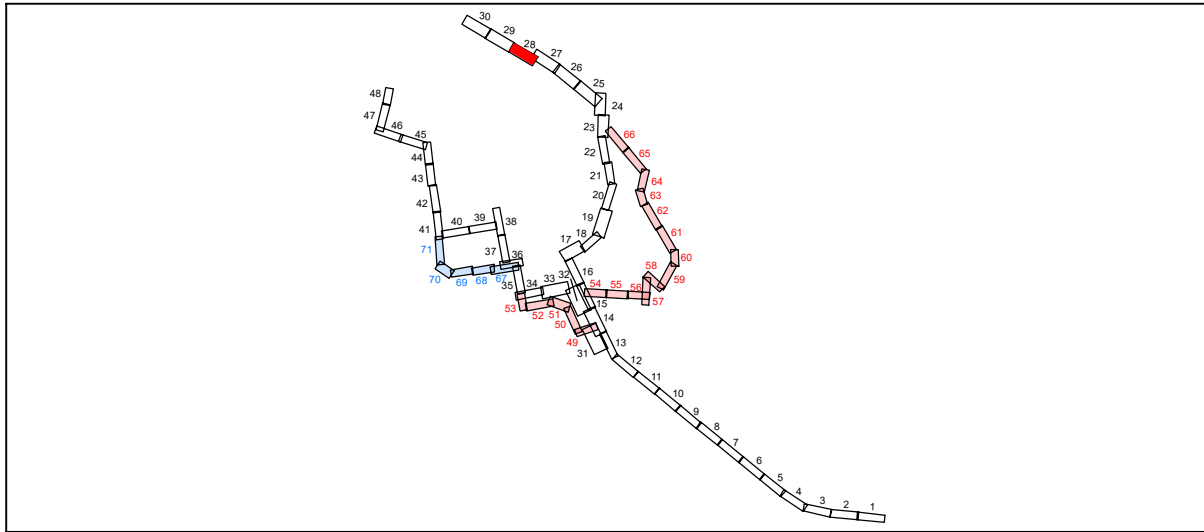
ZEICHENERKLÄRUNG

Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Strassenablauf
Top. Begrenzungslinie	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
Gemeindegrenze	Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
Gemarkungsgrenze	Höhenfestpunkt	Merkzeichen Eit.-Versorgung	Bahnstranke
Flurgrenze	abgemerkter Grenzpunkt	Einstiegschacht Wasser	Schilderpfahl

Andreaskreuz	Laternen	Halle	Einfahrt	A. A. A.	Nadelbaumreihe
Stahlgittermast	Kilometerstein/ Zufuß mit km Ortsdurchfahrtsstein	Verteilerkasten Telekom	Treppe	Plf.	Findling
Stahlrohrmast	Merkzeichen	Kabelkasten Eit.	Laubbaum m. Stammkronendurchmesser	Pl.	Pflaster
Stahlbetonmast	Verkehrszeichen	Lichtschacht	Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser	Pl.	Platten
Holzmast	Ampel	Eingang	Laubbaumreihe	DN 400	Rohrleitung
					Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

Gehweg	Taktile Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbständige Führung	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Radfahrer Furt
Fahrradstraße mit Sicherheitsstrennstreifen	Dammböschung	
Aufpflasterung	Einschnittböschung	
Bankett		



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 08/2019	Gutschke
	gezeichnet 08/2019	Humpert
	geprüft:	

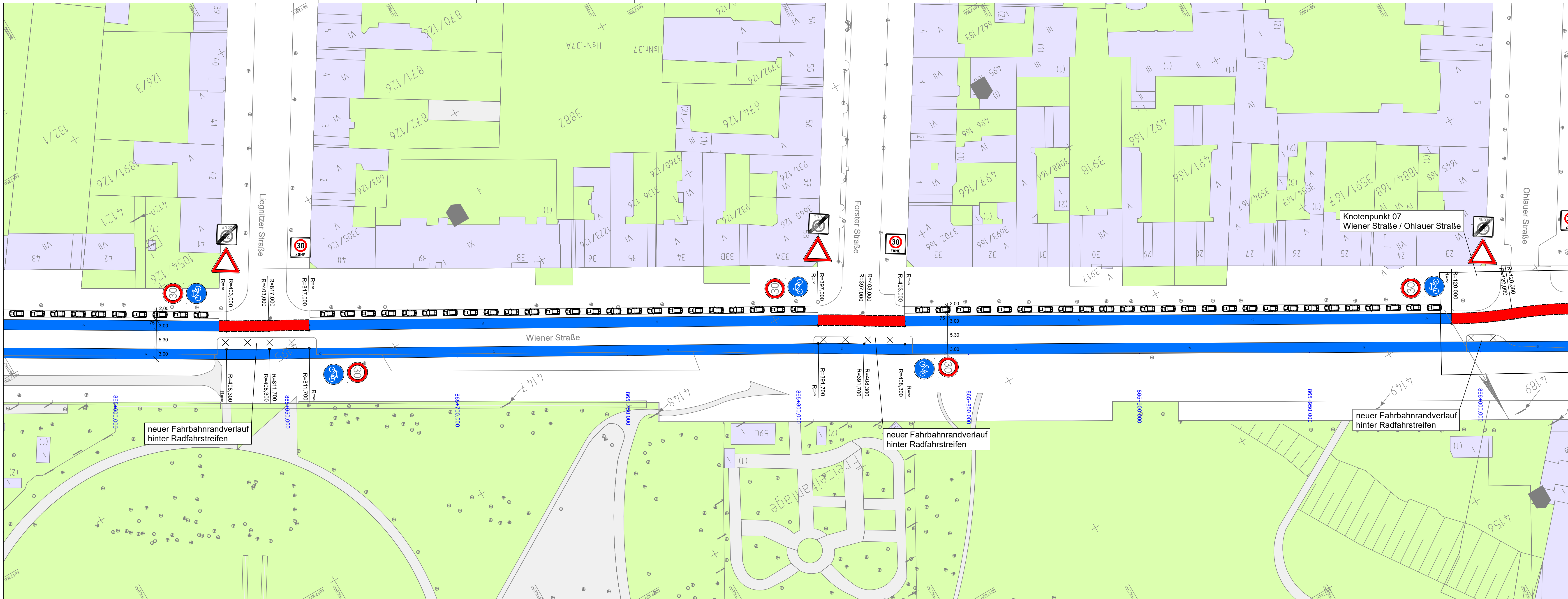
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/28
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	400 x 1135 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Datename: B0500_28.PLT Plstdatum: 15.08.19

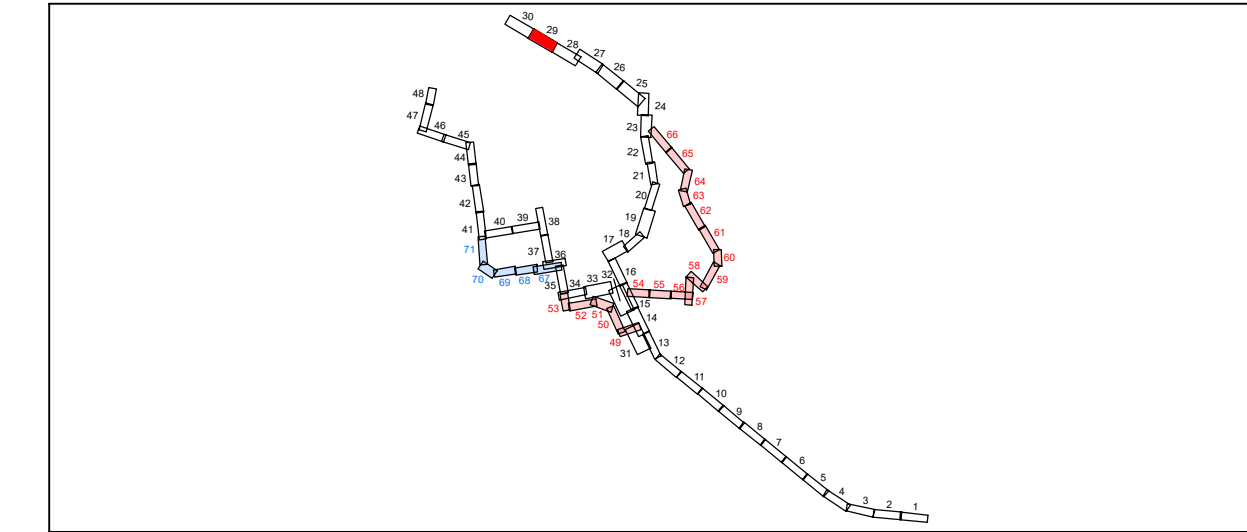


ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
---	Gemeindegrenze	○	Lagefestpunkt
---	Gemarkungsgrenze	○	Höhenfestpunkt
---	Flurgrenze	—	abgemerkter Grenzpunkt
—	Mauer	⊗	Einsteigeschacht
—	Wasser	⊗	Wasser
—	Wasser	⊗	Wasser
—	Wasser	⊗	Wasser
—	Wasser	⊗	Wasser

—	Andreakreuz	⊗	Laterne	⊗	Haltestelle	⊗	Einfahrt	⊗	A. A. A.	⊗	Nadelbaumreihe	
—	Stahlgittermast	⊗	Kilometerstein/ Zulauf mit km	⊗	Verteilerkasten	⊗	Treppe	⊗	Plf.	⊗	Findling	
⊗	Stahlrohrmast	⊗	Ordnungsfahrtsstein	⊗	Kabelkasten Eit.	⊗	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	⊗	Pl.	⊗	Pflaster	
⊗	Stahlbetonmast	⊗	Verkehrszeichen	⊗	Lichtschacht	⊗	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser	⊗	Pl.	⊗	Platten	
⊗	Holzmast	⊗	Ampel	⊗	Eingang	⊗	Laubbaumreihe	DN 400	⊗	⊗	Rohrleitung	
											⊗	Neimdurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg
	selbstständige Führung
	Fahrradstraße
	mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktischer Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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@sdp-ingenieure.de
 www.sdp-ingenieure.de

Datum Zeichen
 bearbeitet 08/2019 Gutschke
 gezeichnet 08/2019 Humpert
 geprüft:

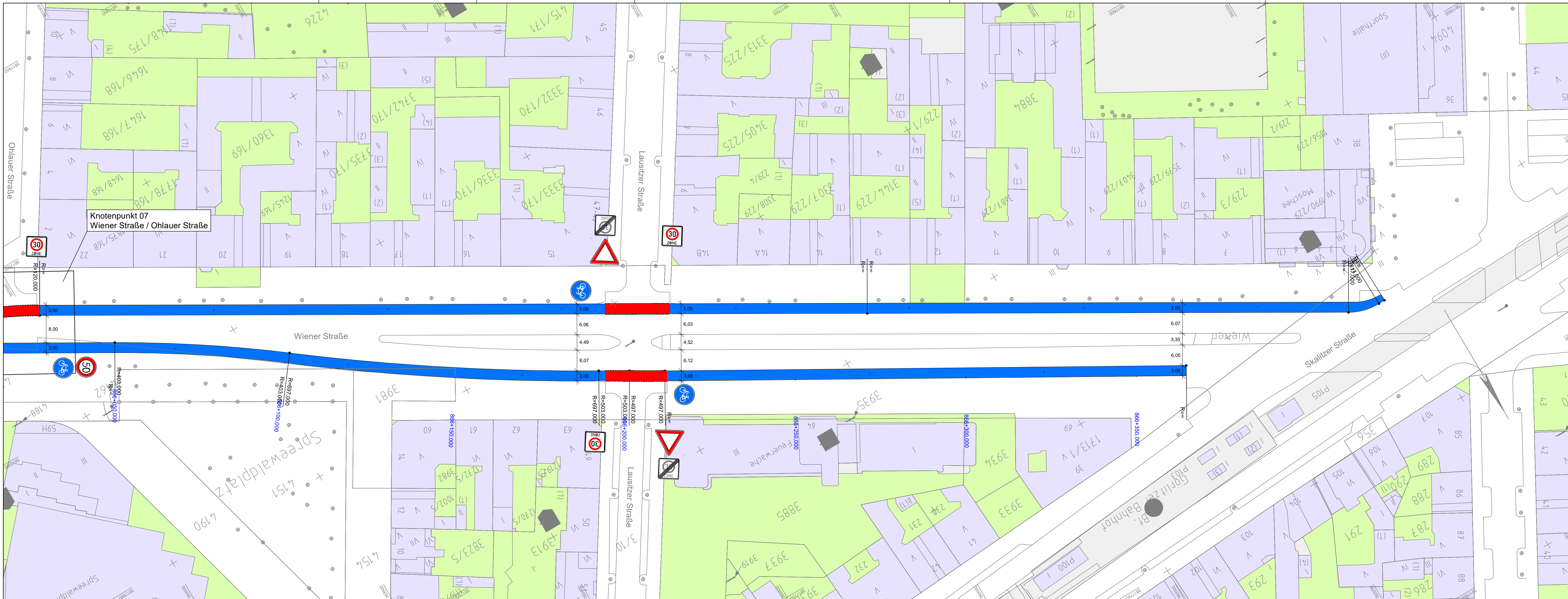
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/29
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 400 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Datenname: B0500_29.PLT Plottedatum: 15.08.19

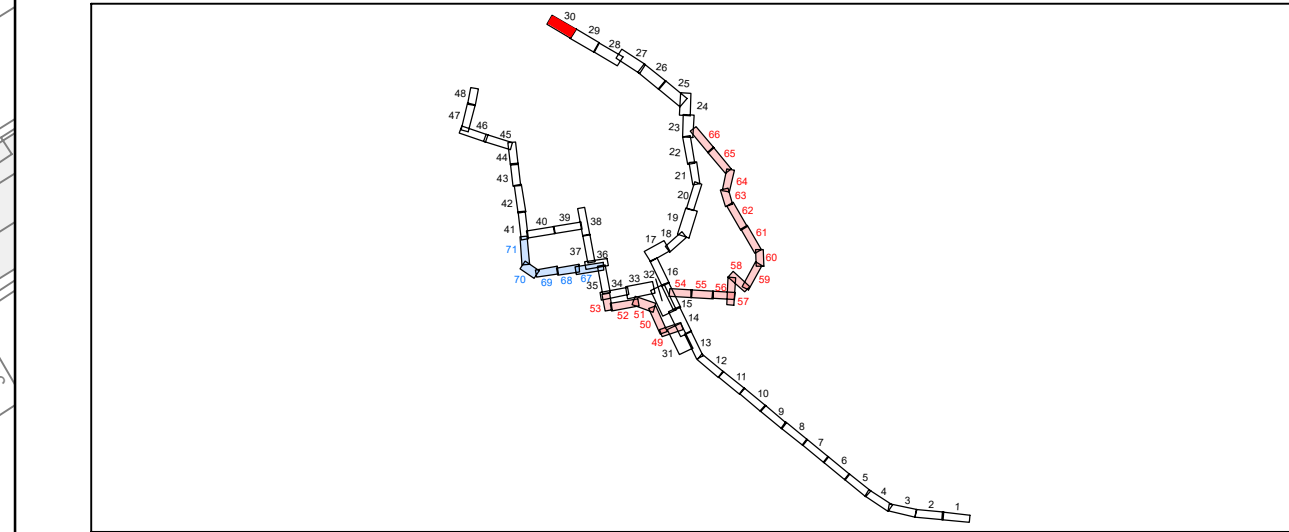


ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenablauf		Schieberkappe Wasser
	Unterfuhrhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberfuhrhydrant		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Bahnschranke		Einsteigeschacht Wasser
	Schilderpfahl		Ampel
	Haltestelle		Verteilerkasten Telekom
	Einfahrt		Kabelkasten Eit.
	A. A. A.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser
	Nadelbaumreihe		Platten
	Findling		Rohrleitung Nenndurchmesser
	Treppe		Laubbaumreihe DN 400
	Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten

	Gehweg		Taktier Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Baufläche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt		Radfahrer Furt

	Andrauskreuz		Laternen
	Stahlgittermast		Kilometerstein/zu Fuß mit km Ortsdurchfahrtsstein
	Stahlrohrmast		Verkehrszeichen
	Stahlbetonmast		Ampel
	Holzmast		Haltestelle
	Einfahrt		Verteilerkasten Telekom
	A. A. A.		Kabelkasten Eit.
	Nadelbaumreihe		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser
	Findling		Platten
	Treppe		Laubbaumreihe DN 400
	Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Platten

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktier Trennstreifen
	Baufläche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepfl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

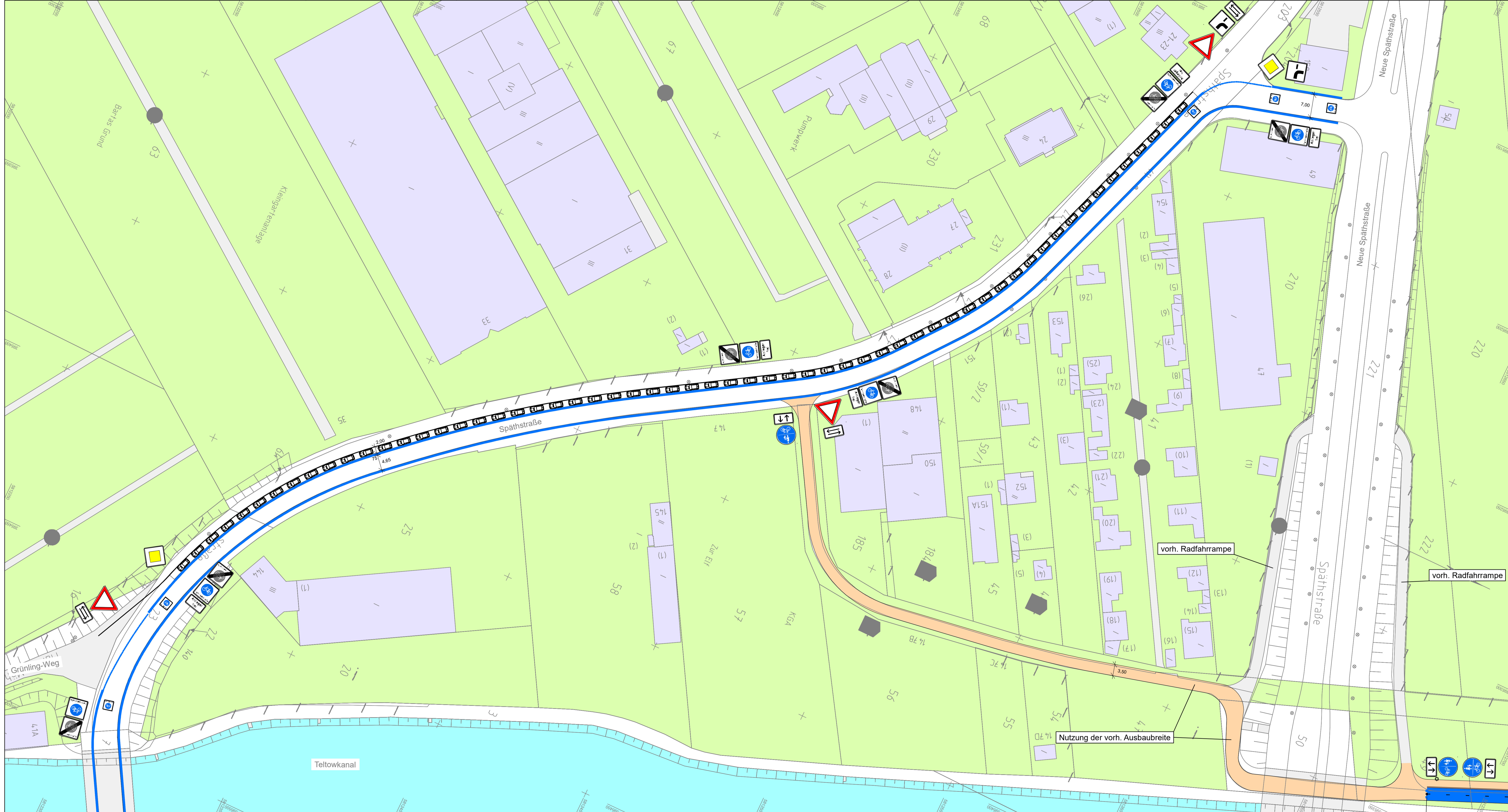
Höhenbezug: DHHN92	Lagebezug: UTM-Zone 33N
Auftraggeber: infraVelo GMBH	
GB infraVelo GmbH Ullsteinhaus Mariendorfer Damm 1 12099 Berlin	

Planung: SHP Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@sph-ingenieure.de www.sph-ingenieure.de	Datum	Zeichen
	bearbeitet 08/2019	Gutschke
	gezeichnet 08/2019	Humpert
geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse
Planinhalt: Lageplan
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/30
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 400 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Datenummer: B0500_30.PLT Plottedatum: 15.08.19



ZEICHENERKLÄRUNG

Flurstücksgrenze	Zeil	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Strassenablauf
Top. Begrenzungslinie	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
Nutzungsartengrenze	Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
Gemarkungsgrenze	Böschung	Merkzeichen Elt. Versorgung	Bahnstrahle
Flurgrenze	Mauer	abgemerkter Grenzpunkt	Schilderplatz

Anderskreuz	Laternen	Haltestelle	Einfahrt	Nadelbaumreihe
Stahlgittermast	Kilometerstein/Objekt mit km	Verteilerkasten Telekom	Treppe	Findling
Stahlrohrmast	Ordnungsfahrtstein	Kabelkasten Elt.	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Pfl.
Stahlbetonmast	Verkehrszeichen	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Laubbaumreihe	Platten
Holzmast	Ampel	Eingang		Röhrenleitung

Zeichenerklärung Lageplan

Gehweg	Taktile Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbständige Führung	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Radfahrer Furt
Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	Dammbeschichtung	
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:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511 3564 450 Telefax 0511 3564 477 info@sfp-ingenieure.de www.sfp-ingenieure.de	SHP Ingenieure	Datum	Zeichen	
			bearbeitet	08/2019	Gutschke
			gezeichnet	08/2019	Humpert
			geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

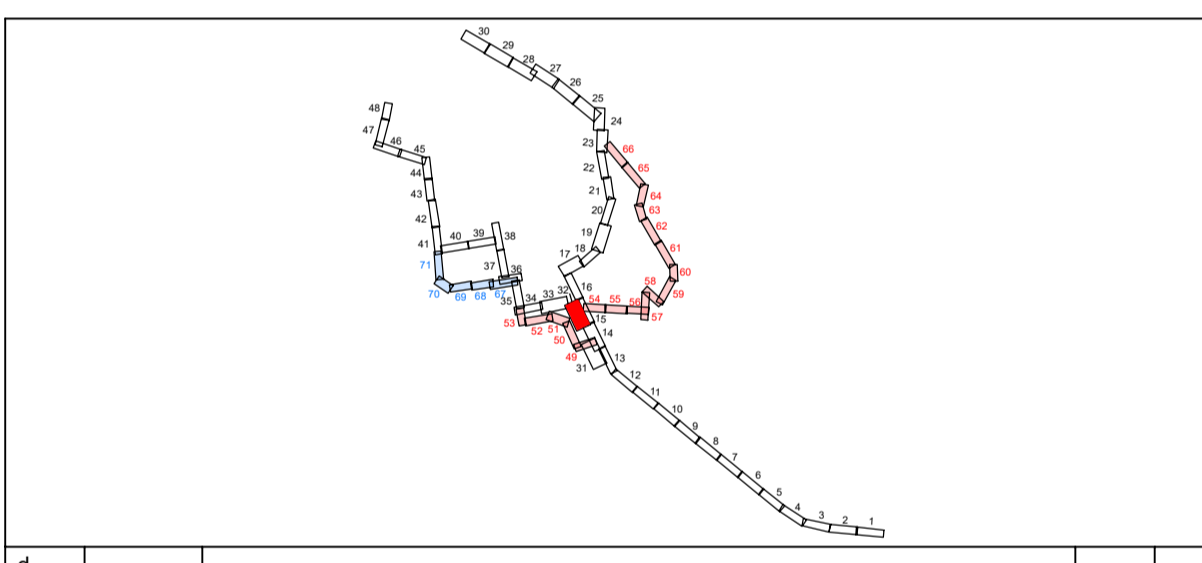
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/31
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 550 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Datename: B0500_31_PLT Plottdatum: 15.08.19



Trassenverlauf entlang des vorhandenen Weges unter Berücksichtigung vorhandener Biotope



d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung		gez. gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

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

Planung: **SHI Ingenieure** Plaza de Rosalia 1
 30449 Hannover
 Telefon 0511 3564 450
 Telefax 0511 3564 477
 info@shp-ingenieure.de
 www.shp-ingenieure.de

Datum	Zeichen
bearbeitet 08/2019	Gutschke
gezeichnet 08/2019	Humpert
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/32
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 550 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Datename: B0500_32_PLT Plottedatum: 15.08.19

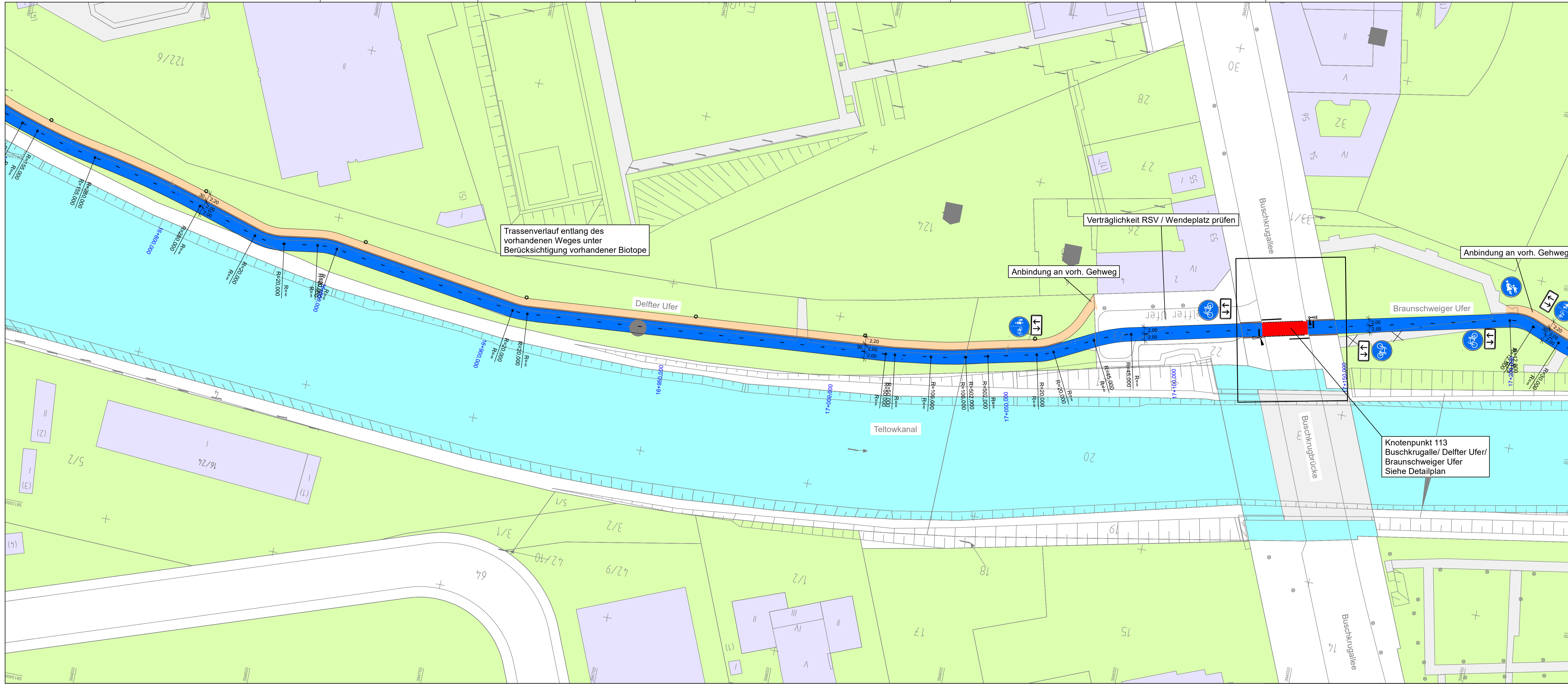
ZEICHNERKLÄRUNG

Flurstücksgrenze	Zell	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Strassenablauf
Top. Begrenzungslinie	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
Nutzungsgrenze	Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
Gemarkungsgrenze	Merkzeichen	Elek. Versorgung	Bahnstricke
Flurgrenze	Erhebungspunkt	Schilderpfahl	Schilderpfahl

Anderskreuz	Laternen	Haltestelle	Einfahrt	A. A. A.	Nadelbaumreihe
Stahlgittermast	Kilometerstein/Objekt mit km	Verteilerkasten Telekom	Treppe	Findling	
Stahlrohrmast	Ordnungsfahrtstein	Kabelkasten Elt.	Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Pfl.	Pflaster
Stahlbetonmast	Verkehrzeichen	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	Pf.	Platten
Holzmast	Ampel	Eingang	Laubbaumreihe	Röhrenleitung	Netzdurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

Gelweg	Taktile Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbständige Führung	Bauliche Trennung (Gelweg/Radweg)	Radfahrer Furt
Fahradtralle mit Sicherheitstrennstreifen	Dammbeschöpfung	
Aufpflasterung	Einschnittböschung	
Bankett		



Trassenverlauf entlang des vorhandenen Weges unter Berücksichtigung vorhandener Biotope

Verträglichkeit RSV / Wendeplatz prüfen

Anbindung an vorh. Gehweg

Anbindung an vorh. Gehweg

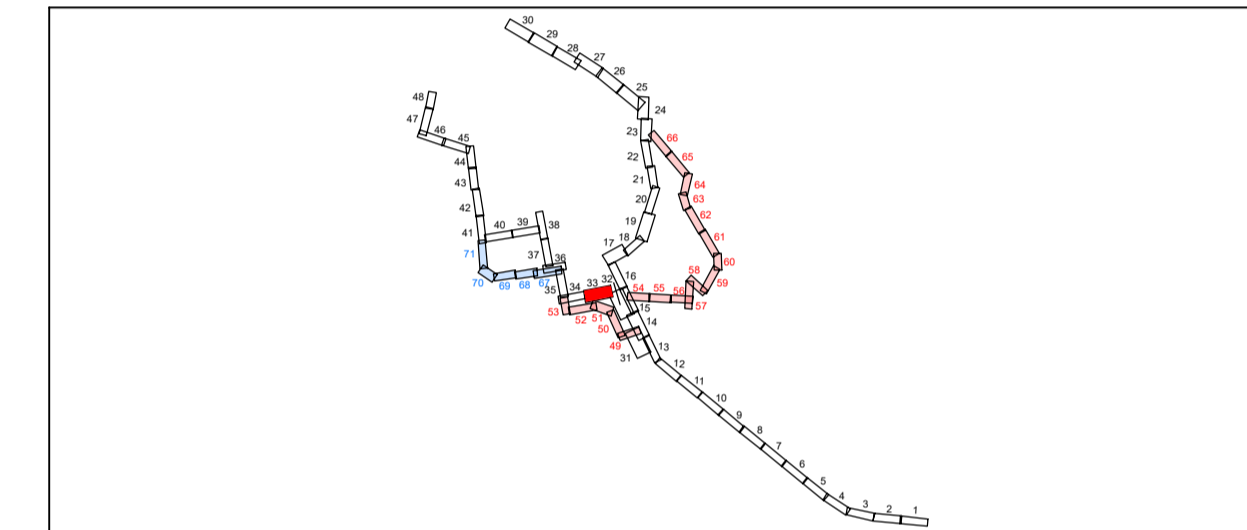
Knotenpunkt 113
Buschkrugallee/ Delfter Ufer/
Braunschweiger Ufer
Siehe Detailplan

ZEICHENERKLÄRUNG	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Fluggrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer
	nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-versorgung
	Einsteigeschicht Wasser
	Straßenschild
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		A.A.A.		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Pflaster		Findling
	Stahlmast		Ortsdurchfahrtsstraßen		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten		Platten
	Lichtschacht		Verkehrszeichen		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten		Platten		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlleitung		Rohrlleitung
							Laubbaumreihe		Rohrlleitung		Rohrlleitung

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Danmböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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
	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	Humpert
	geprüft:	

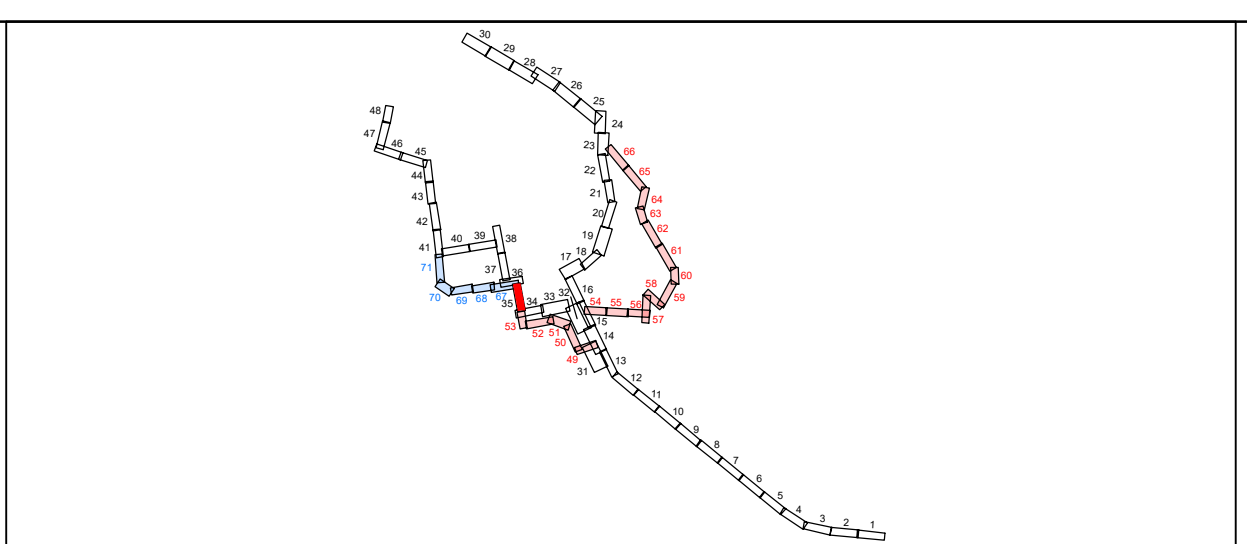
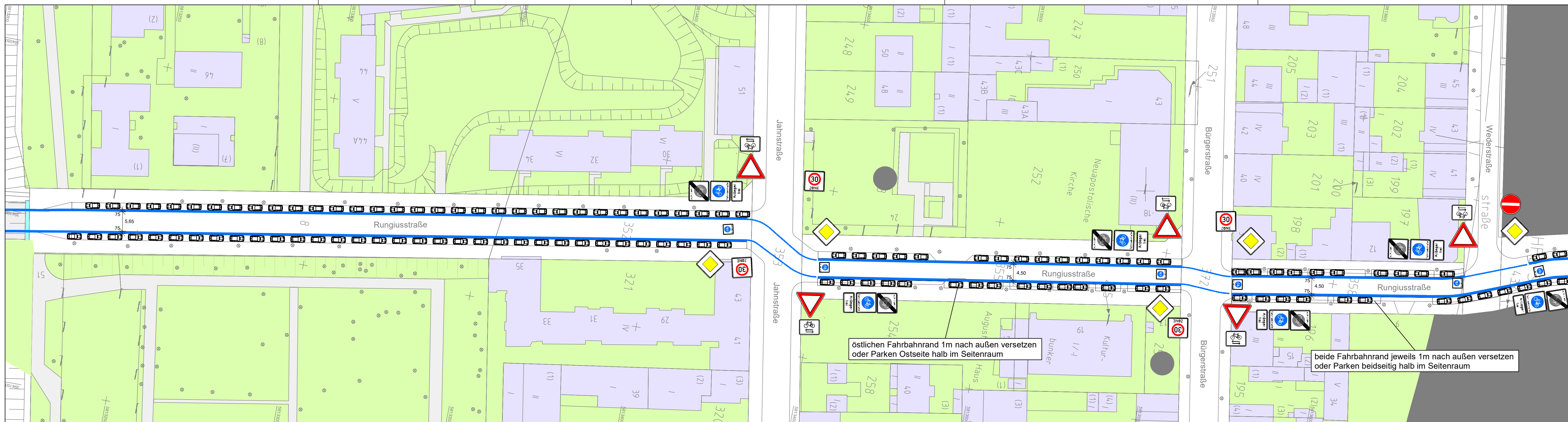
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/33
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_33_PLT Plottedatum: 15.08.19



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 08/2019 Gutsche
 gezeichnet 08/2019 Humpert
 geprüft:

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

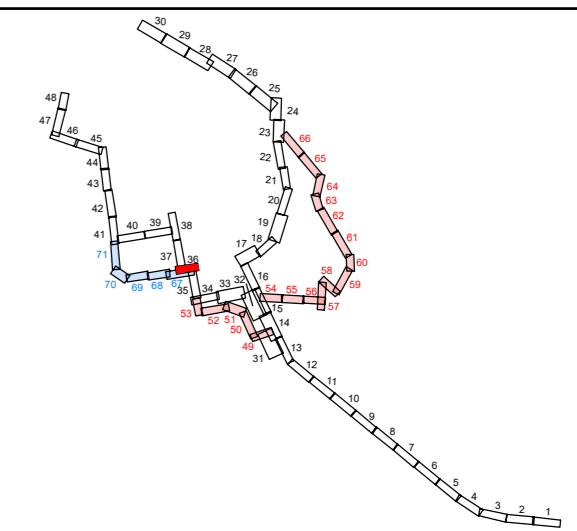
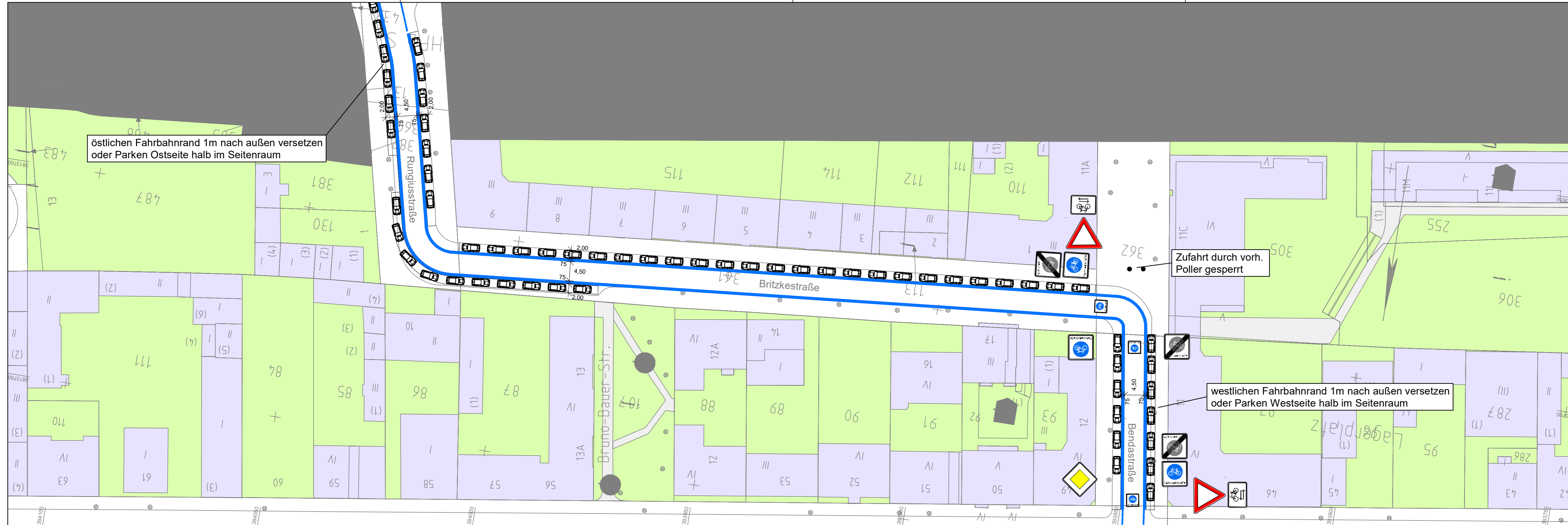
Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/35
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutsche	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungsline		Hecke
	Nutzungstypengrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Böschung		Schieberkappe Wasser
	Mauer		Schieberkappe Gas
	nicht abgemarkter Grenzpunkt		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Straßenaufbau		Einsteigeschacht Wasser
	Unterflurhydrant		Oberflurhydrant
	Bahnstranke		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		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung
							DN 400		Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_35_PLT Plottedatum: 15.08.19



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 08/2019 Gutsche
 gezeichnet 08/2019 Humpert
 geprüft:

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/36
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutsche	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 950 mm	

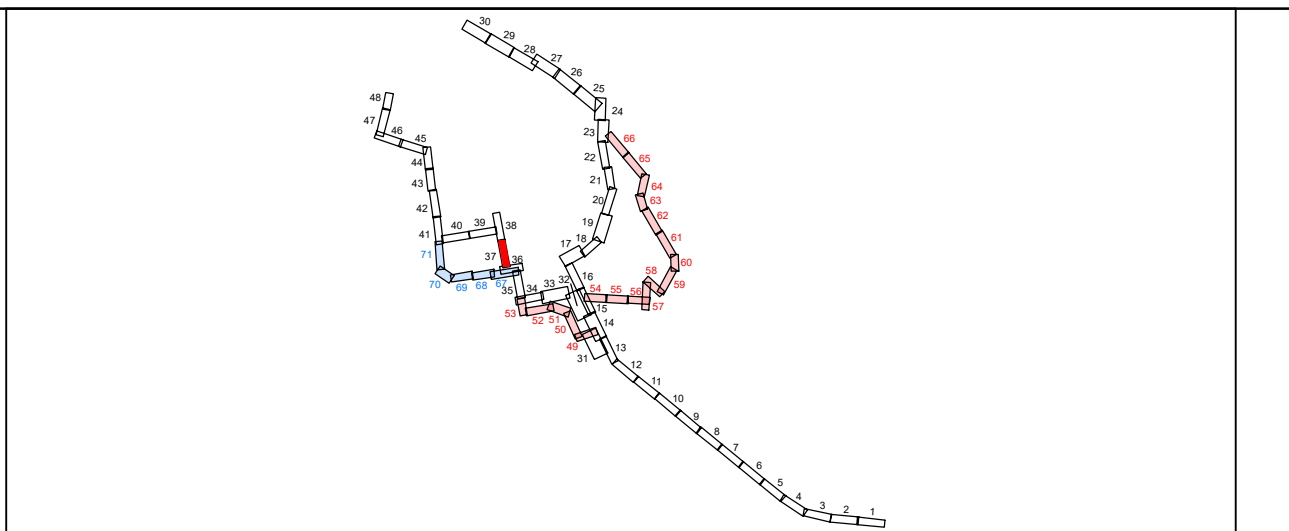
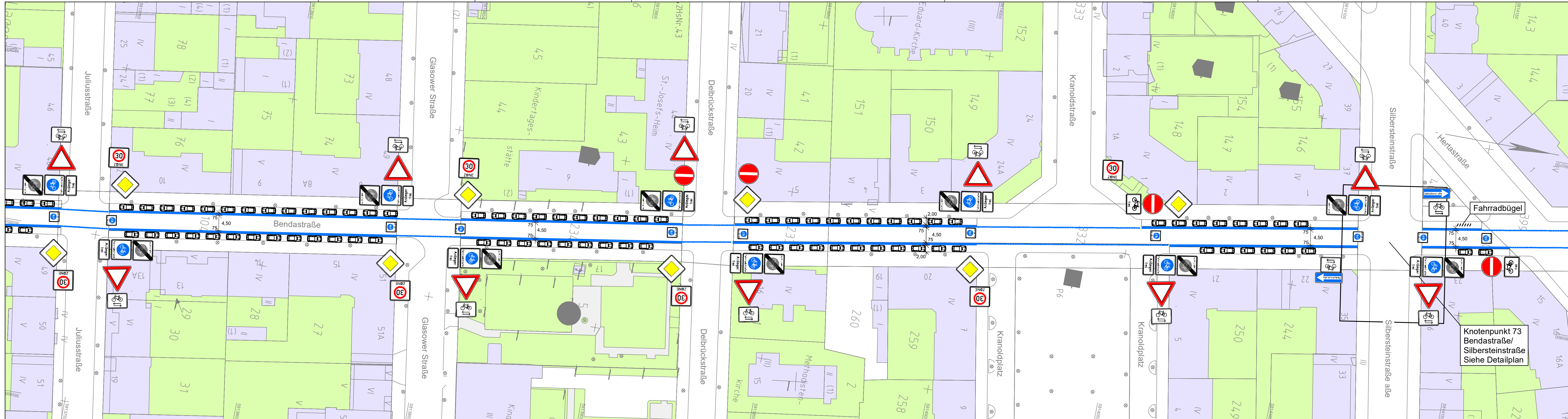
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_36.PLT Plotdatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Straßenablauf
--- Gemeindegrenze	--- Top. Begrenzungslinie	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
--- Gemarkungsgrenze	--- Nutzungsartengrenze	○ 18 Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
--- Flurgrenze	--- Böschung	○ Höhenfestpunkt	Merkmale Eit.-Versorgung	Bahnstranke
	--- Mauer	○ abgemerkter Grenzpunkt	Einsteigeschacht Wasser	Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan

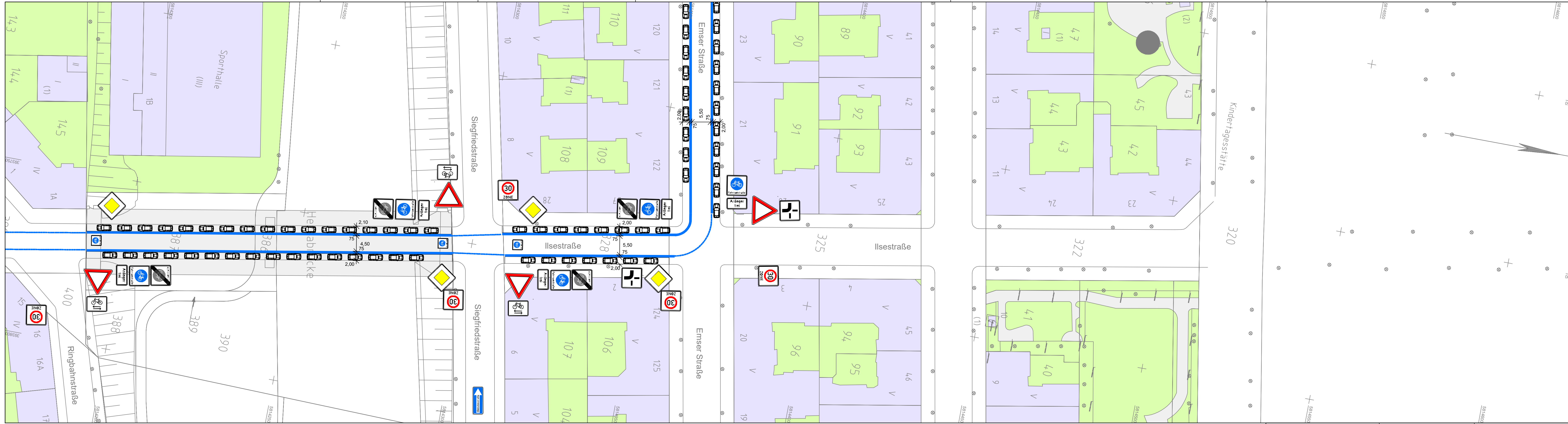
Gehweg	Taktile Trennstreifen	gepl. Beleuchtungsstandort
Radweg selbstständige Führung	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	Radfahrer Furt
Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	Dammböschung	
Aufpflasterung	Einschnittböschung	
Bankett		



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: 08/2019 Zeichen: Gutscheke bearbeitet: 08/2019 gezeichnet: 08/2019 geprüft: Humpert	
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse					
Planinhalt: Lageplan					
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung					
Planangaben:		Datum: 08/2019		Maßstab: 1:500	
gezeichnet: Humpert		Projekt-Nr.: 18085		Blatt-Nr.: 5/37	
		gezeichnet: Humpert		geprüft:	
		zuständig: Gutscheke		Maßstab: 1:500	
		Plangröße: 297 x 1135 mm		Blatt-Nr.: 5/37	
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_37_PLT Plottedatum: 15.08.19					

	Flurstücksgrenze		Zaun		nicht abgemarker Grenzpunkt
	Top. Begrenzungsline		Hecke		Schieberkappe Wasser
	Nutzungsarten-grenze		Lagefestpunkt		Schieberkappe Gas
	Gemeindegrenze		Höhenfestpunkt		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Gemarkungsgrenze		abgemarker Grenzpunkt		Einsteigeschacht Wasser
	Flurgrenze		Mauer		Straßenaufbau
	Unterflurhydrant		Oberflurhydrant		Bahnschranke
	Schilderpfahl		Ampel		Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom		Kabelkasten Eit.		Lichtschacht
	Eingang		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Treppe		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Findling
	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Laubbaumreihe		Pflaster
	Laubbaumreihe		Platten		Rohrleitung Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt		Radfahrer Furt



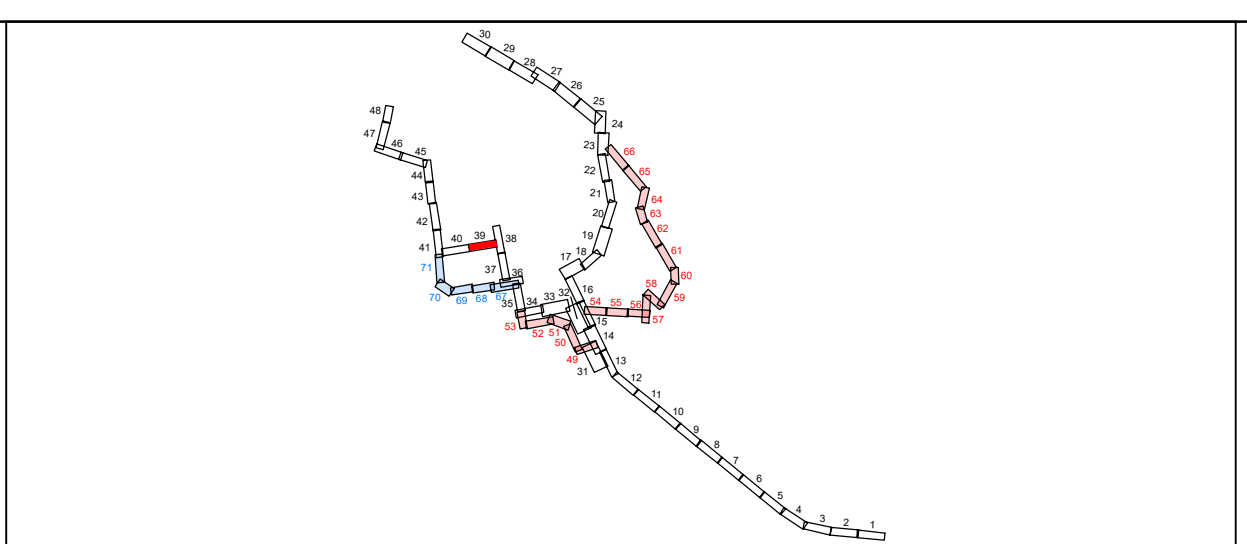
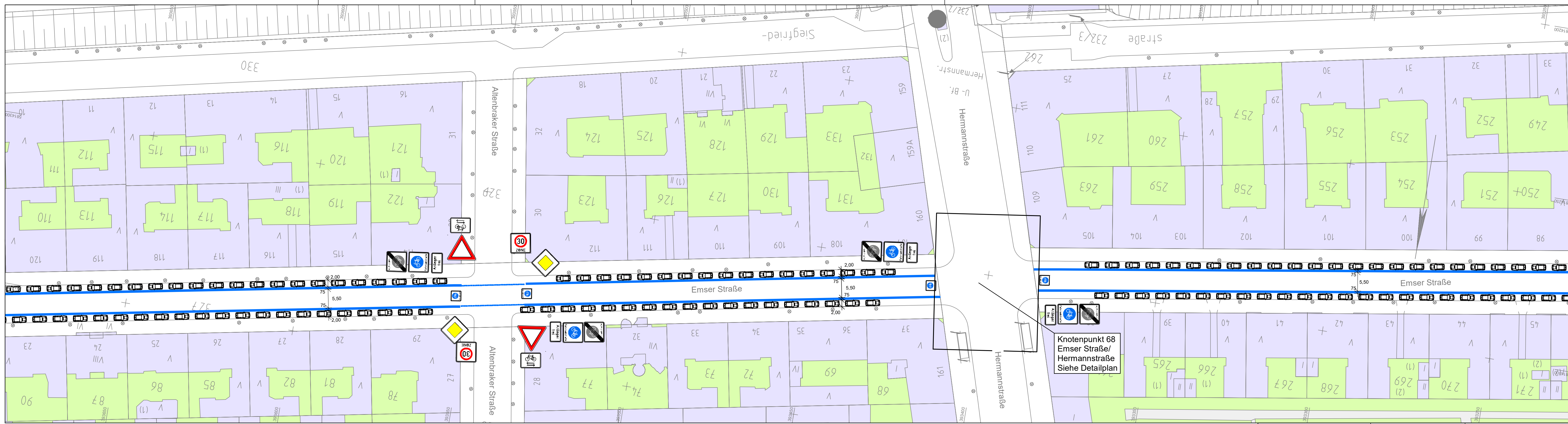
Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktischer Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Radweg selbstständige Führung		Dammböschung		
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Einschnittböschung		
	Aufpflasterung				
	Bankett				

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

	Andreas Kreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		PL
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		DN 400 Rohrleitung
									PL Platten
									Einsteigeschacht
									Neimdurchmesser

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	08/2019
				gezeichnet	08/2019
				geprüft:	
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse					
Planinhalt: Lageplan					
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung					
Planangaben: Datum: 08/2019		Maßstab: 1:500		Blatt-Nr.: 5/38	
gezeichnet: Humpert		zuständig: Gutschke		geprüft:	
Projekt-Nr.: 18085		Plangröße: 297 x 1135 mm		geprüft:	
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_38.PLT Plottedatum: 15.08.19					



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: 	Datum		Zeichen
	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/39
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

ZEICHENERKLÄRUNG

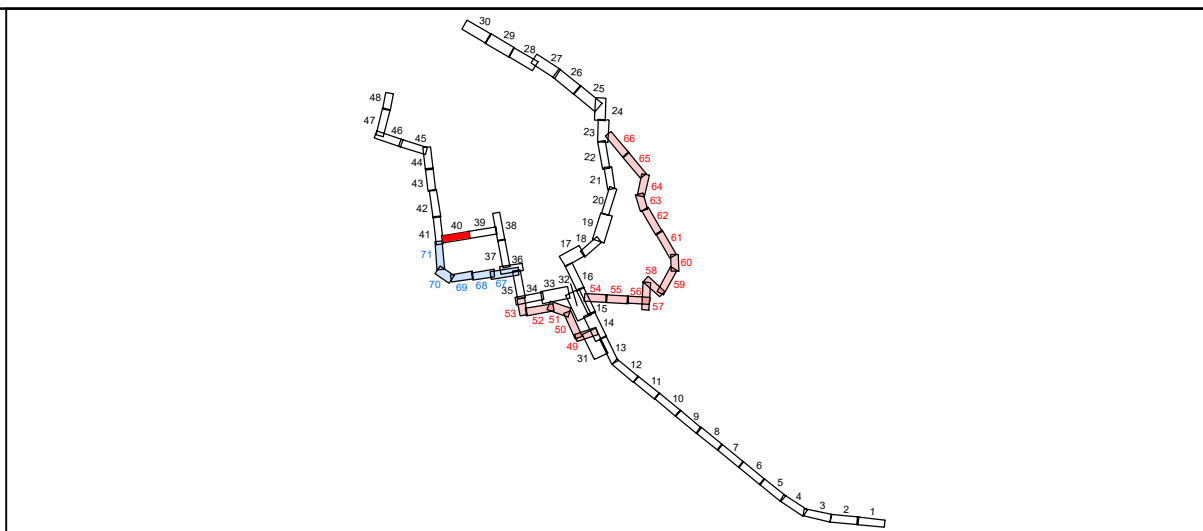
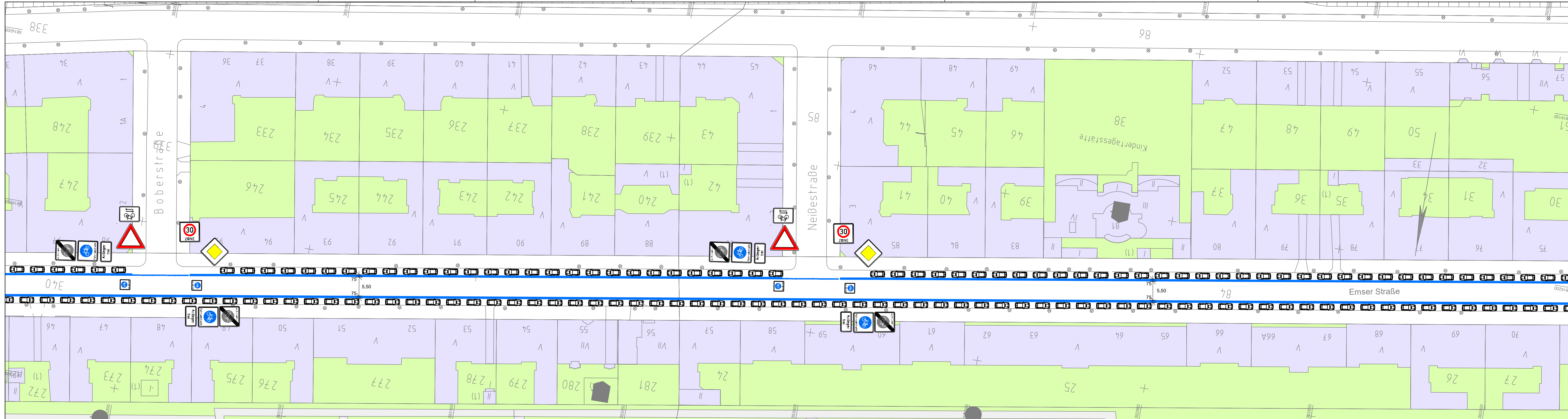
	Flurstücksgrenze		Zaun		nicht abgemarker Grenzpunkt
	Top. Begrenzungsline		Hecke		Schieberkappe Wasser
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt		Schieberkappe Gas
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Flurgrenze		abgemarker Grenzpunkt		Einsteigeschacht Wasser
	Mauer		Unterflurhydrant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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlröhrenmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser <= 3.0		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser > 3.0		Pl.
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung DN 400
							Platten		Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_39.PLT Plottedatum: 15.08.19



d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung		gez. gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

infraVelo
GMBH

GB infraVelo GmbH
Ulsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung: <p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum		Zeichen
	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

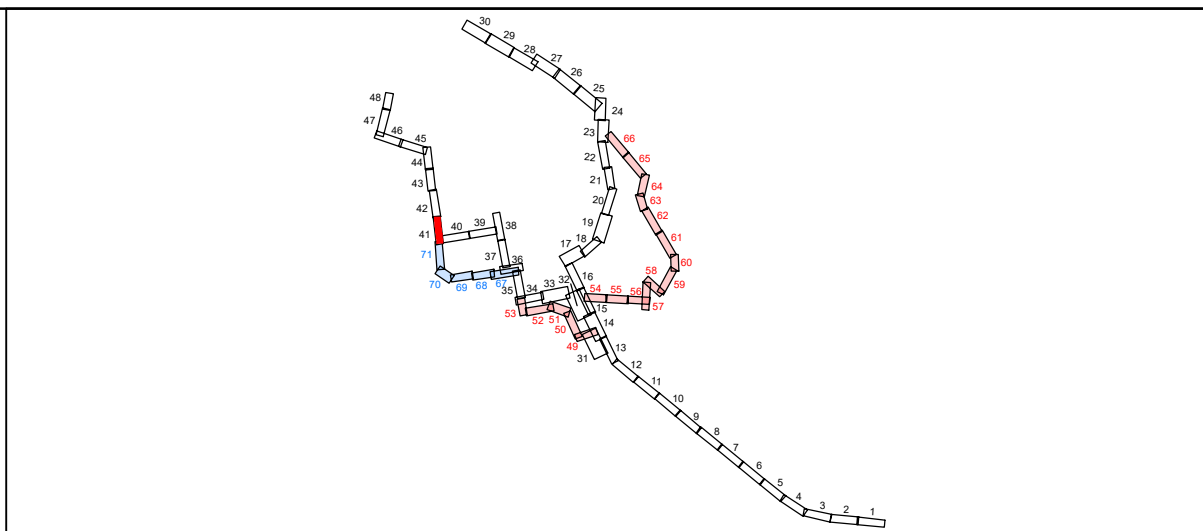
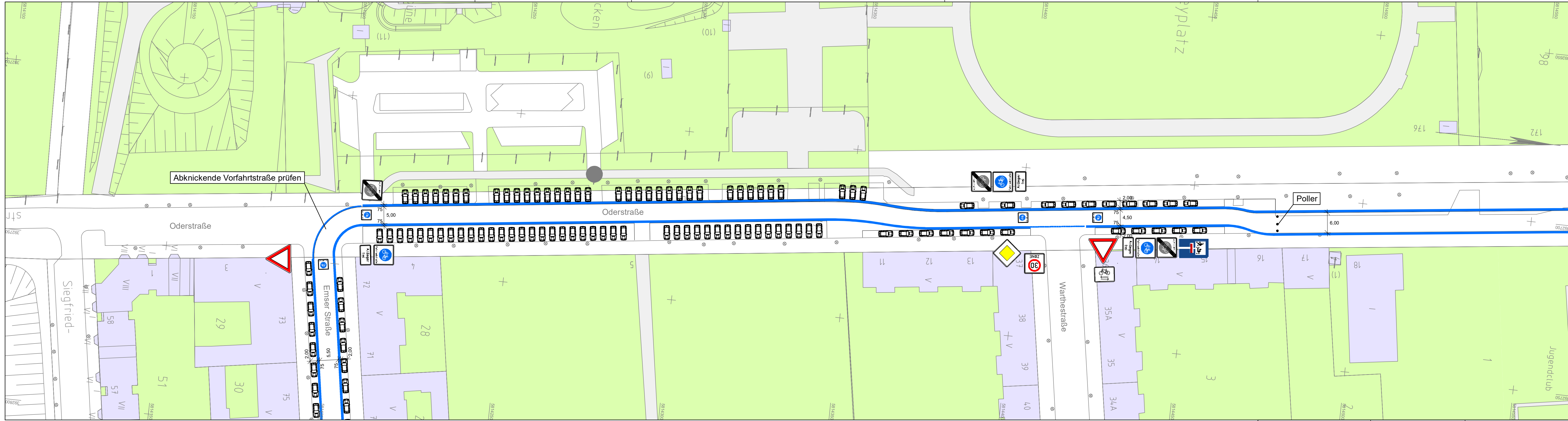
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/40
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_40.PLT Plottedatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
— Flurstücksgrenze	— Zaun
— Top. Begrenzungsline	Hecke
- - - Gemeindegrenze	○ 18 Lagefestpunkt
- - - Gemarkungsgrenze	○ Höhenfestpunkt
- - - Flurgrenze	— Mauer
— nicht abgemarker Grenzpunkt	— Schieberkappe Wasser
— Schieberkappe Gas	— Merkzeichen Eitl.-Versorgung
— Einsteigeschacht Wasser	— Einsteigeschacht Wasser

— Andreas Kreuz	— Laterne	— Haltestelle	— Einfahrt	— Nadelbaumreihe
— Stahlgerüstmast	— Kilometerstein/ Tafel mit km	— Verteilerkasten Telekom	— Treppe	— Findling
— Stahlrohrmast	— Ortsdurchfahrtsstein	— Kabelkasten Eitl.	— Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	— Pfl.
— Stahlbetonmast	— Verkehrszeichen	— Lichtschacht	— Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	— Pl.
— Holzmast	— Ampel	— Eingang	— Laubbaumreihe	— DN 400 Rohrleitung
				— Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
— Gehweg	— Taktiller Trennstreifen
— Radweg	— Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
— selbstständige Führung	— Dammböschung
— Fahrradstraße	— Einschnittböschung
— mit Sicherheitstrennstreifen	
— Aufpflasterung	
— Bankett	
	— gepl. Beleuchtungsstandort
	— Radfahrer Furt



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

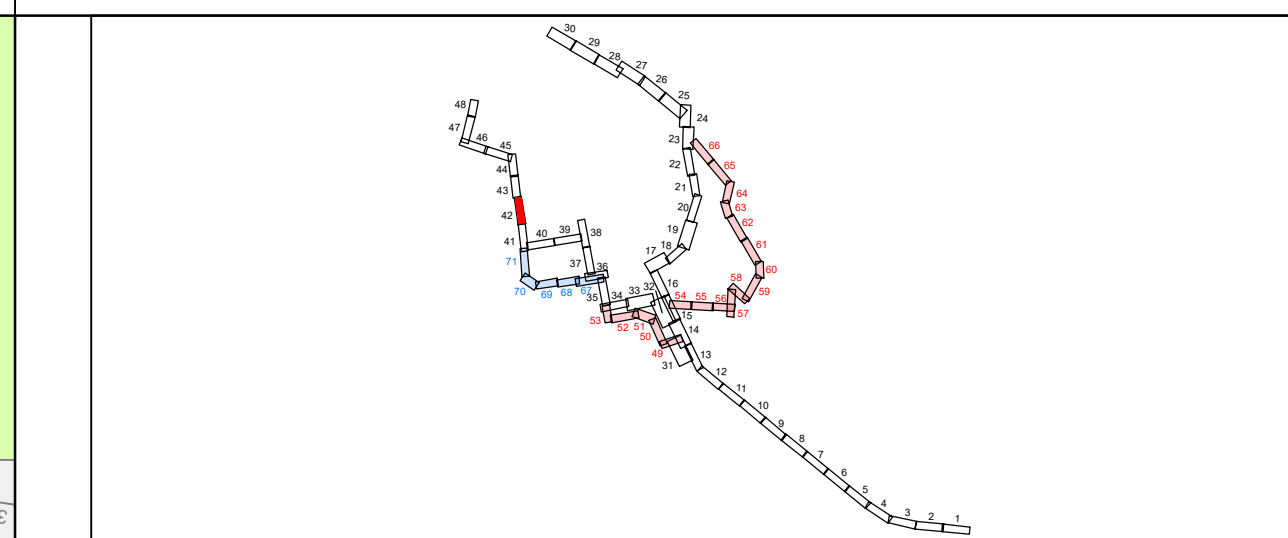
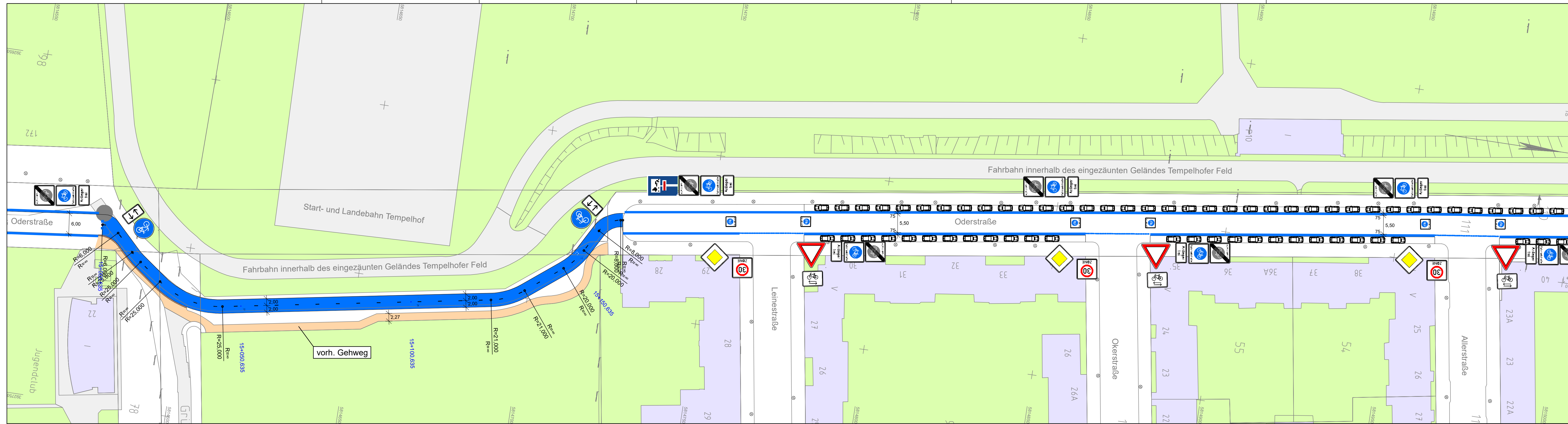
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/41
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_41.PLT Plotdatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungsline		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsarten-grenze		Höhenfestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Böschung
	Flurgrenze		Mauer
	nicht abgemerkter Grenzpunkt		Schieberkappe Gas
	Straßenablauf		Schieberkappe Wasser
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberflurhydrant		Schieberkappe Wasser
	Bahnschranke		Merkmale
	Schilderpfahl		Einsteigeschacht Wasser

	Andraaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurch-fahrtstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm		PL
	Holzmast		Ampel		Laubbaumreihe		Laubbaumreihe		DN 400
									Platten
									Rohrleitung
									Nenn Durchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktischer Trennstreifen
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/42
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

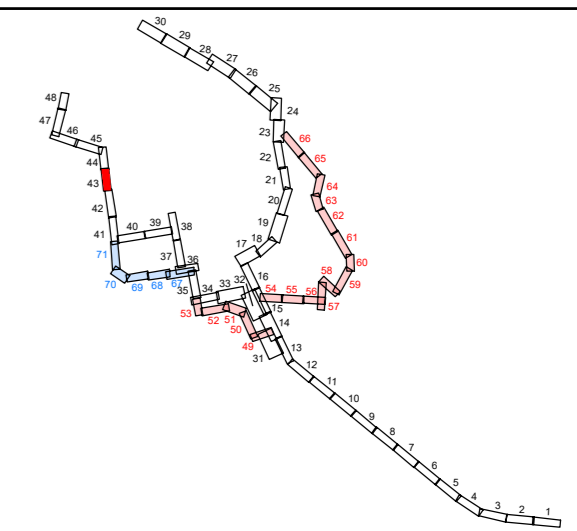
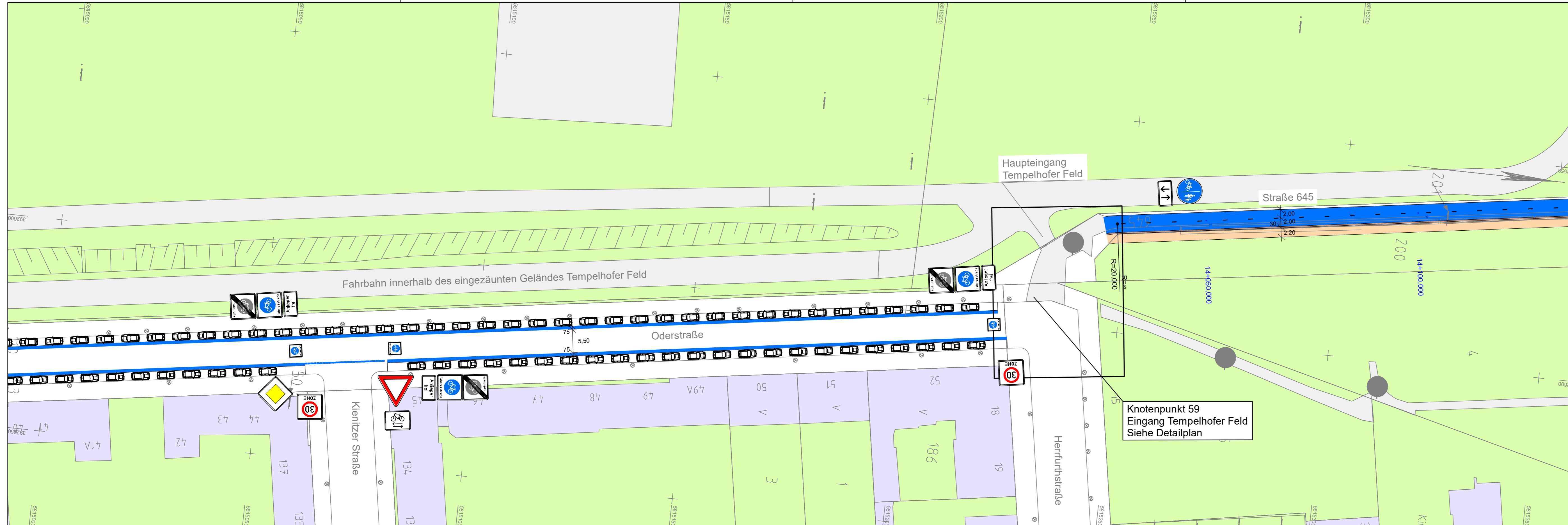
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_42.PLT Plottedatum: 15.08.19

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

	Andreaskreuz		Laternenmast		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenn Durchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktier Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt

	Taktier Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Dammböschung		
	Einschnittböschung		



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 08/2019	Gutschke
gezeichnet 08/2019	Humpert
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

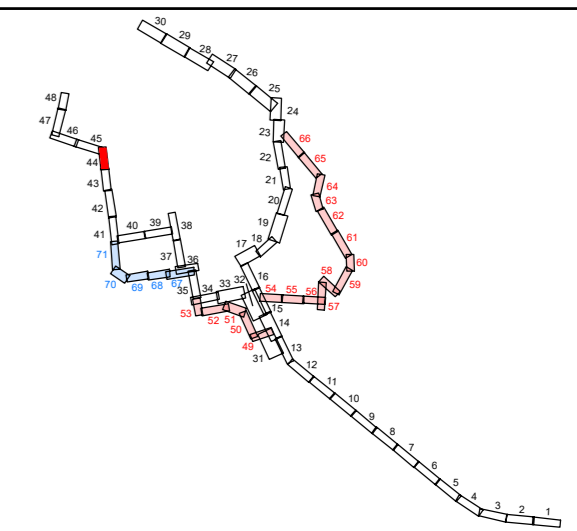
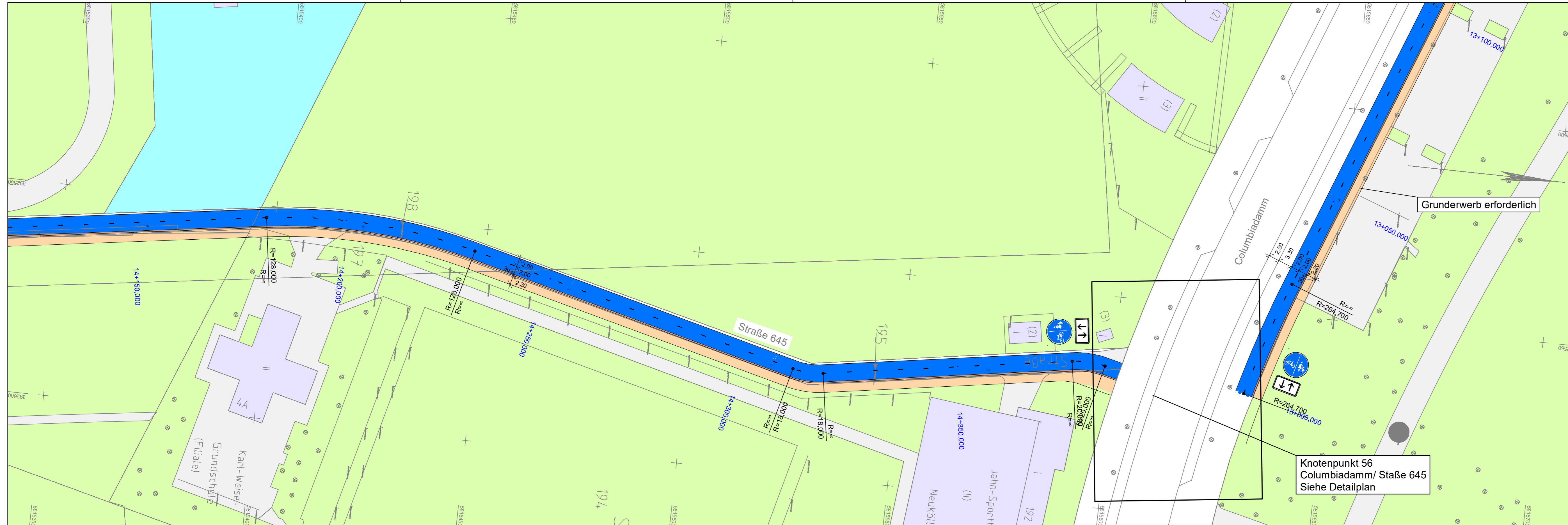
Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/43
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_43.PLT Plotdatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemarker Grenzpunkt
	nicht abgemarker Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-Versorgung
	abgemarker Einzugsgebiet Wasser
	Straßenablauf
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl
	Andreaskreuz
	Stahlgittermast
	Stahlröhrmast
	Stahlbetonmast
	Holzmast
	Laterne
	Kilometerstein/-tafel mit km
	Ortsdurchfahrtsstein
	Verkehrszeichen
	Ampel
	Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom
	Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht
	Eingang
	Einfahrt
	Treppe
	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Laubbaumreihe
	A. A. A.
	Pfl.
	Pl.
	DN 400
	Rohrleitung Nennendurchmesser
	Nadelbaumreihe
	Pfl.
	Pl.
	DN 400
	Rohrleitung Nennendurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktile Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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 08/2019	Gutschke
gezeichnet 08/2019	Humpert
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/44
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 950 mm	

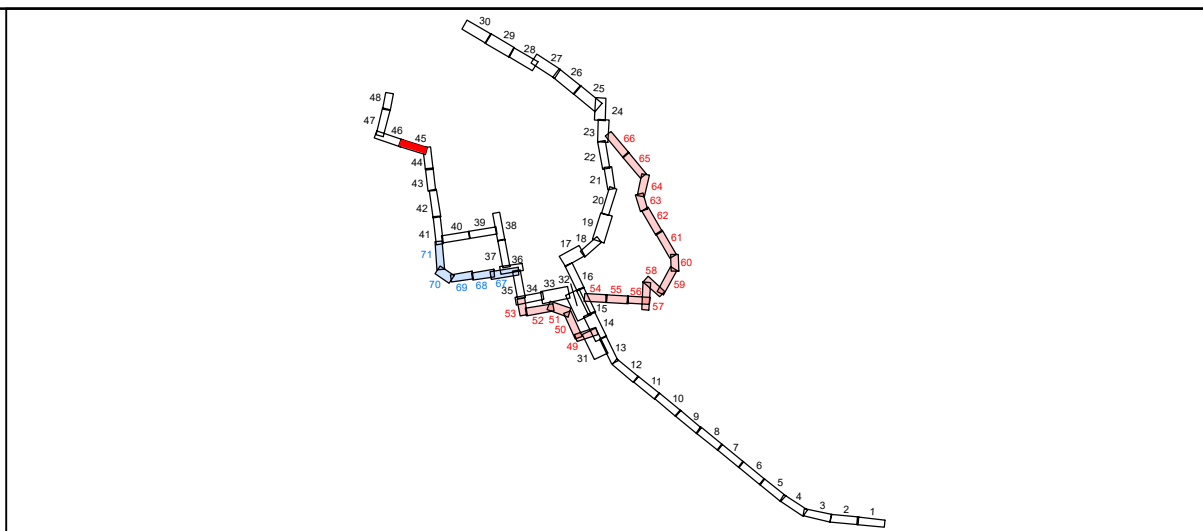
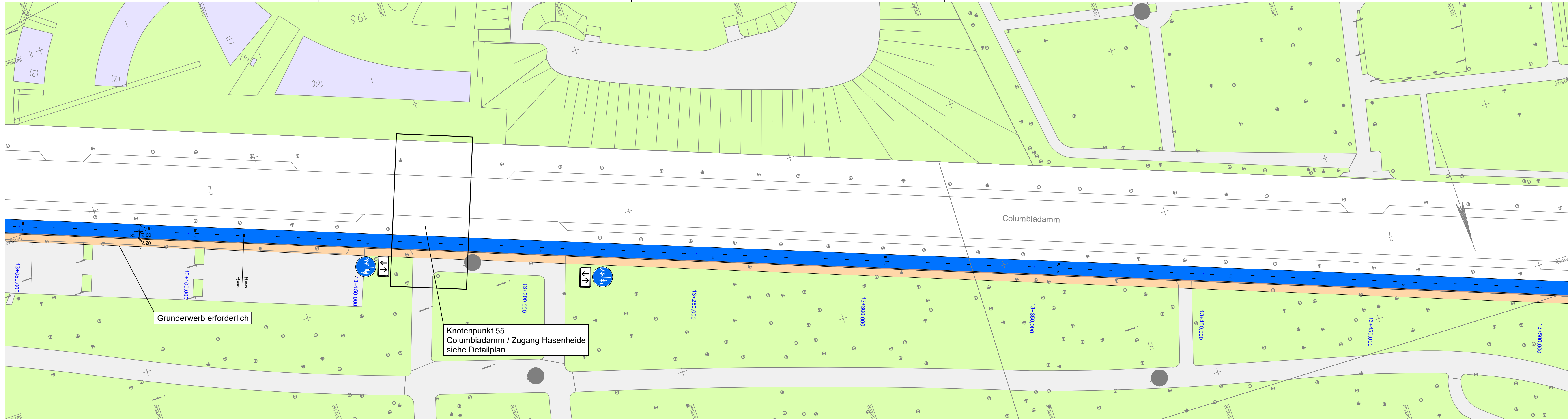
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_44.PLT Plotdatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG	Legende
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemarker Grenzpunkt
	nicht abgemarker Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Eit.-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser
	Straßenaufbau
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl
	Andreaskreuz
	Stahlgittermast
	Stahrohrmast
	Stahlbetonmast
	Holzmast
	Laterne
	Kilometerstein/-tafel mit km
	Ortsdurchfahrtsstein
	Verkehrszeichen
	Ampel
	Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom
	Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht
	Eingang
	Einfahrt
	Treppe
	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
	Laubbaumreihe
	A. A. A.
	Pfl.
	Pl.
	DN 400
	Rohrleitung Nennendurchmesser

ZEICHENERKLÄRUNG	Legende
	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktiver Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiver Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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: 08/2019	Gutschke
gezeichnet: 08/2019	Humpert
geprüft:	

Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/45
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_45.PLT Plottedatum: 15.08.19

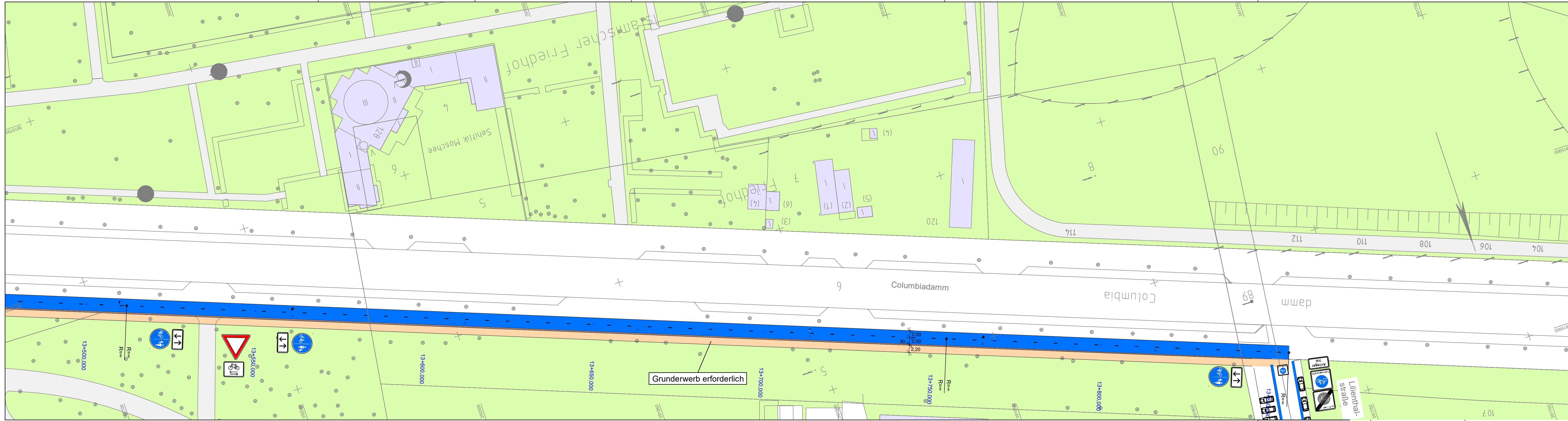
ZEICHENERKLÄRUNG
Legende

— Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemerkter Grenzpunkt	— Straßenablauf
--- Top. Begrenzungsline	Hecke	Schieberkappe Wasser	— Unterflurhydrant
- - - Gemeindegrenze	o 18 Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	— Oberflurhydrant
- · - · - Gemarkungsgrenze	⊕ Höhenfestpunkt	Merkmale Eitl.-Versorgung	— Bahnschranke
- · - · - Flurgrenze	⊗ abgemerkter Grenzpunkt	Einsteigeschacht Wasser	— Schilderpfahl

⊕ Andreaskreuz	☼ Laterne	⊕ Haltestelle	⚠ Einfahrt	⌘ Nadelbaumreihe
■ Stahlgittermast	⊙ 22.5 Kilometerstein/ Tafel mit km	⊕ Verteilerkasten Telekom	— Treppe	⊙ Findling
● Stahlröhlmast	⊙ Ortsdurchfahrtstein	⊕ Kabelkasten Eitl.	⊕ Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕ Pfl.
⊕ Stahlbetonmast	↑ ↑ Verkehrszeichen	⊕ Lichtschacht	⊕ Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser	⊕ PL Platten
⊕ Holzmast	⊕ Ampel	⊕ Eingang	⊕ Laubbaumreihe	⊕ DN 400 Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

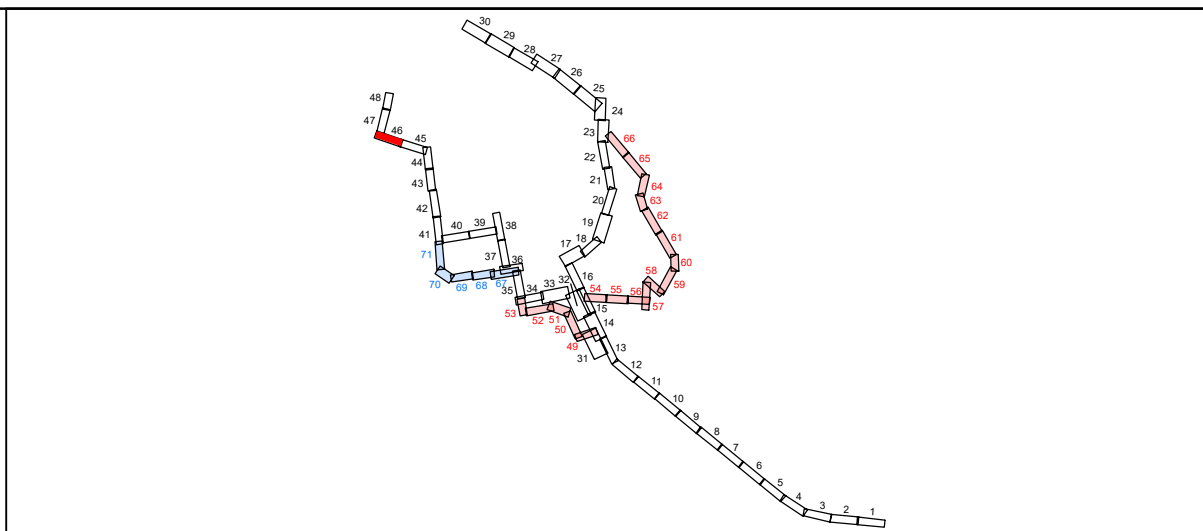
— Gehweg	— Taktlicher Trennstreifen	☼ gepl. Beleuchtungsstandort
— Radweg selbstständige Führung	— Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	— Radfahrer Furt
— Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	— Dammböschung	
— Aufpflasterung	— Einschnittböschung	
— Bankett		



ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungsline
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemarkter Grenzpunkt
	nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser
	Straßenaufbau
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnstranke
	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		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung
									Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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
	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	bearbeitet 08/2019 Gutschke gezeichnet 08/2019 Humpert geprüft:

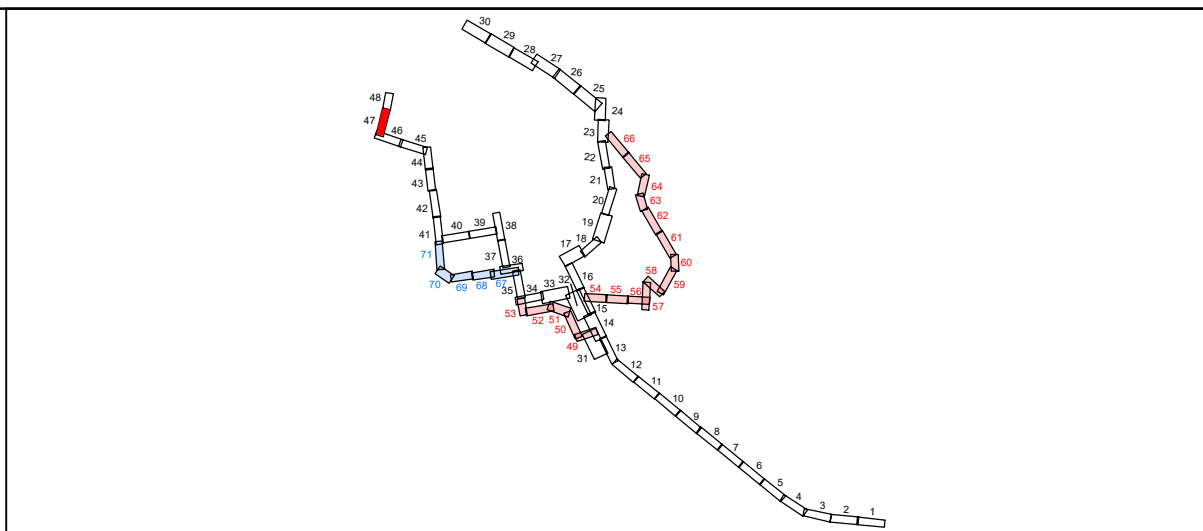
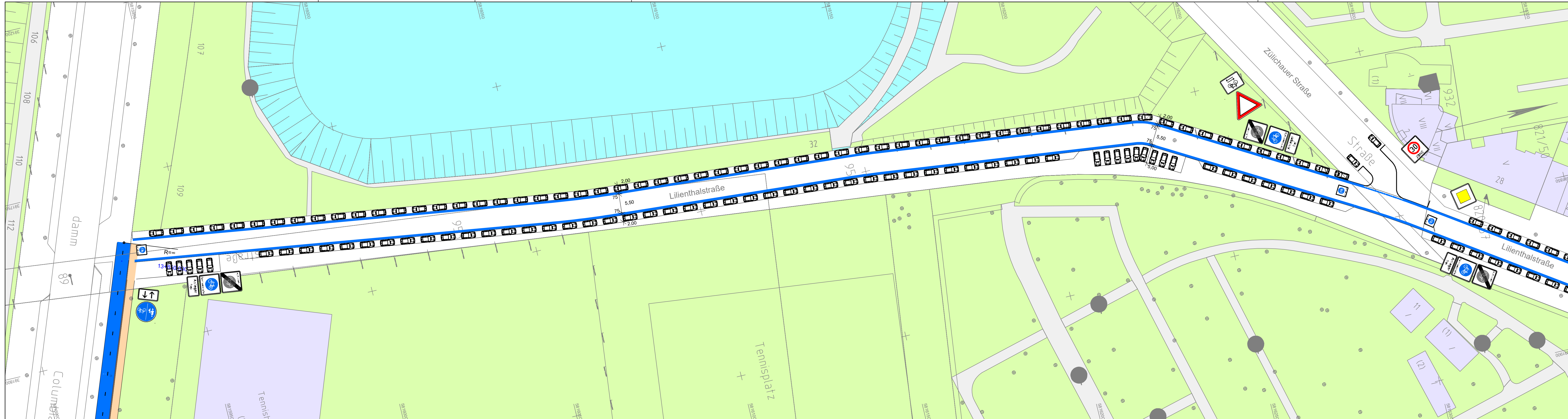
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/46
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_46.PLT Plottedatum: 15.08.19



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: 	Datum		Zeichen
	bearbeitet	08/2019	Gutschke
	gezeichnet	08/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/47
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

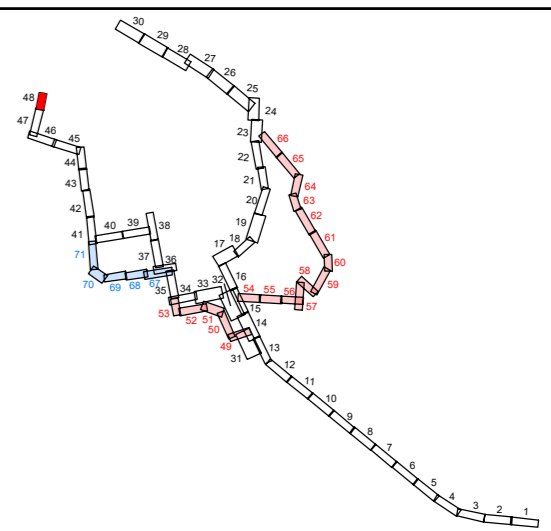
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_47.PLT Plottedatum: 15.08.19

	Flurstücksgrenze		Zaun		nicht abgemarker Grenzpunkt		Straßenablauf
	Top. Begrenzungsline		Hecke		Schieberkappe Wasser		Unterflurhydrant
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt		Schieberkappe Gas		Oberflurhydrant
	Nutzungsarten-grenze		Höhenfestpunkt		abgemarker Grenzpunkt		Bahn-schranke
	Gemarkungsgrenze		Böschung		Einsteigeschacht Wasser		Schilderpfahl
	Flurgrenze		Mauer				

	Andreskreuz		Laternen		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten		Treppe		Pflaster
	Stahlrohrmast		Ortsdurch-fahrtstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		PL
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung
									DN 400
									Einsteigeschacht
									Wasser

	Gehweg		Taktischer Trennstreifen
	Radweg		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	selbstständige Führung		Dammböschung
	Fahrradstraße		Einschnittböschung
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		
	Aufpflasterung		
	Bankett		

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung		gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:

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	08/2019	Gutschke
gezeichnet	08/2019	Humpert
geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/48
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 765 mm	

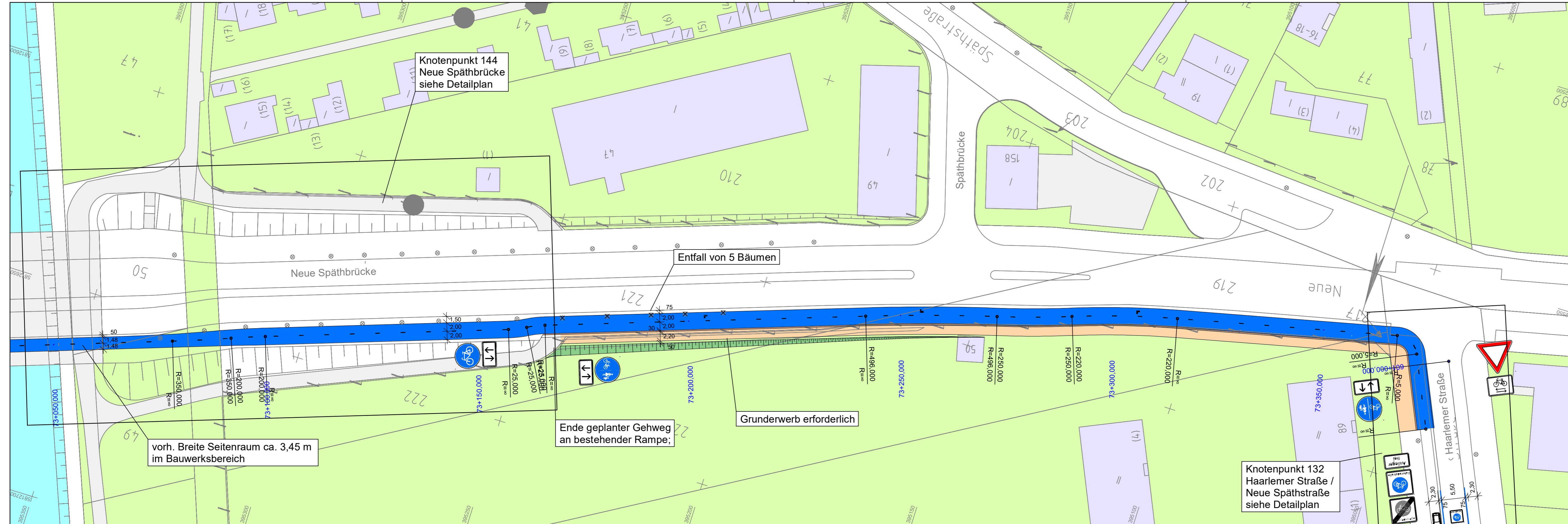
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_48.PLT Plottedatum: 15.08.19

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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stammkronendurchmesser		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschaft		Nadelbaum m. Stammkronendurchmesser		Pl.
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Radfahrer Furt
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		
	Aufpflasterung		Dammböschung
	Bankett		Einschnittböschung
	Taktlier Trennstreifen		
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		



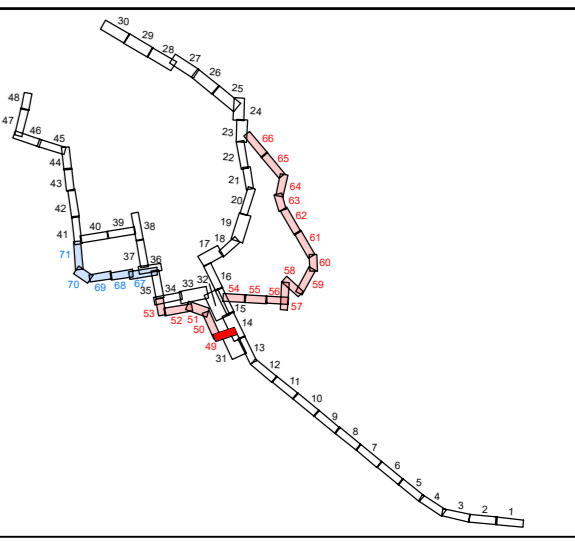
ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
---	Top. Begrenzungslinie
---	Nutzungsarten-grenze
---	Gemeindegrenze
---	Gemarkungsgrenze
---	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
—	Böschung
—	Mauer
—	nicht abgemerkter Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkmale Eit.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl
—	Andreaskreuz
—	Stahlgittermast
—	Stahlrohrmast
—	Stahlbetonmast
—	Holzmast
—	Laterne
—	Kilometerstein/-tafel mit km
—	Ortsdurch-fahrtsstein
—	Verkehrszeichen
—	Ampel
—	Haltestelle
—	Verteilerkasten Telekom
—	Kabelkasten Eit.
—	Lichtschacht
—	Eingang
—	Einfahrt
—	Treppe
—	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
—	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
—	Laubbaumreihe
—	Nadelbaumreihe
—	Findling
—	Pfl.
—	Platten
—	Rohrleitung
—	Nennendurchmesser

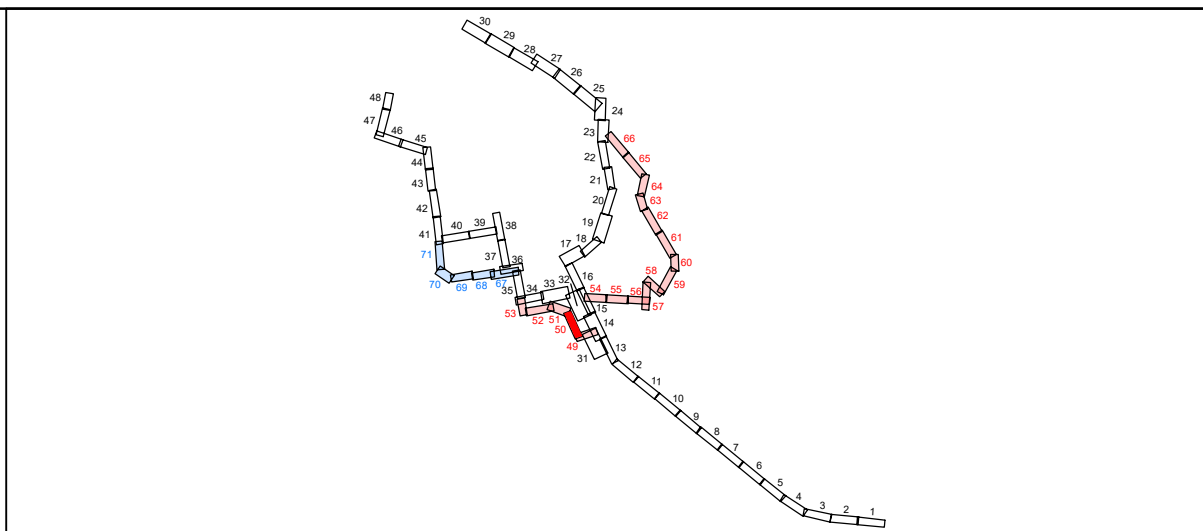
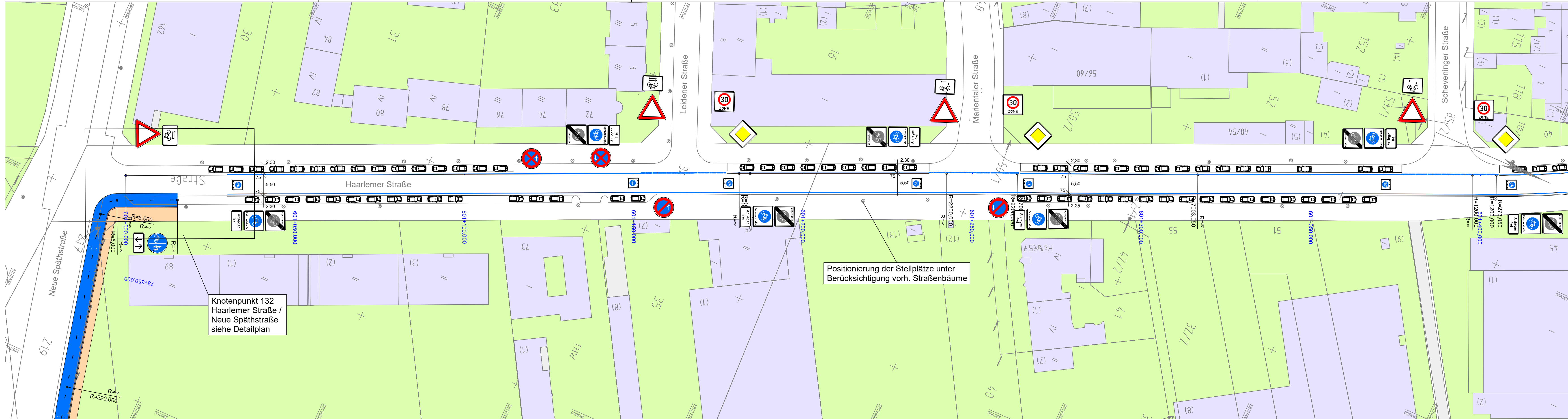
—	Gehweg	—	Taktiler Trennstreifen
—	Radweg selbstständige Führung	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	—	Dammböschung
—	Aufpflasterung	—	Einschnittböschung
—	Bankett	—	gepl. Beleuchtungsstandort
—		—	Radfahrer Furt

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiler Trennstreifen
—	Radweg selbstständige Führung	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen	—	Dammböschung
—	Aufpflasterung	—	Einschnittböschung
—	Bankett	—	gepl. Beleuchtungsstandort
—		—	Radfahrer Furt

d					
c					
b					
a					
Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.	
Höhenbezug: DHHN92		Lagebezug: UTM-Zone 33N			
Auftraggeber:		GB infraVelo GmbH			
		Ullsteinhaus Mariendorfer Damm 1 12099 Berlin			
Planung:		Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen	
			bearbeitet	08/2019	Gutschke
			gezeichnet	08/2019	Humpert
			geprüft:		
Projekt:	Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe				
Planinhalt:	Lageplan				
Leistungsphase:	Machbarkeitsuntersuchung				
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:		
	08/2019	1:500	5/49		
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:		
	Humpert	Gutschke			
	Projekt-Nr.:	Plangröße:			
	18085	297 x 950 mm			
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_49.PLT Plotdatum: 13.08.19					





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	08/2019	Gutschke		
		gezeichnet	08/2019	Humpert		
		geprüft:				

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

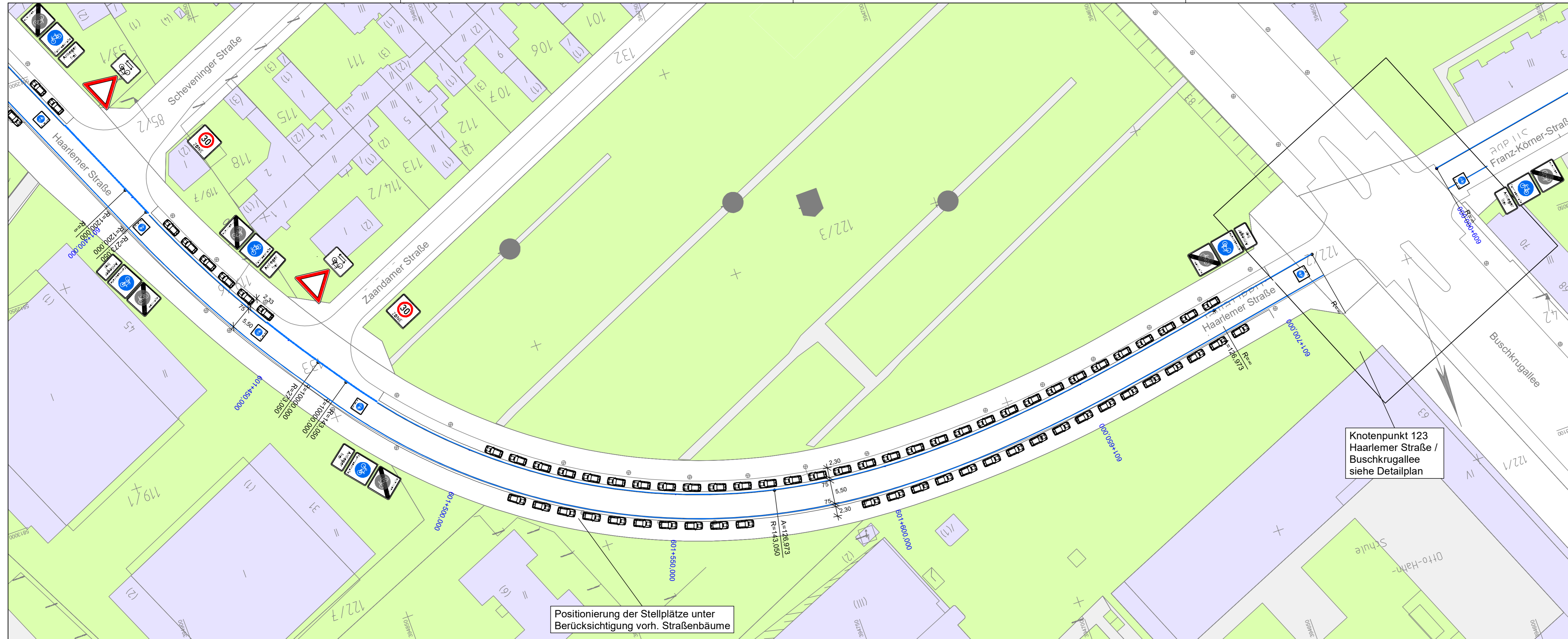
Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/50
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_50.PLT Plottedatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungsline
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	Mauer
	nicht abgemarker Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser
	Straßenaufbau
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnshranke
	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		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

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

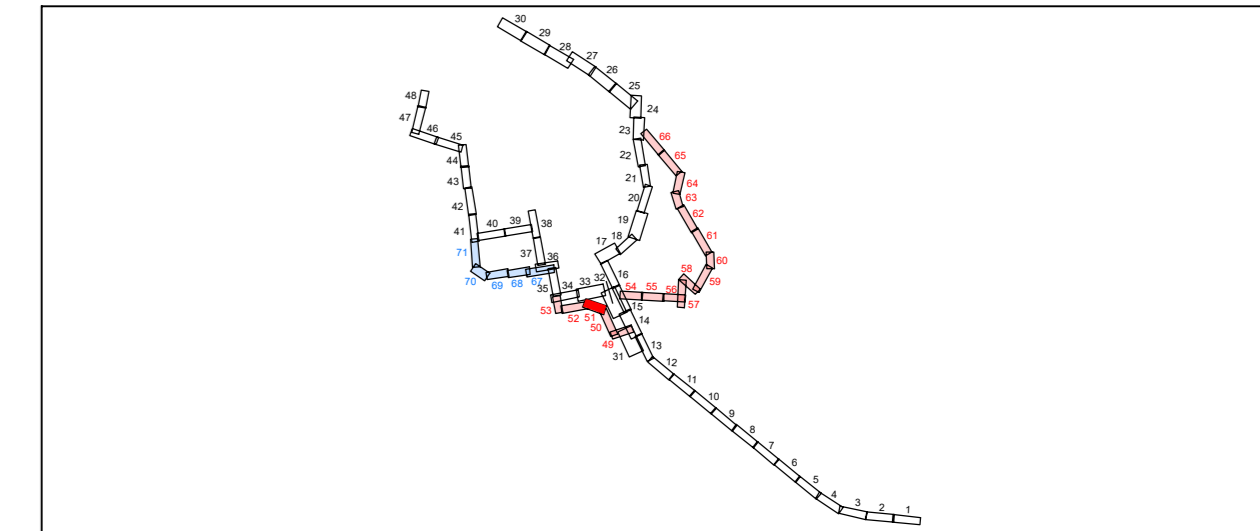


ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Gemeindegrenze
	Nutzungsgrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemarker Grenzpunkt
	nicht abgemarker Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eil.-Versorgung
	Merkzeichen Einstiegschacht Wasser
	Straßenaufbau
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnschranke
	Schilderpfahl
	Andreaskreuz
	Stahlgittermast
	Stahrohrmast
	Holzmast
	Laterne
	Kilometerstein
	Ortsdurchfahrtsstein
	Verkehrszeichen
	Ampel
	Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom
	Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht
	Eingang
	Einfahrt
	Treppe
	Laubb Baum m. Stamm Kronendurchmesser
	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser
	Laubb Baumreihe
	Nadelbaumreihe
	Findling
	Pfl.
	Platten
	Rohrleitung Nenndurchmesser

	Stahlgittermast
	Stahrohrmast
	Holzmast
	Laterne
	Kilometerstein
	Ortsdurchfahrtsstein
	Verkehrszeichen
	Ampel
	Haltestelle
	Verteilerkasten Telekom
	Kabelkasten Eit.
	Lichtschacht
	Eingang
	Einfahrt
	Treppe
	Laubb Baum m. Stamm Kronendurchmesser
	Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser
	Laubb Baumreihe
	Nadelbaumreihe
	Findling
	Pfl.
	Platten
	Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg
	Radweg selbstständige Führung
	Fahradstraße mit Sicherheitsstreifen
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktilem Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

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

Planung:	Datum	Zeichen
	08/2019	Gutschke
Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	08/2019	Humpert
	geprüft:	

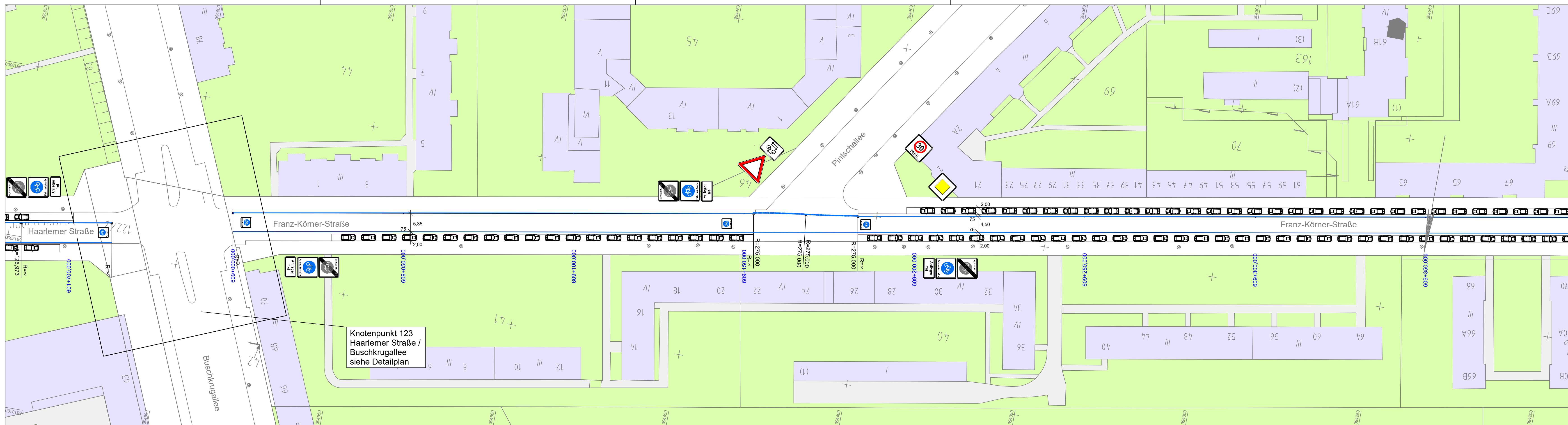
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/51
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 350 x 950 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_51.PLT Plottedatum: 15.08.19



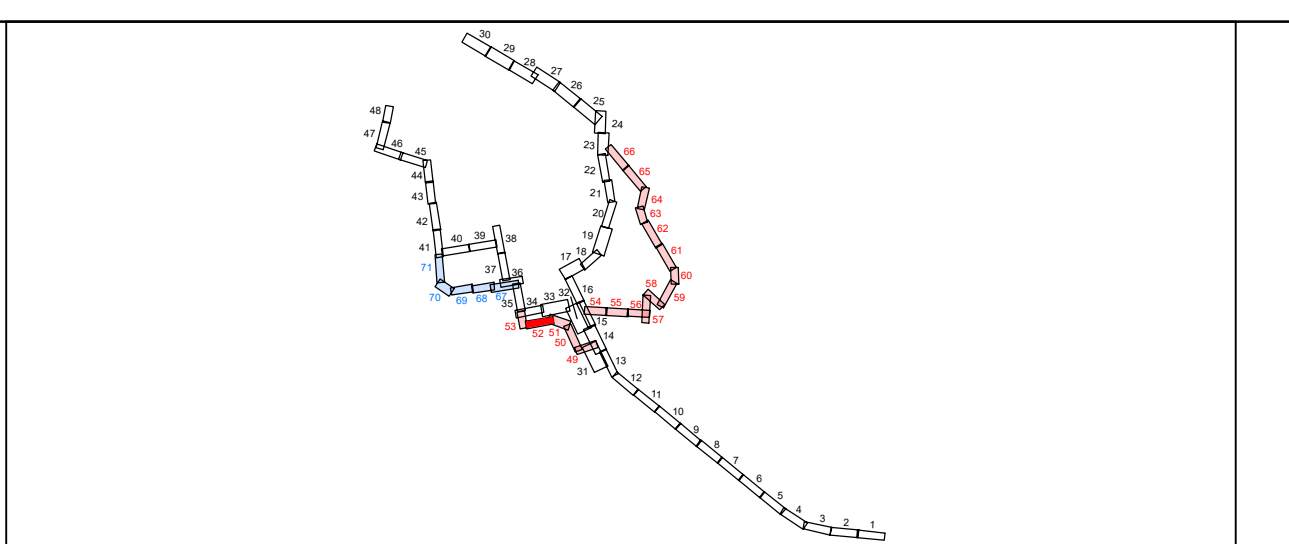
Knotenpunkt 123
Haarlemer Straße /
Buschkrugallee
siehe Detailplan

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

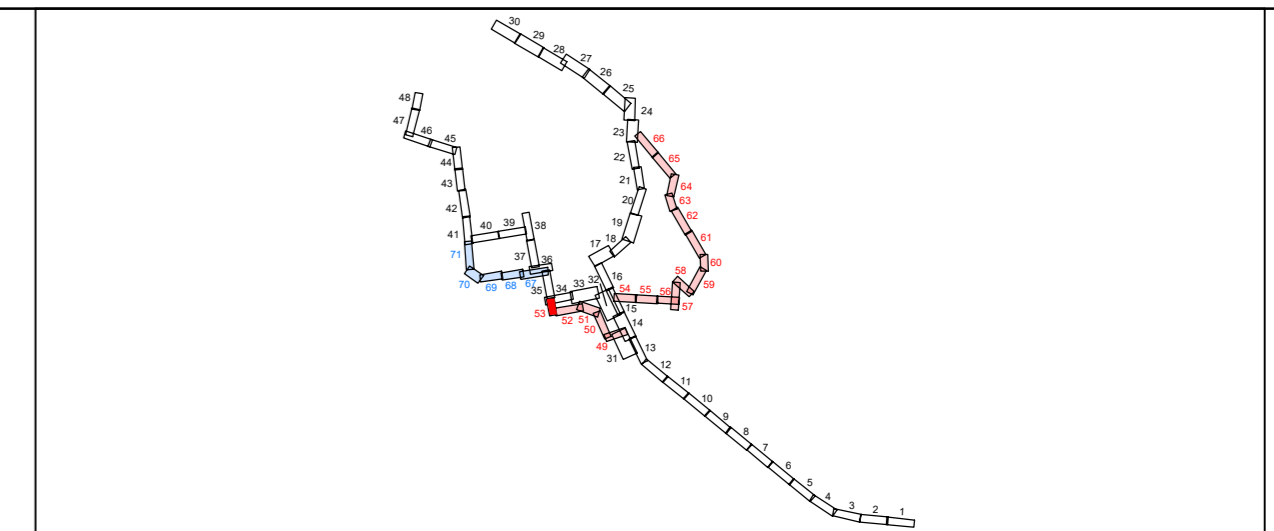
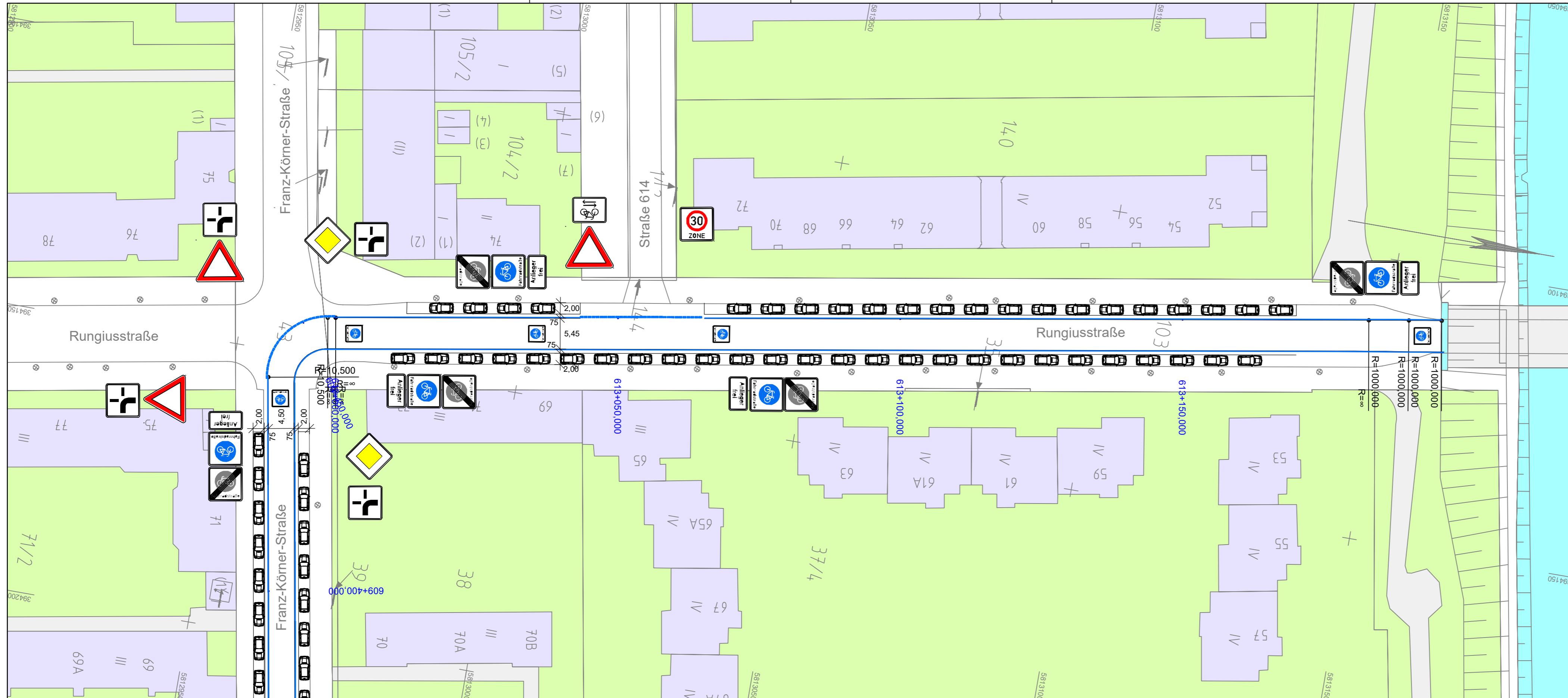
	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenn Durchmesser

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße 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 Ulsteinhauser 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	08/2019	Gutschke	
		gezeichnet	08/2019	Humpert	
		geprüft:			
Projekt: Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe					
Planinhalt: Lageplan					
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung					
Planangaben:		Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:	
		08/2019	1:500	5/52	
		gezeichnet:	zuständig:	geprüft:	
		Humpert	Gutschke		
		Projekt-Nr.:	Plangröße:		
		18085	297 x 1135 mm		
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_52.PLT Plottedatum: 15.08.19					



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:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

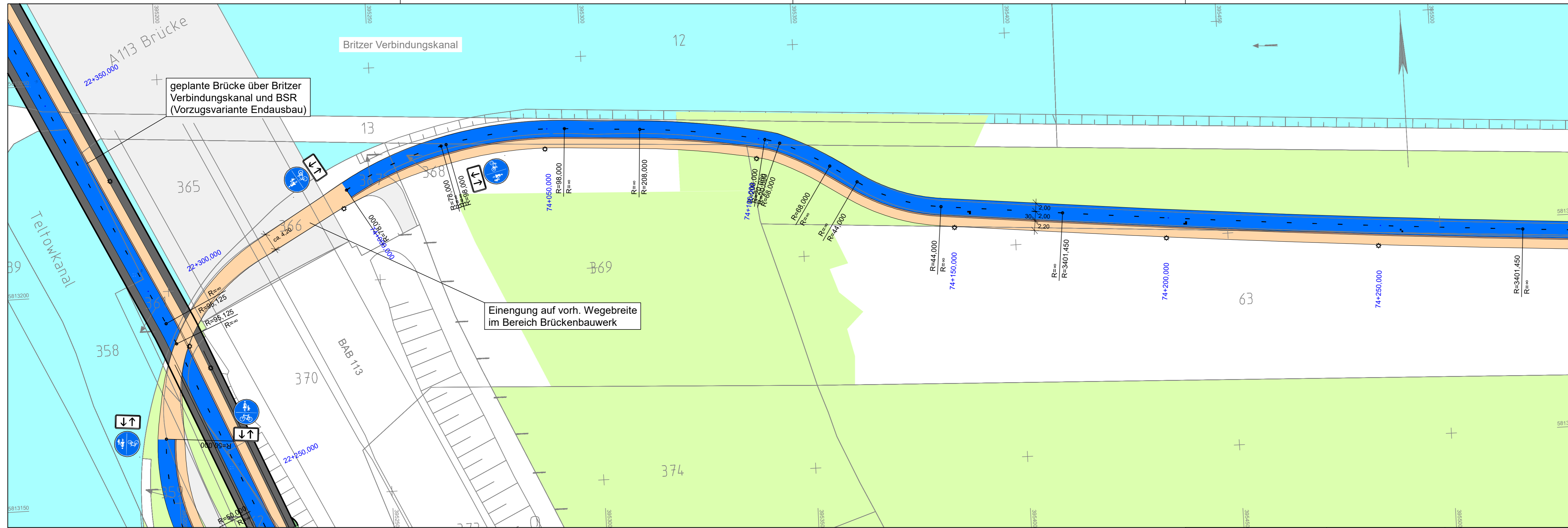
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/53
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	297 x 765 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_53.PLT Plotdatum: 15.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
—	Flurstücksgrenze	—	Zaun
—	Top. Begrenzungslinie	—	Hecke
- - -	Gemeindegrenze	○ 18	Lagefestpunkt
- · - · -	Gemarkungsgrenze	○	Höhenfestpunkt
— · — · —	Flurgrenze	—	abgemerkter Grenzpunkt
—	Nutzungsarten-grenze	—	Böschung
—	Mauer	—	Mauer
—	Unterflurhydrant	—	Schieberkappe Wasser
—	Oberflurhydrant	—	Schieberkappe Gas
—	Bahnschranke	—	Merkszeichen Eit.-Versorgung
—	Schilderpfahl	—	Einsteigeschacht Wasser

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

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



geplante Brücke über Britzer Verbindungskanal und BSR (Vorzugsvariante Endausbau)

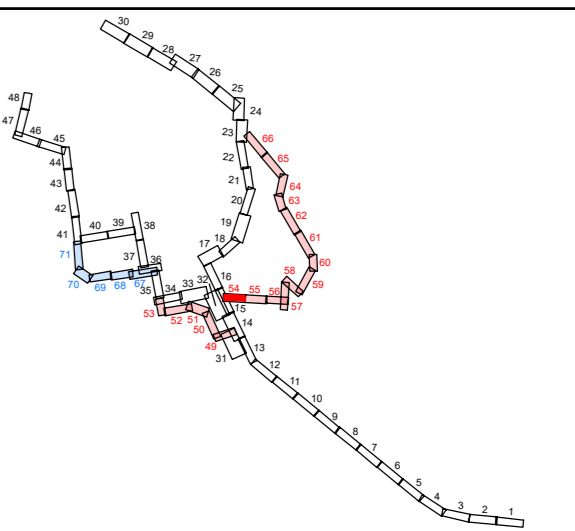
Einengung auf vorh. Wegebrette im Bereich Brückenbauwerk

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
---	Top. Begrenzungslinie
- - -	Nutzungsarten-grenze
- · - · -	Gemeindegrenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- · - · -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
—	abgemarker Grenzpunkt
—	Böschung
—	Mauer
—	nicht abgemarker Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkzeichen Eit.-Versorgung
—	abgemarker Grenzpunkt
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl
—	Anderskreuz
—	Stahlgittermast
—	Stahlrohrmast
—	Stahlbetonmast
—	Holzmast
—	Laterne
—	Kilometerstein/-tafel mit km
—	Ortsdurch-fahrtsstein
—	Verkehrszeichen
—	Ampel
—	Haltestelle
—	Verteilerkasten Telekom
—	Kabelkasten Eit.
—	Lichtschacht
—	Eingang
—	Einfahrt
—	Treppe
—	Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
—	Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser
—	Laubbaumreihe
—	Nadelbaumreihe
—	Findling
—	Pflaster
—	Platten
—	Rohrleitung Nenndurchmesser
—	Taktiler Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt

Zeichenerklärung Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiler Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt

Zeichenerklärung Lageplan

—	Gehweg	—	Taktiler Trennstreifen	—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radweg selbstständige Führung	—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)	—	Radfahrer Furt
—	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	08/2019	Gutschke
gezeichnet	08/2019	Humpert
geprüft:		

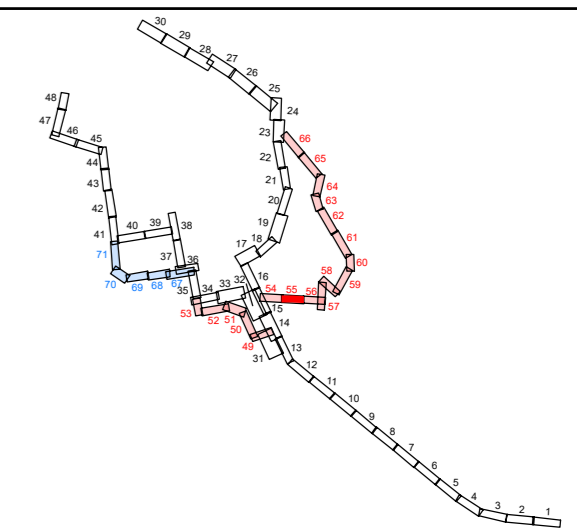
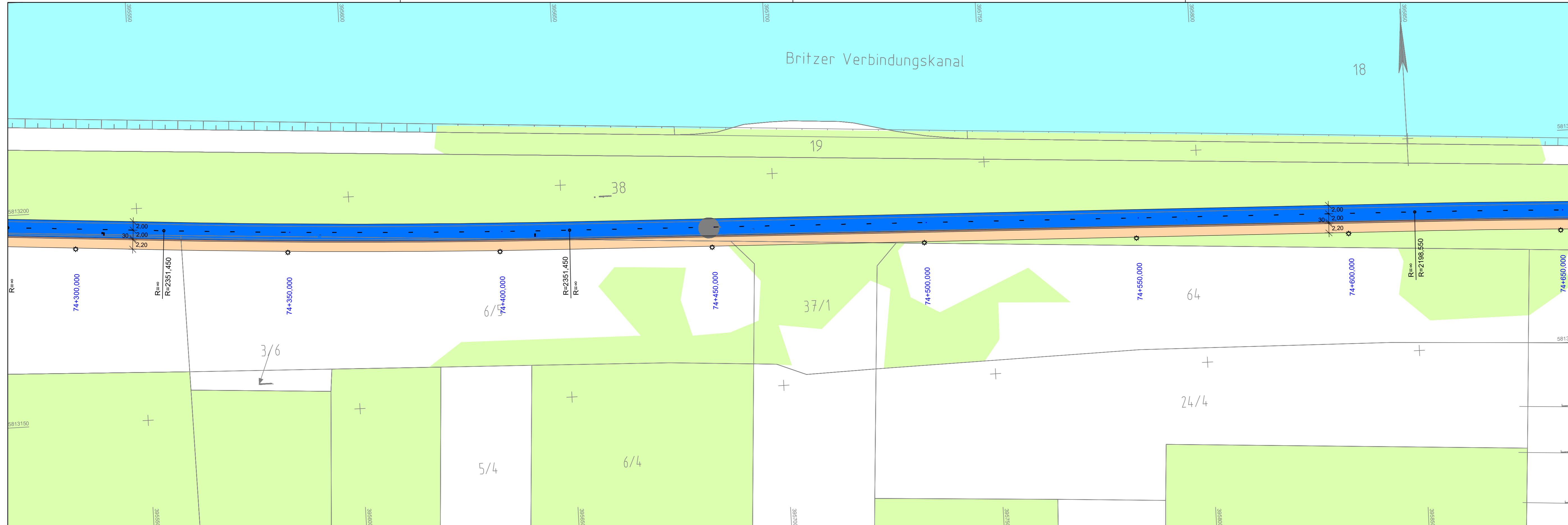
Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/54
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 950 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_54.PLT Plotdatum: 13.08.19



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/55
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

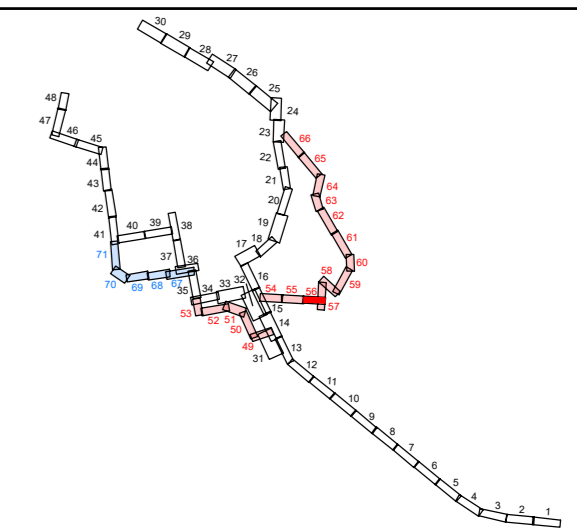
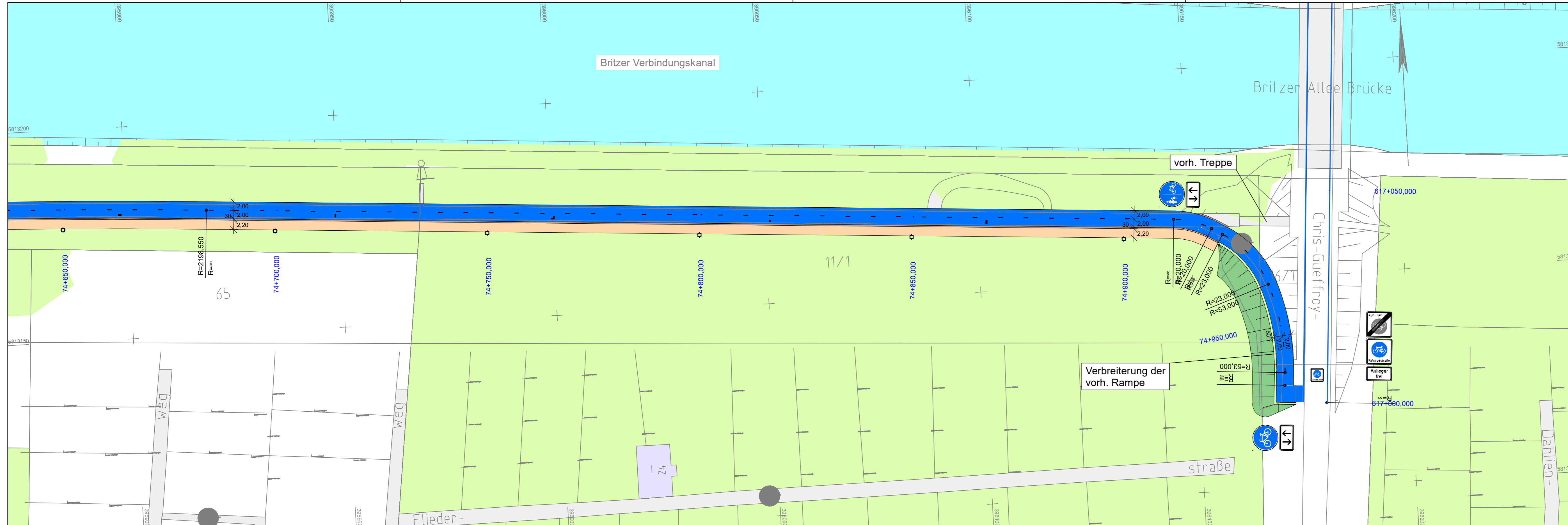
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_55.PLT Plotdatum: 13.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Straßenablauf
--- Gemeindegrenze	--- Top. Begrenzungslinie	Hecke	W Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
--- Gemarkungsgrenze	--- Nutzungsartengrenze	o 18 Lagefestpunkt	W Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
--- Flurgrenze	--- Böschung	o Höhenfestpunkt	E Merkzeichen Eit.-Versorgung	Bahnstranke
	--- Mauer	o abgemerkter Grenzpunkt	W Einsteigeschacht Wasser	Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiler Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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	08/2019	Gutsche
gezeichnet	08/2019	Humpert
geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	08/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/56
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutsche	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 950 mm		

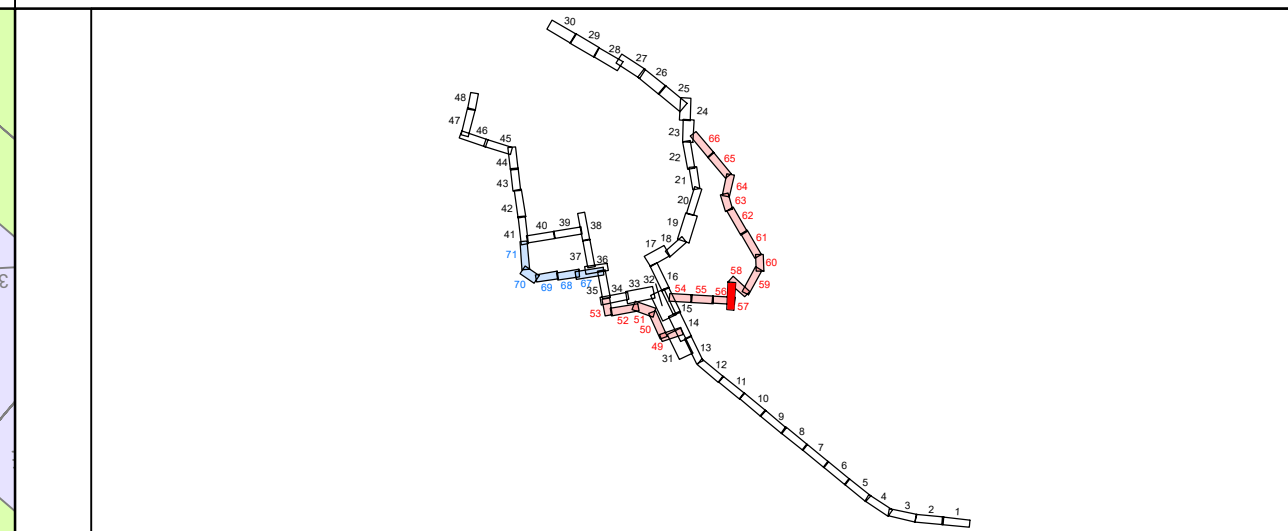
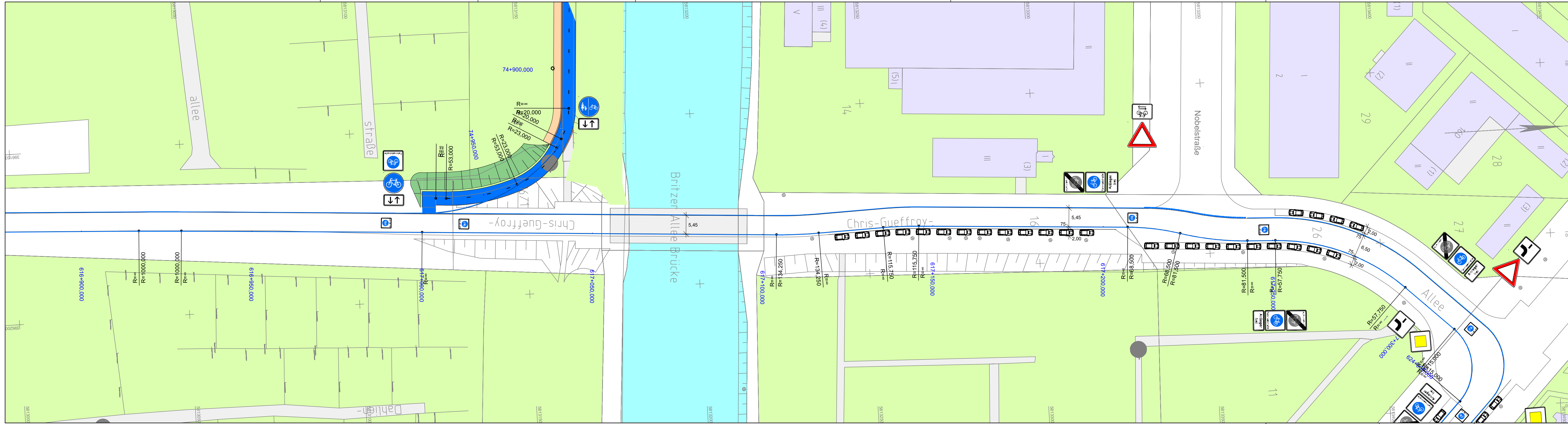
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_56.PLT Plotdatum: 13.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	Flurstücksgrenze	Zaun	nicht abgemerkter Grenzpunkt	Straßenablauf
--- Gemeindegrenze	--- Top. Begrenzungslinie	Hecke	Schieberkappe Wasser	Unterflurhydrant
--- Gemarkungsgrenze	--- Nutzungsartengrenze	Lagefestpunkt	Schieberkappe Gas	Oberflurhydrant
--- Flurgrenze	Böschung	Höhenfestpunkt	Merkzeichen Eit.-Versorgung	Bahnstranke
	Mauer	abgemerkter Grenzpunkt	abgemerkter Wasser	Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktiler Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
 Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/57
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	297 x 1135 mm		

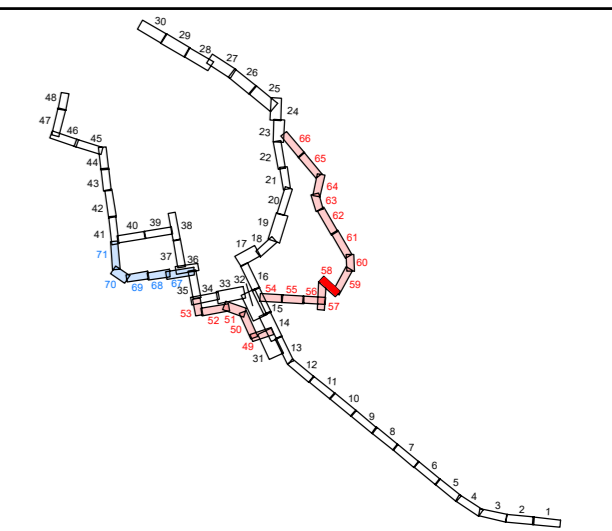
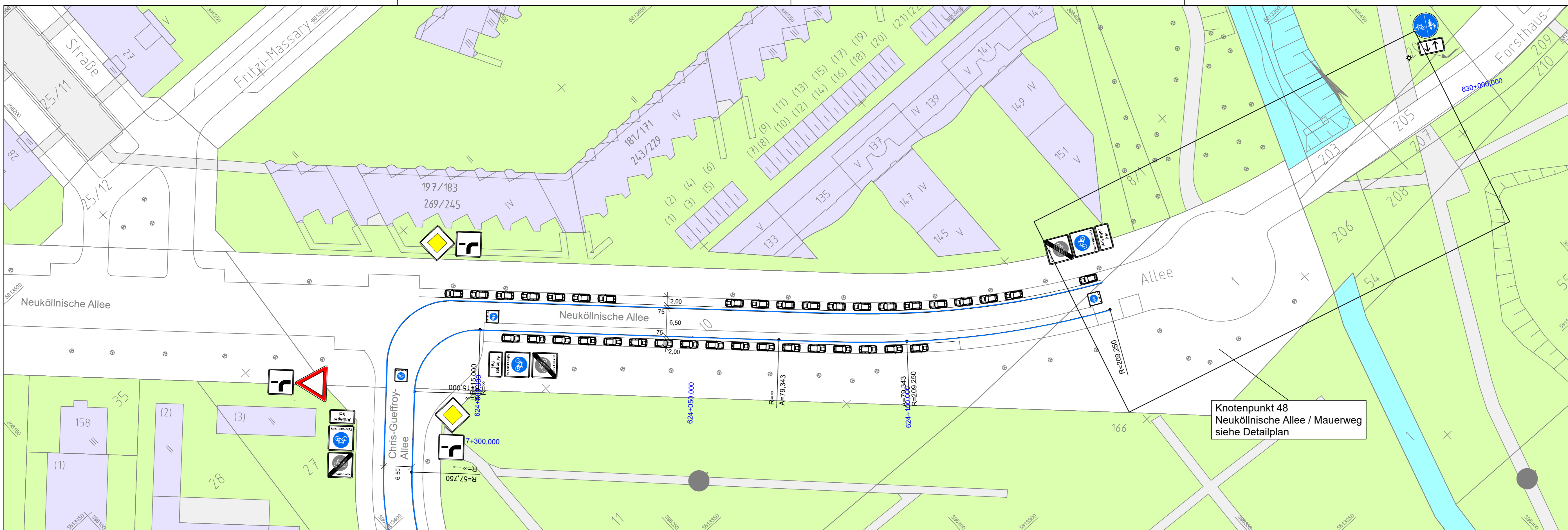
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_57.PLT Plottedatum: 13.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungsline
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer
	nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Einzelgeschacht Wasser
	Straßenaufbau
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnstranke
	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		Verkehrszeichen		Lichtsacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

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

Zeichenerklärung Lageplan



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 08/2019	Gutschke
gezeichnet 08/2019	Humpert
geprüft:	

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum: 08/2019	Maßstab: 1:500	Blatt-Nr.: 5/58
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 950 mm	

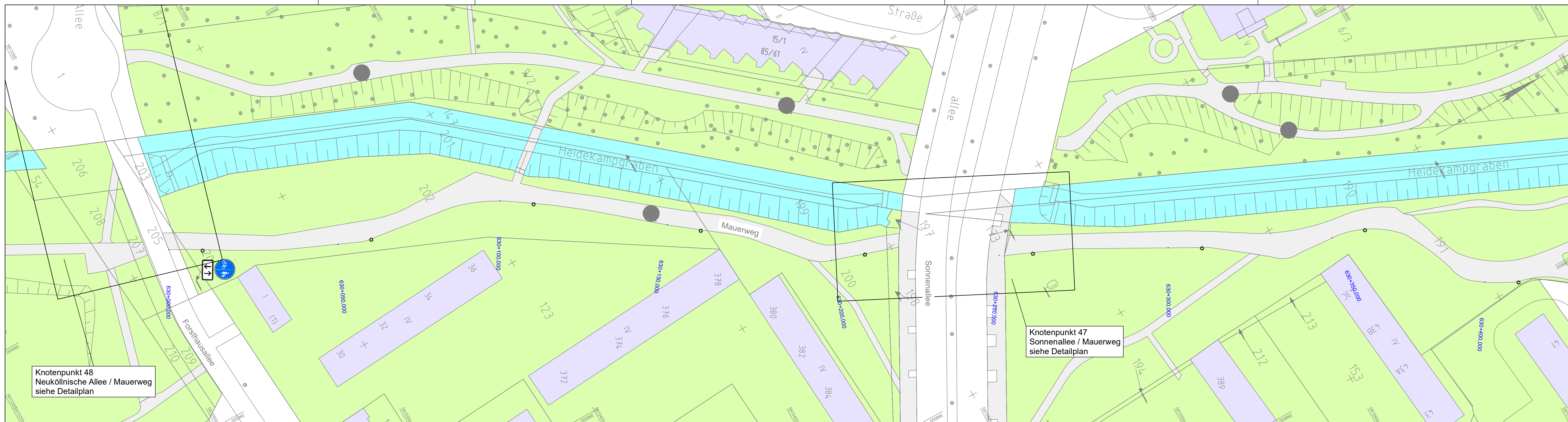
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_58.PLT Plotdatum: 13.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG Legende	
—	Flurstücksgrenze
—	Top. Begrenzungslinie
- - -	Gemeindegrenze
- · - · -	Gemarkungsgrenze
- - -	Flurgrenze
—	Zaun
—	Hecke
○ 18	Lagefestpunkt
○	Höhenfestpunkt
—	abgemarker Grenzpunkt
—	nicht abgemarker Grenzpunkt
—	Schieberkappe Wasser
—	Schieberkappe Gas
—	Merkzeichen Eit.-Versorgung
—	Einsteigeschacht Wasser
—	Straßenablauf
—	Unterflurhydrant
—	Oberflurhydrant
—	Bahnschranke
—	Schilderpfahl
—	Anderskreuz
—	Stahlgittermast
—	Stahlrohrmast
—	Stahlbetonmast
—	Holzmast
—	Laterne
—	Kilometerstein/-tafel mit km
—	Ortsdurchfahrtsstein
—	Verkehrszeichen
—	Ampel
—	Haltestelle
—	Verteilerkasten Telekom
—	Kabelkasten Eit.
—	Lichtschacht
—	Eingang
—	Einfahrt
—	Treppe
—	Laubbaum m. Stammdurchmesser
—	Nadelbaum m. Stammdurchmesser
—	Laubbaumreihe
—	Nadelbaumreihe
—	Pfl.
—	Pfl.
—	Platten
—	Rohrleitung Nenndurchmesser
—	Bankett

ZEICHENERKLÄRUNG Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt

ZEICHENERKLÄRUNG Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt

ZEICHENERKLÄRUNG Lageplan	
—	Gehweg
—	Radweg selbstständige Führung
—	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen
—	Aufpflasterung
—	Bankett
—	Taktiller Trennstreifen
—	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
—	Dammböschung
—	Einschnittböschung
—	gepl. Beleuchtungsstandort
—	Radfahrer Furt



Knotenpunkt 48
Neuköllnische Allee / Mauerweg
siehe Detailplan

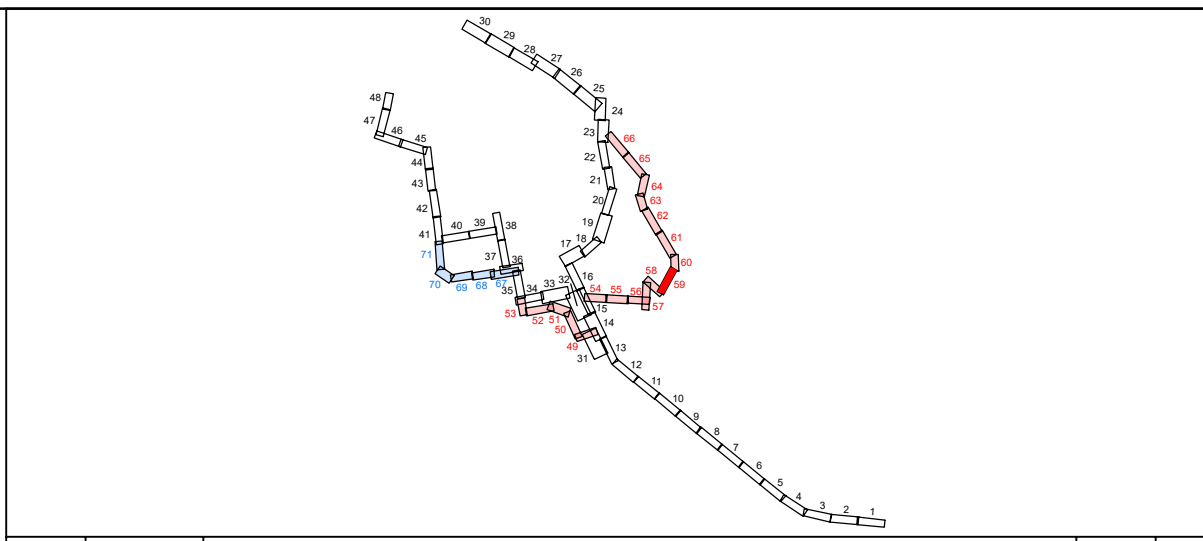
Knotenpunkt 47
Sonnenallee / Mauerweg
siehe Detailplan

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

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				



Index	Datum	Änderung	gez.	gepr.
d				
c				
b				
a				

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

Auftraggeber:

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

Planung:	Datum	Zeichen
	08/2019	Gutschke
Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	08/2019	Humpert
	geprüft:	

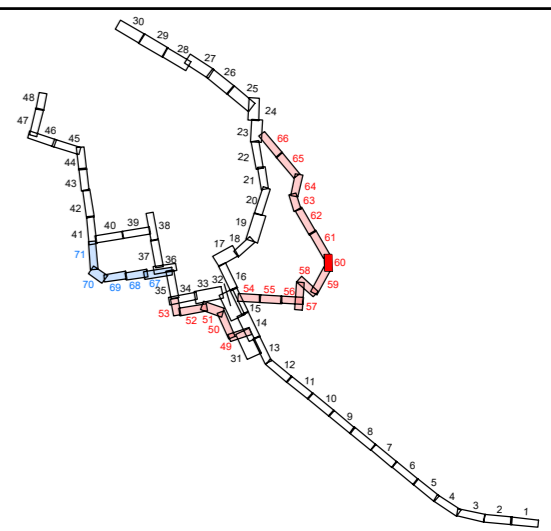
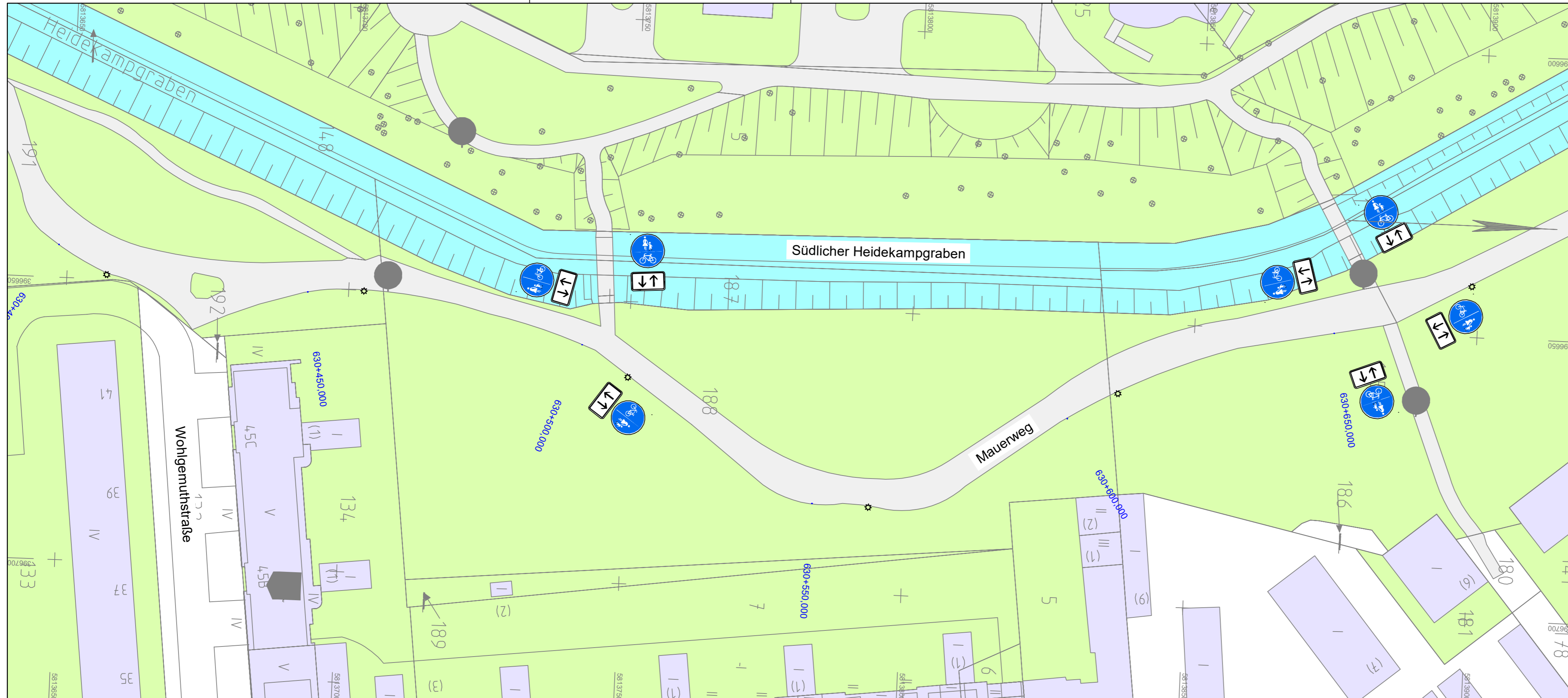
Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/59
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_59_PLT Plottedatum: 13.08.19



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:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

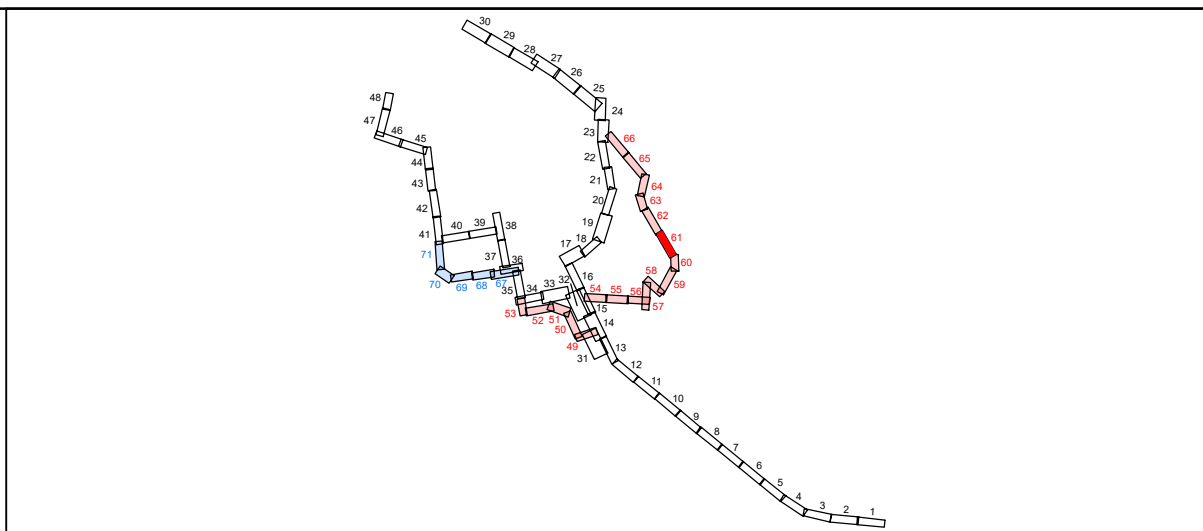
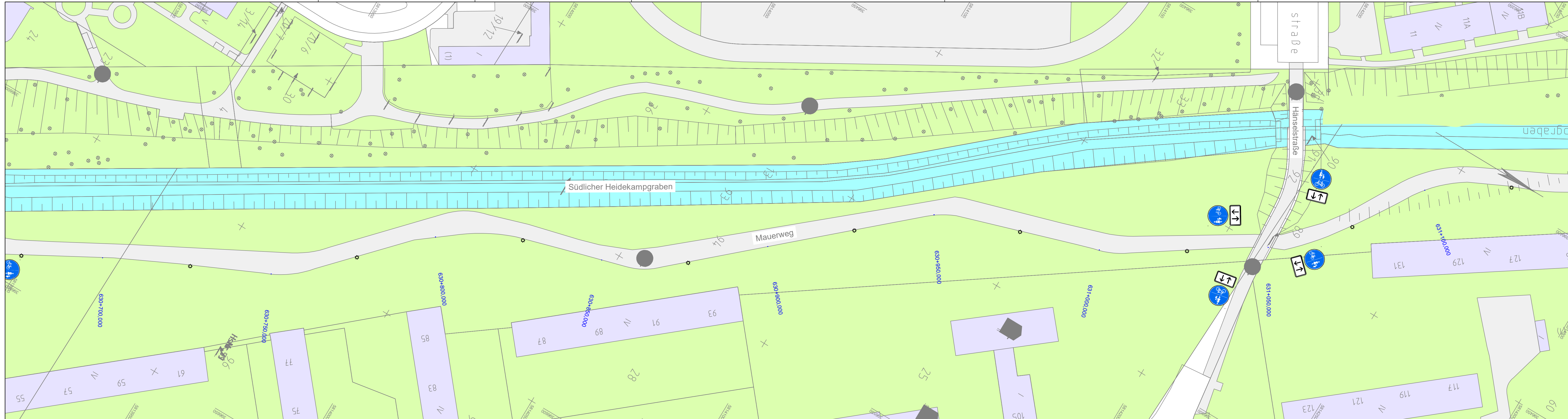
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/60
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	297 x 765 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_60.PLT Plotdatum: 13.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Nutzungsarten-grenze		Höhenfestpunkt
	Gemarkungsgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Flurgrenze		Mauer
	nicht abgemerkter Grenzpunkt		Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Merkzeichen Einstiegschacht Wasser		Straßenablauf
	Unterflurhydrant		Oberflurhydrant
	Bahnschranke		Schilderpfahl

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurch-fahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrlleitung Nennndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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	08/2019	Gutschke
			gezeichnet	08/2019	Humpert
			geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/61
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 1135 mm	

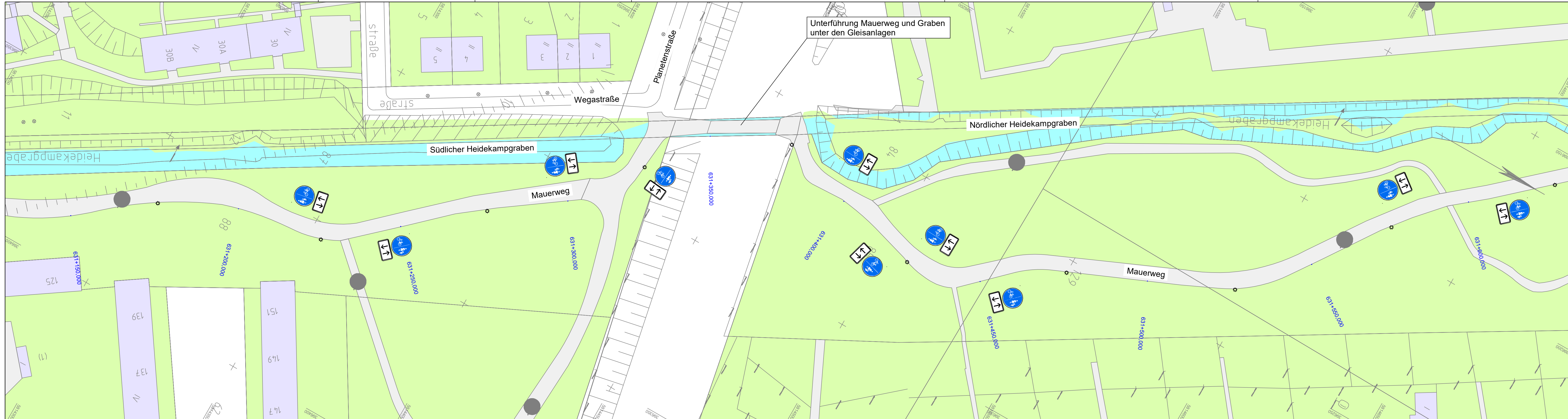
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_61.PLT Plottedatum: 13.08.19

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

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser <= 3.0		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser > 3.0		Pl.
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung
							DN 400		Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan



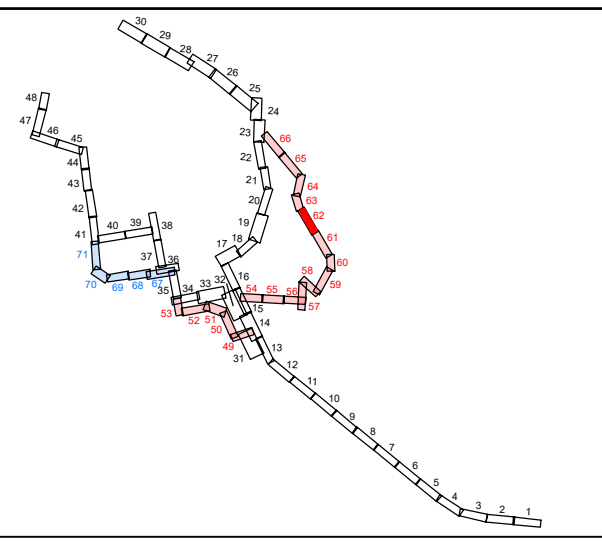
Unterführung Mauerweg und Graben unter den Gleisanlagen

Nördlicher Heidekampgraben

Südlicher Heidekampgraben

Mauerweg

Mauerweg



d				
c				
b				
a				
Index	Datum	Änderung		gez. gepr.

Höhenbezug: DHHN92 Lagebezug: UTM-Zone 33N

infraVelo GMBH
 GB infraVelo GmbH
 Ullsteinhaus
 Mariendorfer Damm 1
 12099 Berlin

Planung:	Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
		bearbeitet	08/2019
		gezeichnet	08/2019
		geprüft:	Humpert

Projekt: **Radschnellverbindung**
Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/62
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:
	Humpert	Gutschke	
	Projekt-Nr.:	Plangröße:	
	18085	297 x 1135 mm	

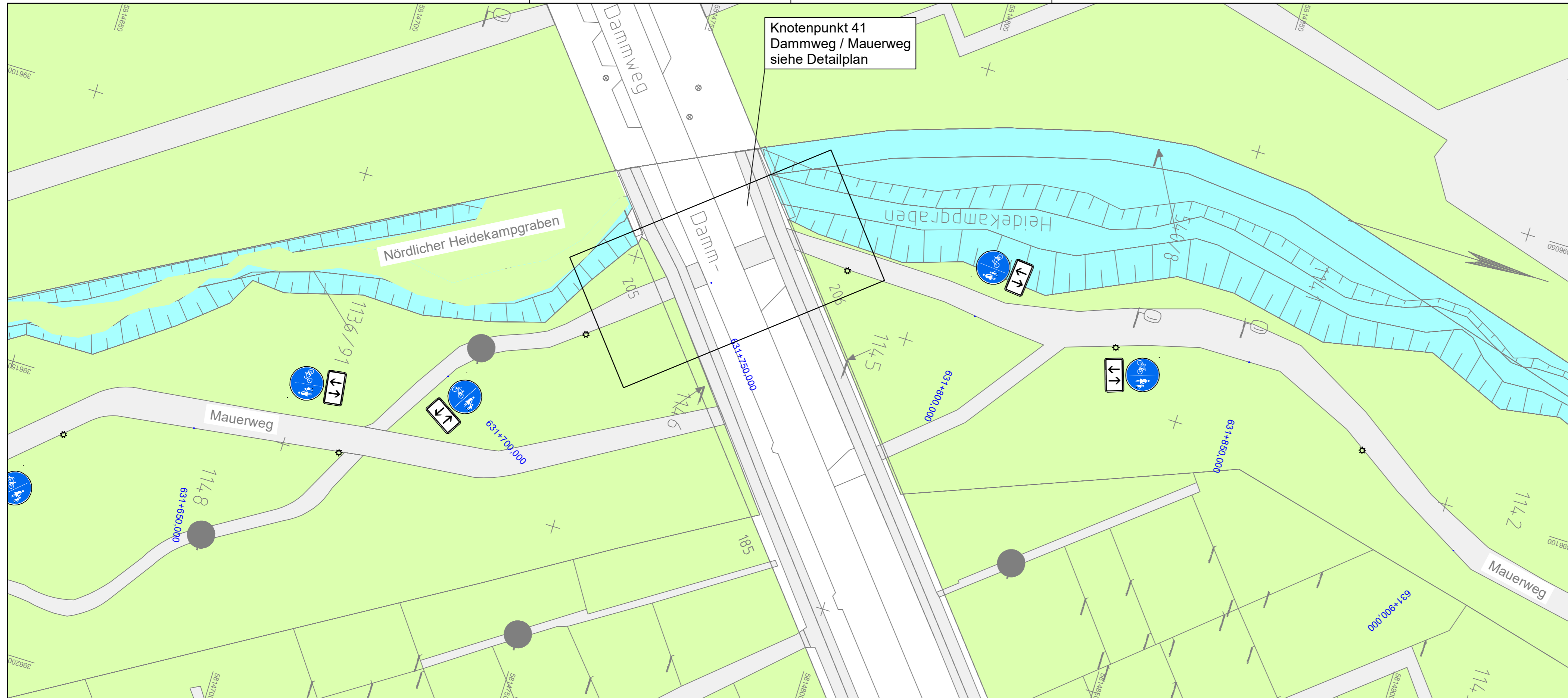
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_62.PLT Plottedatum: 13.08.19

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

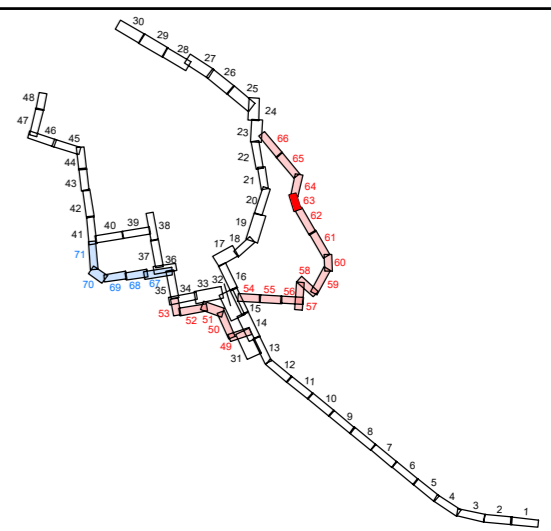
	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgerüstmast		Kilometerstein/ Tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurchfahrtstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Pflaster
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschacht		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser		Platten
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

	Gehweg		Taktiller Trennstreifen		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Radfahrer Furt
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung		
	Aufpflasterung		Einschnittböschung		
	Bankett				

Zeichenerklärung Lageplan



Knotenpunkt 41
Dammweg / Mauerweg
siehe Detailplan



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

<p>SHP Ingenieure</p>	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	08/2019	Gutschke
		gezeichnet	08/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

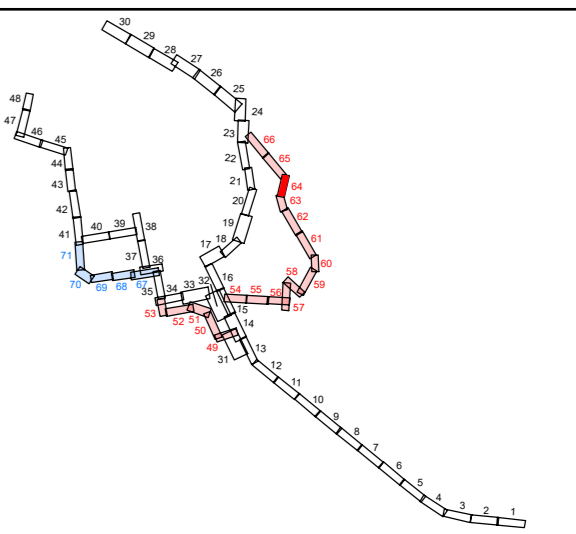
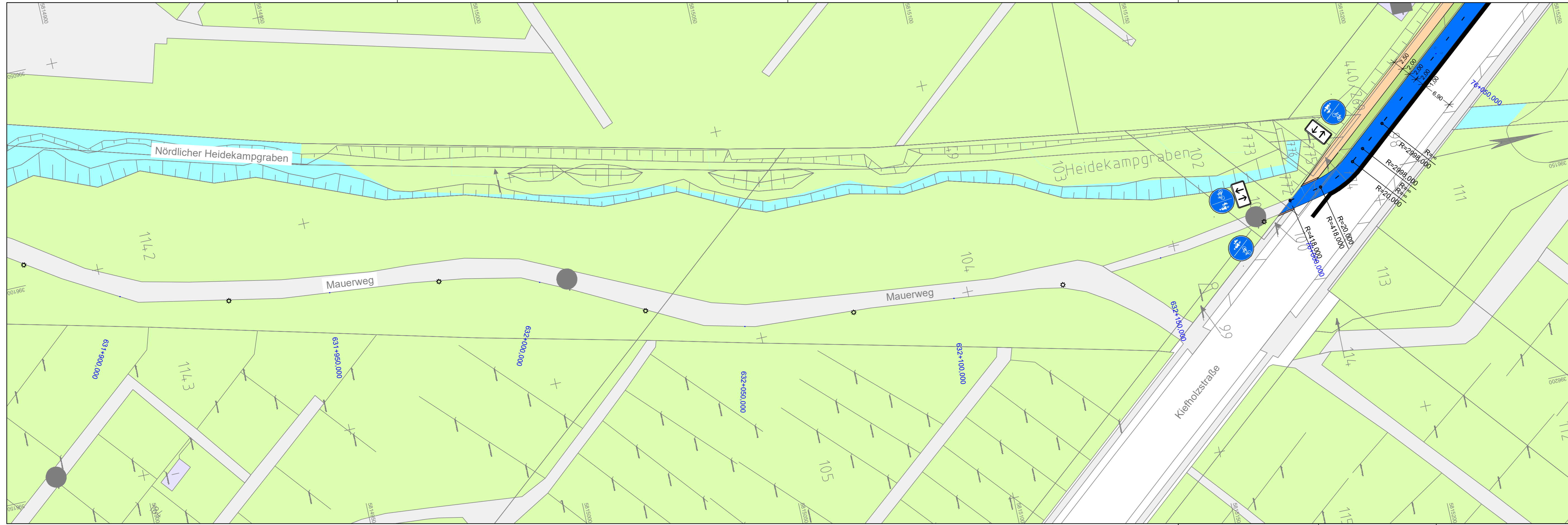
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	08/2019	1:500	5/63
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	297 x 765 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_63.PLT Plotdatum: 13.08.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Nutzungsarten-grenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemerkter Grenzpunkt
	Mauer		Merkmale Eit.-Versorgung
			Einsteigeschacht Wasser
			Schieberkappe Wasser
			Schieberkappe Gas
			Unterflurhydrant
			Oberflurhydrant
			Bahnschranke
			Schilderpfahl
			Strassenablauf
			Unterflurhydrant

	Andreaskreuz		Laterne		Haltestelle		Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Stahlgittermast		Kilometerstein/-tafel mit km		Verteilerkasten Telekom		Treppe		Findling
	Stahlrohrmast		Ortsdurch-fahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pfl.
	Stahlbetonmast		Verkehrszeichen		Lichtschaft		Nadelbaum m. Stamm-Kronendurchmesser		Pl.
	Holzmast		Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Rohrleitung Nenndurchmesser

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt		Radfahrer Furt



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	10/2019	Gutschke
			gezeichnet	10/2019	Humpert
			geprüft:		

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	10/2019	1:500	5/64
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
Projekt-Nr.:	Plangröße:		
18085	297 x 950 mm		

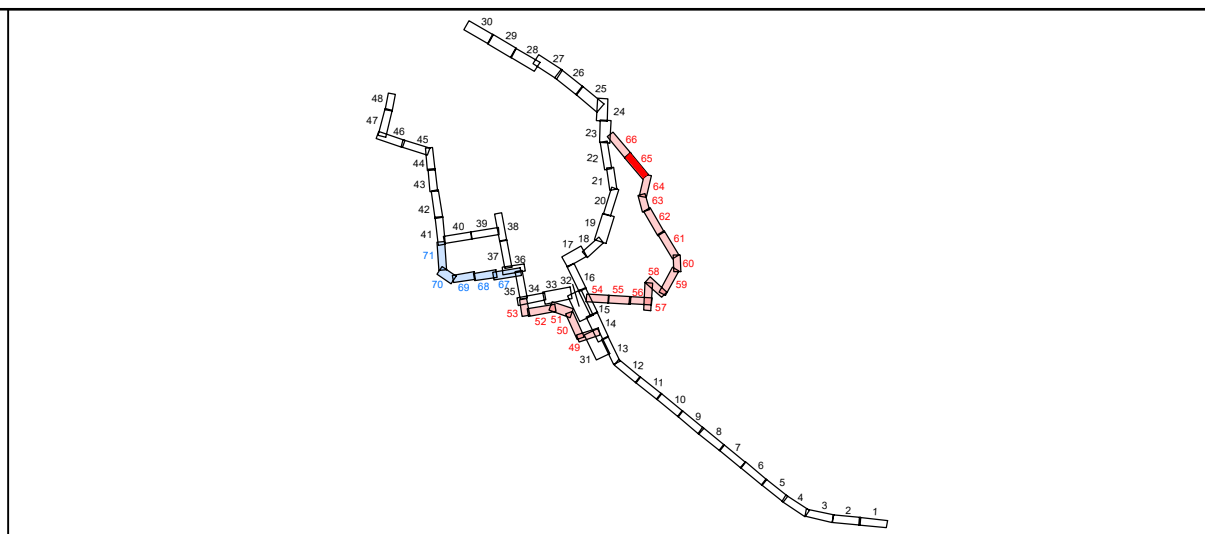
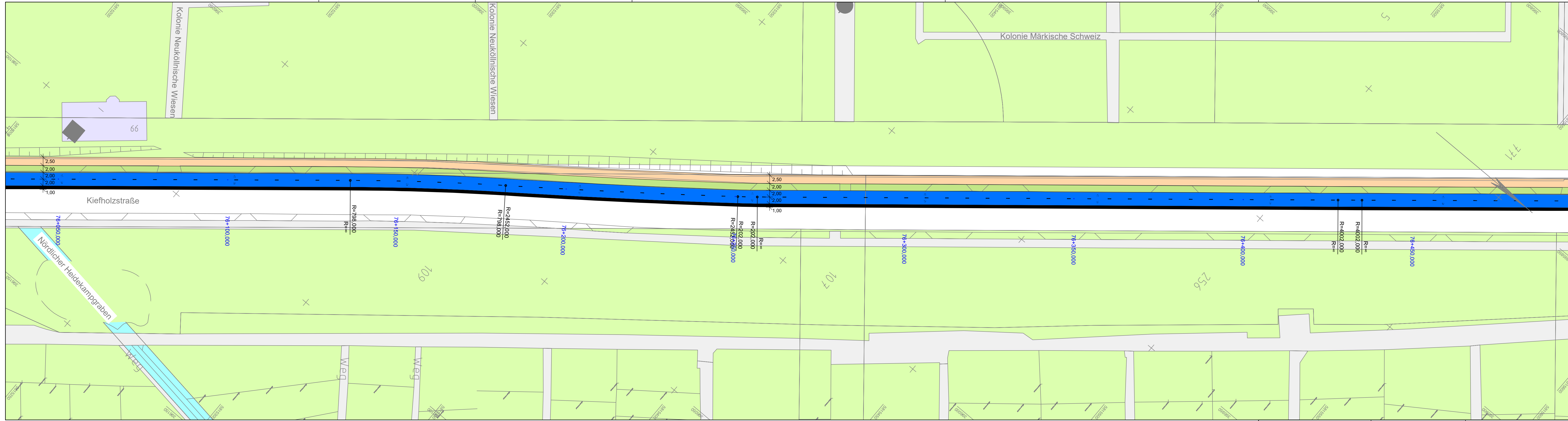
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_64.PLT Plotdatum: 23.10.19

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

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktilem Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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	10/2019	Gutschke
		gezeichnet	10/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung**
Y-Trasse Zwischenstufe

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	10/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/65
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

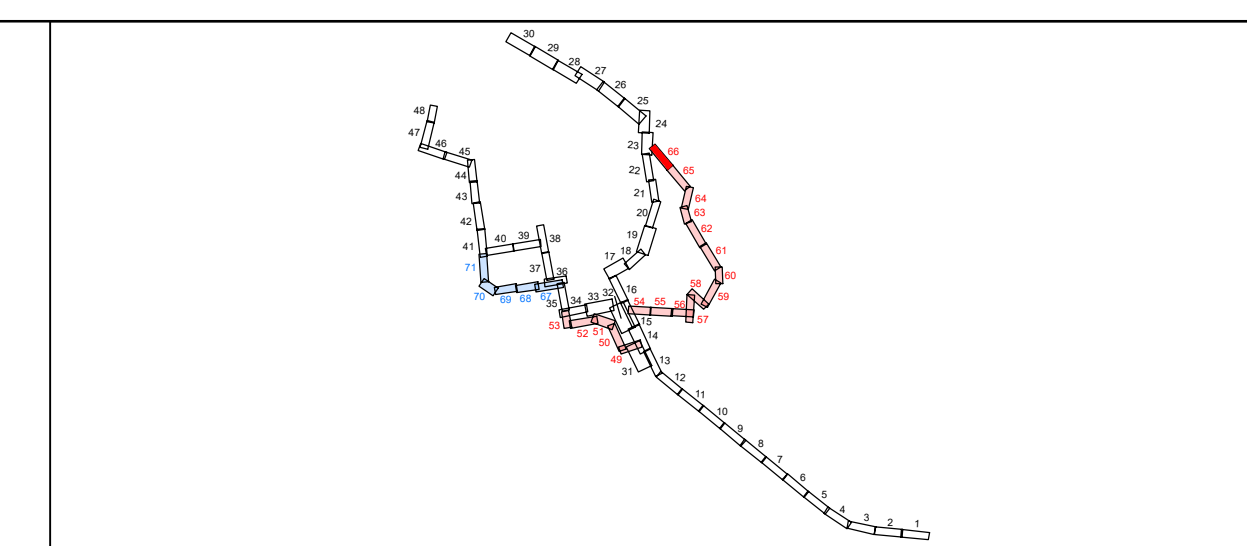
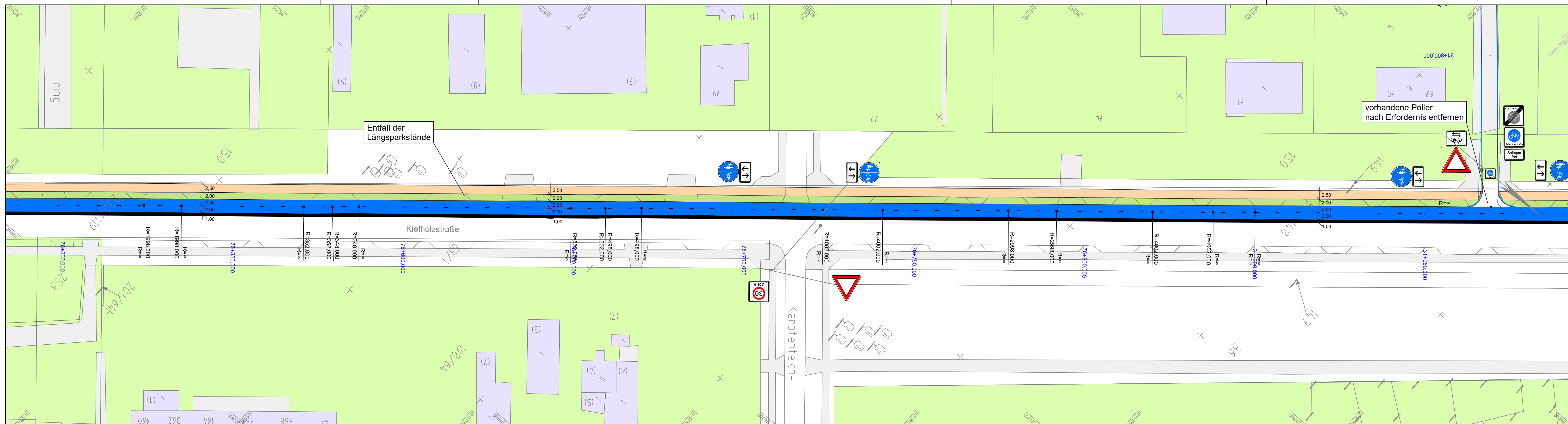
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_65.PLT Ploiddatum: 23.10.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Höhenfestpunkt
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenaufbau		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
	Stahrohrmast		Ortsdurchfahrtsstein		Kabelkasten Eit.		Laubbaum m. Stamm Kronendurchmesser 0.3-3.0		Pl. Pflaster
	Stahlbetonmast		Nadelbaum m. Stamm Kronendurchmesser 3.0-5.0		Lichtschacht		Pl. Platten		Rohrleitung DN 400
	Holzmast		Verkehrszeichen		Eingang		Laubbaumreihe 5.0-10.0		Rohrleitung Nenndurchmesser
			Ampel						

	Gehweg		Taktlier Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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

 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	10/2019	Gutschke
	gezeichnet	10/2019	Humpert
	geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Zwischenstufe**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	10/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/66
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		
	Datum:	10/2019				

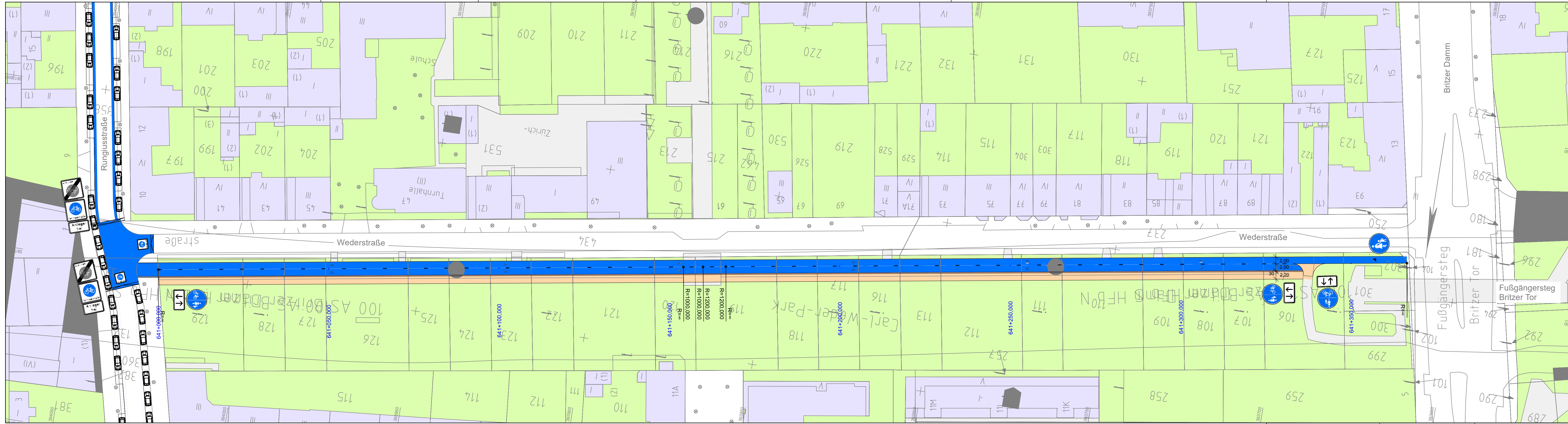
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_66.PLT Plottedatum: 22.10.19

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

	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		Platten
	Holzmast		Verkehrszeichen		DN 400		Rohrleitung		Nennendurchmesser
	Ampel		Eingang		Laubbaumreihe		Taktiller Trennstreifen		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)

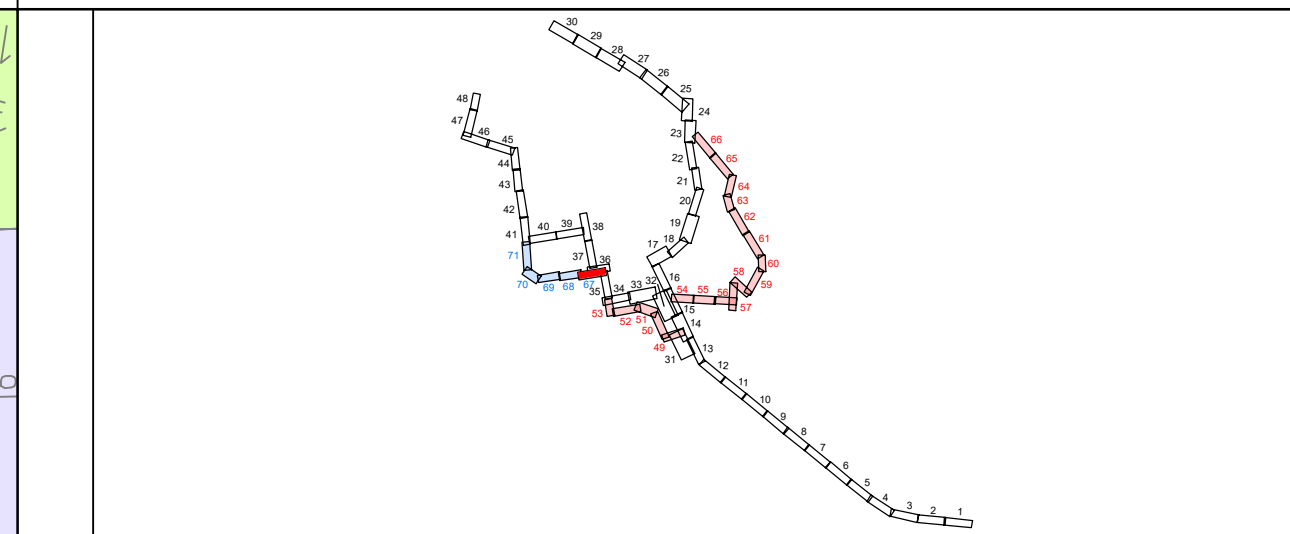
	Gehweg		Radweg selbstständige Führung		Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Aufpflasterung		Bankett
	Taktiller Trennstreifen		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)		Dammböschung		Einschnittböschung		gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt								

Zeichenerklärung Lageplan



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

Zeichenerklärung Lageplan	
	Gehweg
	Radweg
	Fahradstraße
	Aufpflasterung
	Bankett
	Taktlier Trennstreifen
	Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Dammböschung
	Einschnittböschung
	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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 09/2019	Gutschke
	gezeichnet 09/2019	Humpert
	geprüft:	

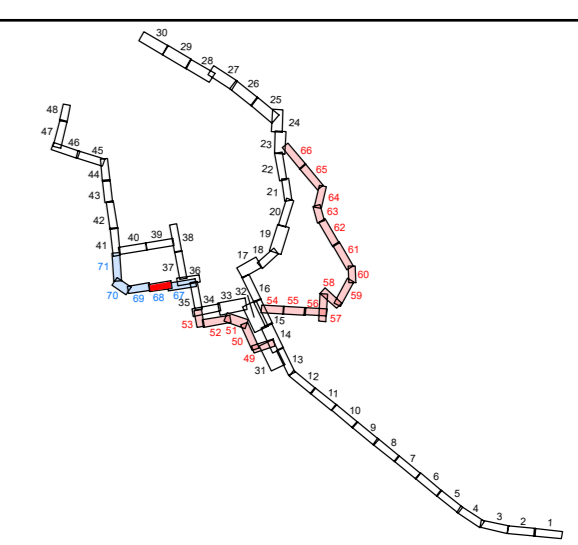
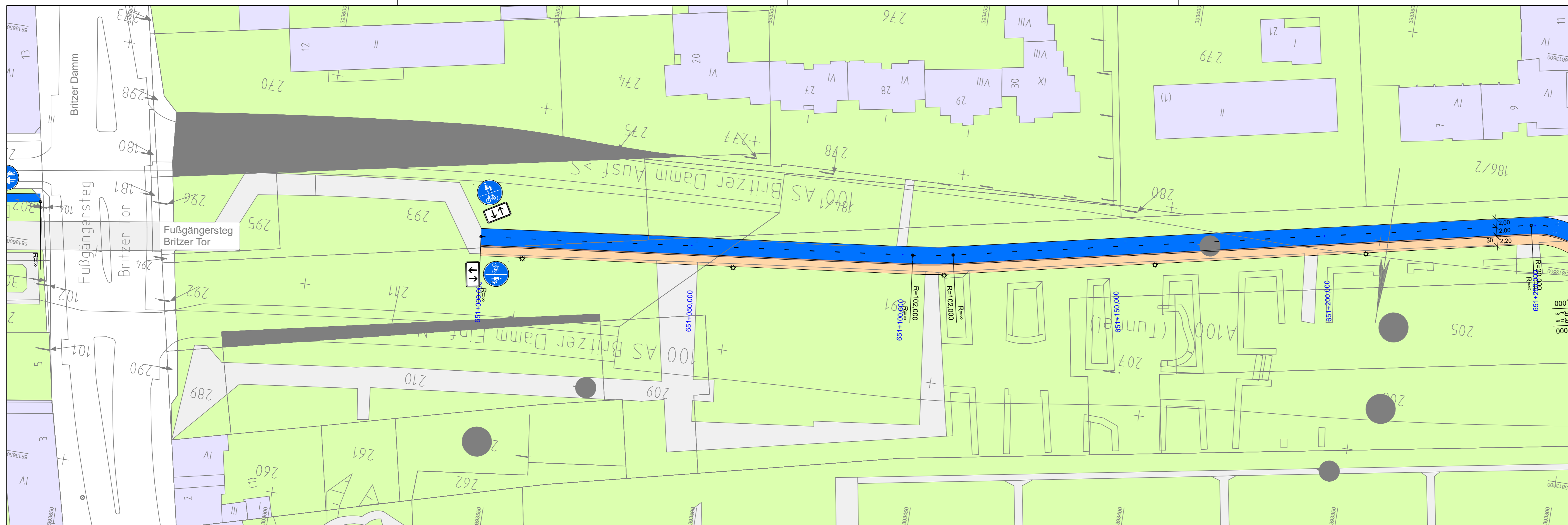
Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse Alternativroute

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:
	09/2019	1:500	5/67
	gezeichnet: Humpert	zuständig: Gutschke	geprüft:
	Projekt-Nr.: 18085	Plangröße: 297 x 1135 mm	

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_67.PLT Ploiddatum: 11.09.19



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:	<p>Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de</p>	Datum	Zeichen	
		bearbeitet	09/2019	Gutschke
		gezeichnet	09/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Alternativroute**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

Planangaben:	Datum:	09/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/68
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

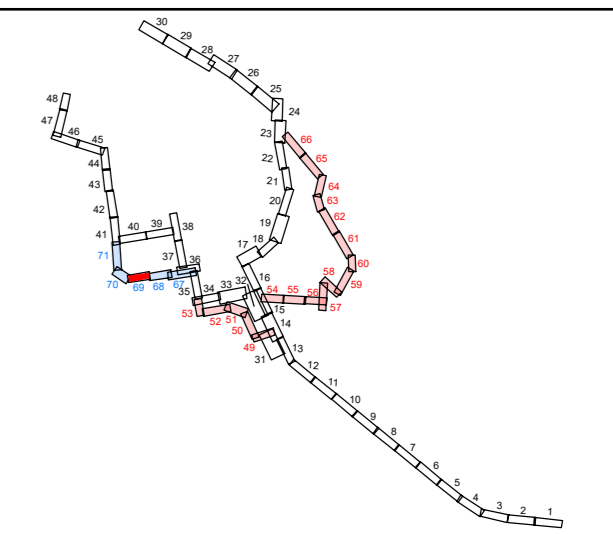
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_68.PLT Plotdatum: 10.09.19

ZEICHENERKLÄRUNG		Legende	
	Flurstücksgrenze		Zaun
	Top. Begrenzungslinie		Hecke
	Gemeindegrenze		Lagefestpunkt
	Gemarkungsgrenze		Merkzeichen Eit.-Versorgung
	Flurgrenze		abgemarkter Grenzpunkt
	Mauer		nicht abgemarkter Grenzpunkt
	Straßenaufbau		Schieberkappe Wasser
	Unterflurhydrant		Schieberkappe Gas
	Oberflurhydrant		Verkehrszeichen
	Bahnschranke		Ampel
	Schilderpfahl		Haltestelle
	Haltestelle		Verteilerkasten Telekom
	Haltestelle		Kabelkasten Eit.
	Haltestelle		Lichtschat
	Haltestelle		Eingang
	Einfahrt		Nadelbaumreihe
	Einfahrt		Findling
	Einfahrt		Pflaster
	Einfahrt		Platten
	Einfahrt		Rohrleitung Nenndurchmesser
	Einfahrt		Laubbaumreihe

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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

<p>SHP Ingenieure</p>	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	09/2019	Gutschke	
	gezeichnet	09/2019	Humpert	
	geprüft:			

Projekt: Radschnellverbindung
Y-Trasse Alternativroute

Planinhalt: Lageplan

Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung

Planangaben:	Datum:	09/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/69
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

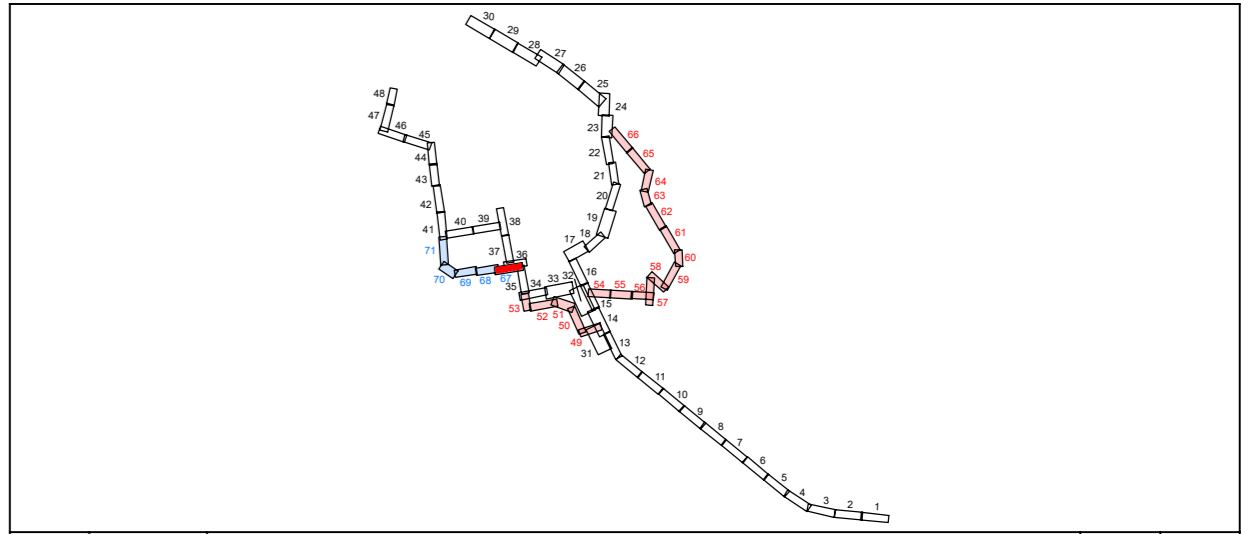
Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_69.PLT Plottedatum: 10.09.19

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

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

	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		

	gepl. Beleuchtungsstandort
	Radfahrer Furt



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	10/2019	Gutschke
		gezeichnet	10/2019	Humpert
		geprüft:		

Projekt: **Radschnellverbindung Y-Trasse Alternativroute**

Planinhalt: **Lageplan**

Leistungsphase: **Machbarkeitsuntersuchung**

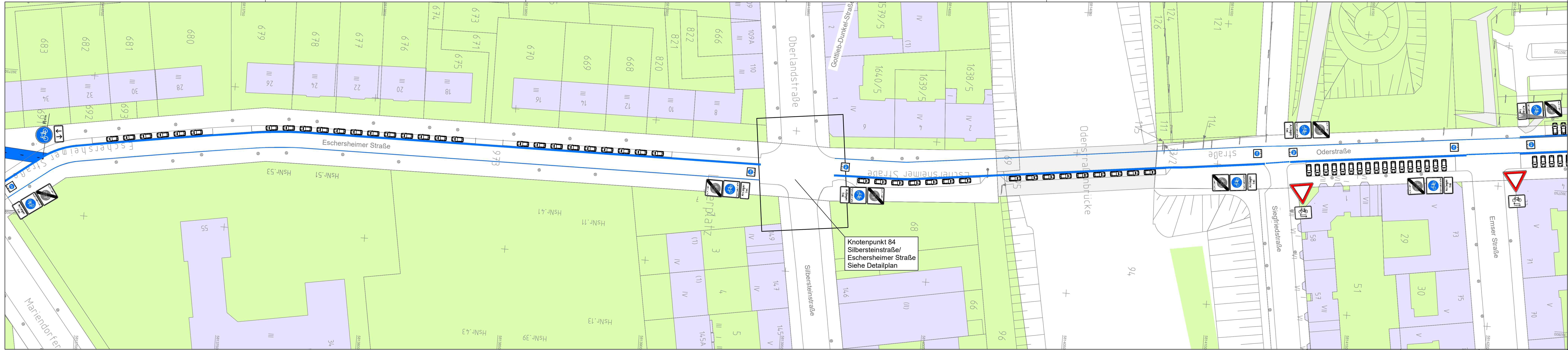
Planangaben:	Datum:	10/2019	Maßstab:	1:500	Blatt-Nr.:	5/70
	gezeichnet:	Humpert	zuständig:	Gutschke	geprüft:	
	Projekt-Nr.:	18085	Plangröße:	297 x 1135 mm		

Projekt: 18085_Y-Trasse Dateiname: B0500_70.PLT Plotdatum: 23.10.19

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		Straßenablauf
	Unterflurhydrant		Oberflurhydrant
	Bahnschranke		Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan			
	Gehweg		Taktile Trennstreifen
	Radweg selbständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt



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	10/2019	Gutschke
				gezeichnet	10/2019	Humpert
				geprüft:		
Projekt: Radschnellverbindung						
Y-Trasse Alternativroute						
Planinhalt: Lageplan						
Leistungsphase: Machbarkeitsuntersuchung						
Planangaben:	Datum:	Maßstab:	Blatt-Nr.:			
	10/2019	1:500	5/71			
	gezeichnet:	zuständig:	geprüft:			
	Humpert	Gutschke				
	Projekt-Nr.:	Plangröße:				
	18085	297 x 1135 mm				
Projekt: 18085_Y-Trasse						
Dateiname: B0500_71_PLT						
Plattdatum: 23.10.19						

ZEICHENERKLÄRUNG	
	Flurstücksgrenze
	Top. Begrenzungslinie
	Gemeindegrenze
	Gemarkungsgrenze
	Flurgrenze
	Zaun
	Hecke
	Lagefestpunkt
	Höhenfestpunkt
	abgemerkter Grenzpunkt
	nicht abgemerkter Grenzpunkt
	Schieberkappe Wasser
	Schieberkappe Gas
	Merkzeichen EIT-Versorgung
	Einsteigeschacht Wasser
	Straßenablauf
	Unterflurhydrant
	Oberflurhydrant
	Bahnstranke
	Schilderpfahl

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

Zeichenerklärung Lageplan

	Gehweg		Taktlicher Trennstreifen
	Radweg selbstständige Führung		Bauliche Trennung (Gehweg/Radweg)
	Fahrradstraße mit Sicherheitstrennstreifen		Dammböschung
	Aufpflasterung		Einschnittböschung
	Bankett		gepl. Beleuchtungsstandort
			Radfahrer Furt

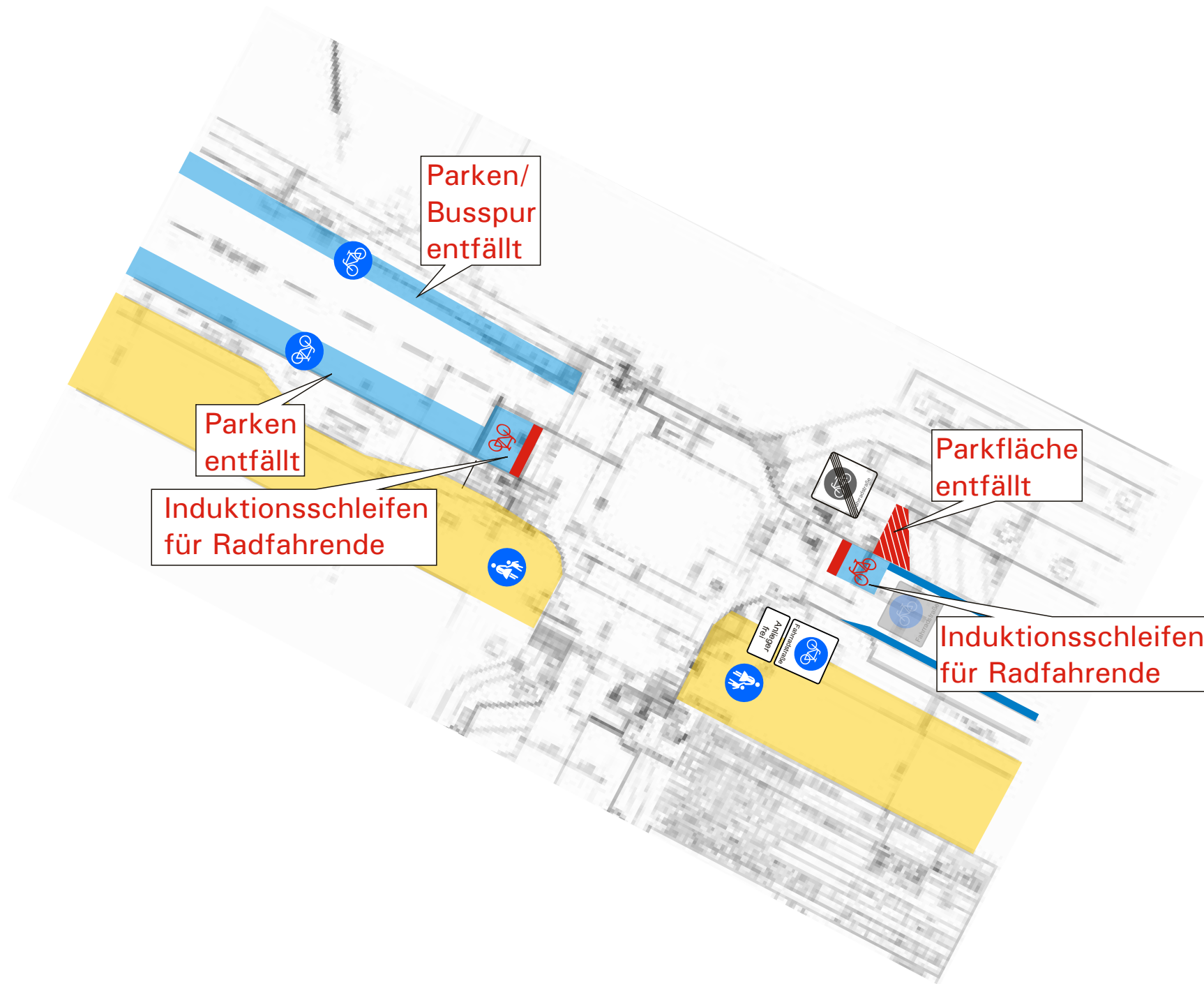
Unterlage 8.8-Knotenpunktskizzen



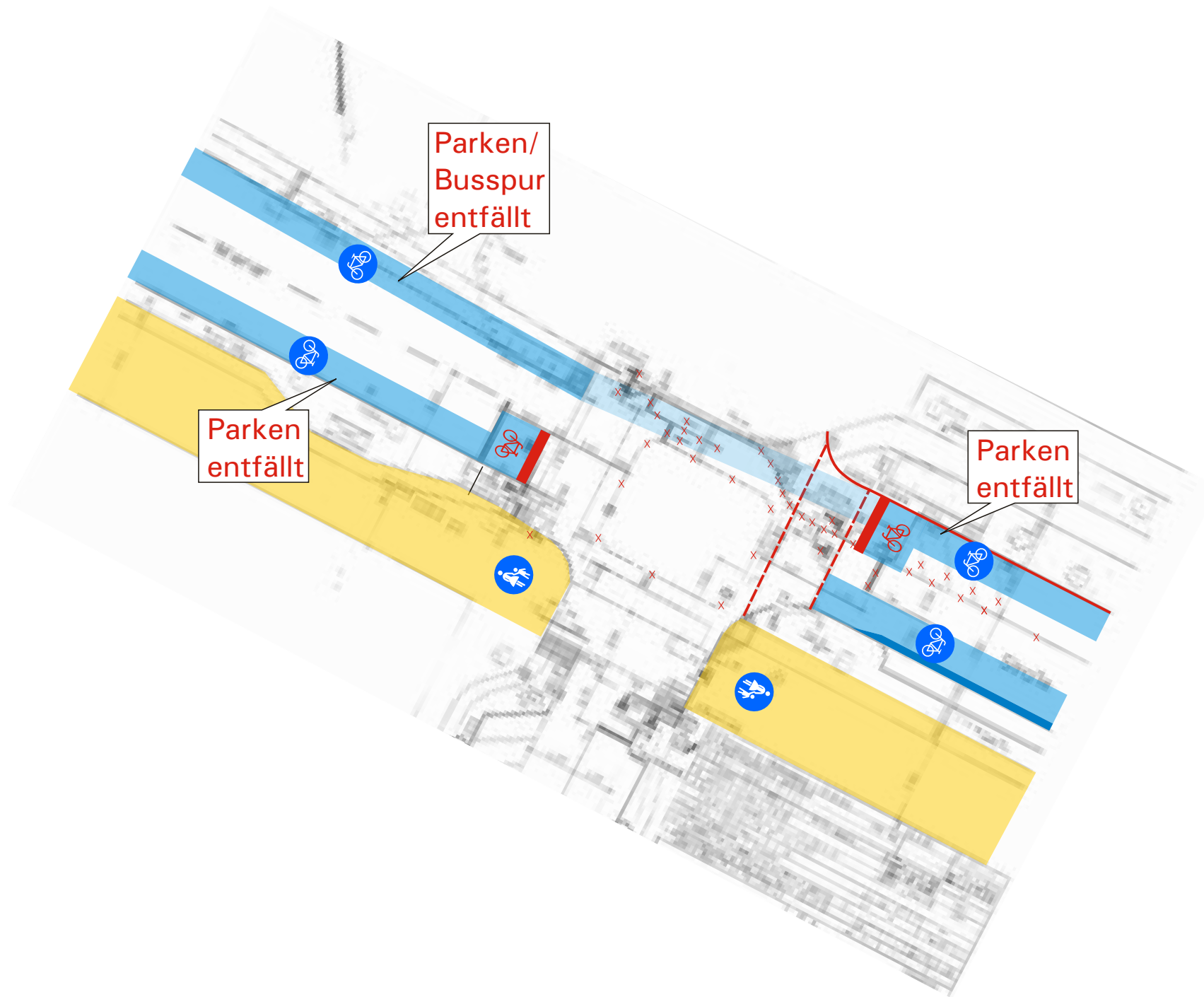
SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Skizzennummer	Straßenname		Seite
1	KP-07	.....	1
2	KP-07	.....	2
3	KP-20 und KP-21	.....	3
4	KP-25	.....	4
5	KP-41	.....	5
6	KP-46	.....	6
7	KP-46	.....	7
8	KP-47	.....	8
9	KP-48	.....	9
10	KP-55	.....	10
11	KP-56	.....	11
12	KP-56	.....	12
13	KP-59	.....	13
14	KP-68	.....	14
15	KP-73	.....	15
16	KP-84	.....	16
17	KP-85	.....	17
18	KP-113	.....	18
19	KP-123	.....	19
20	KP-132	.....	20
21	KP-144	.....	21



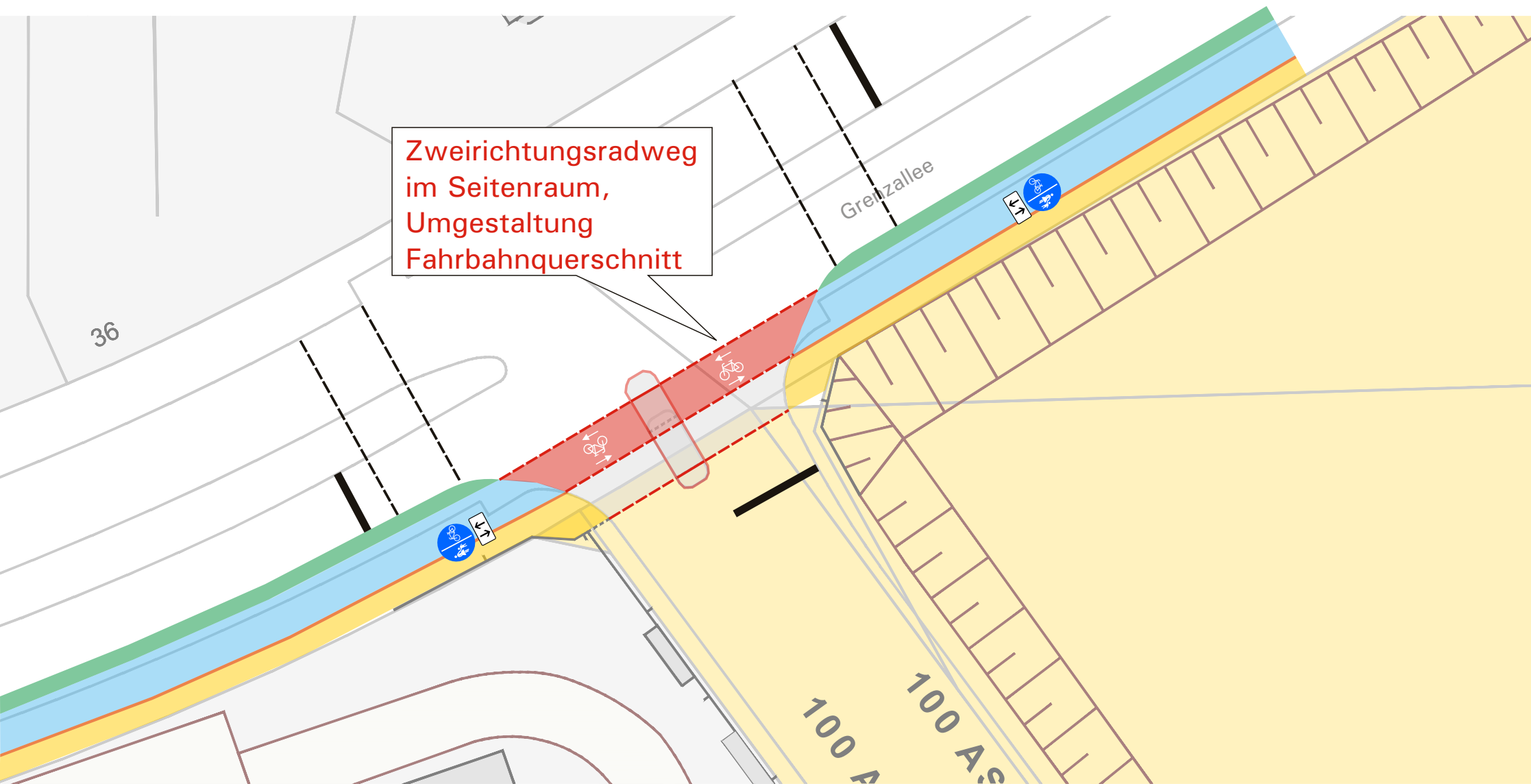
KP 07 - Wiener Straße/ Ohlauer Straße (Variante Fahrradstraße)



KP 07 - Wiener Straße/ Ohlauer Straße (Variante Radfahrstreifen)



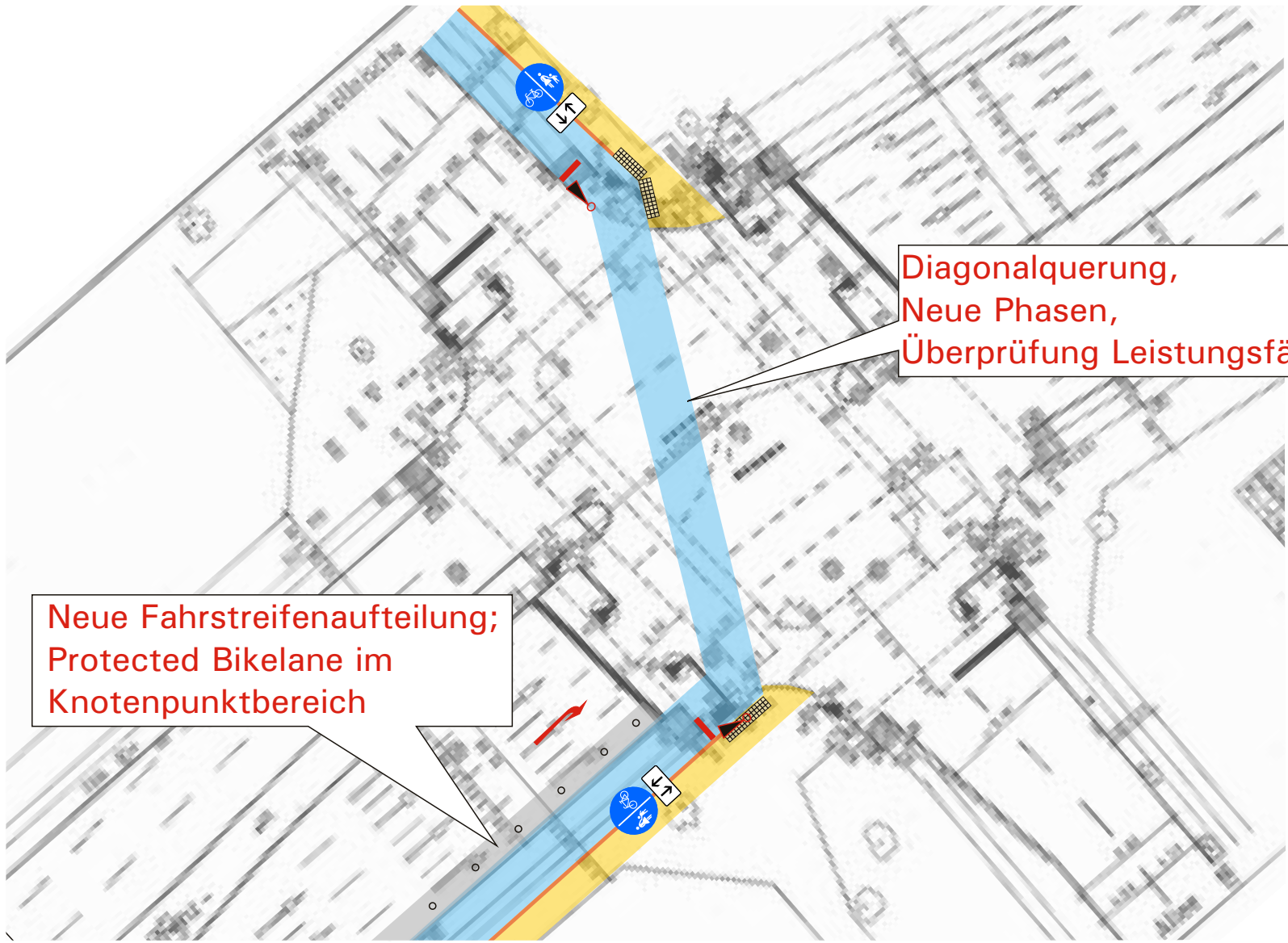
KP 20/ 21 - Querung Kieffholzstraße/ Betriebsweg BAB A 100



KP 25 - Grenzallee



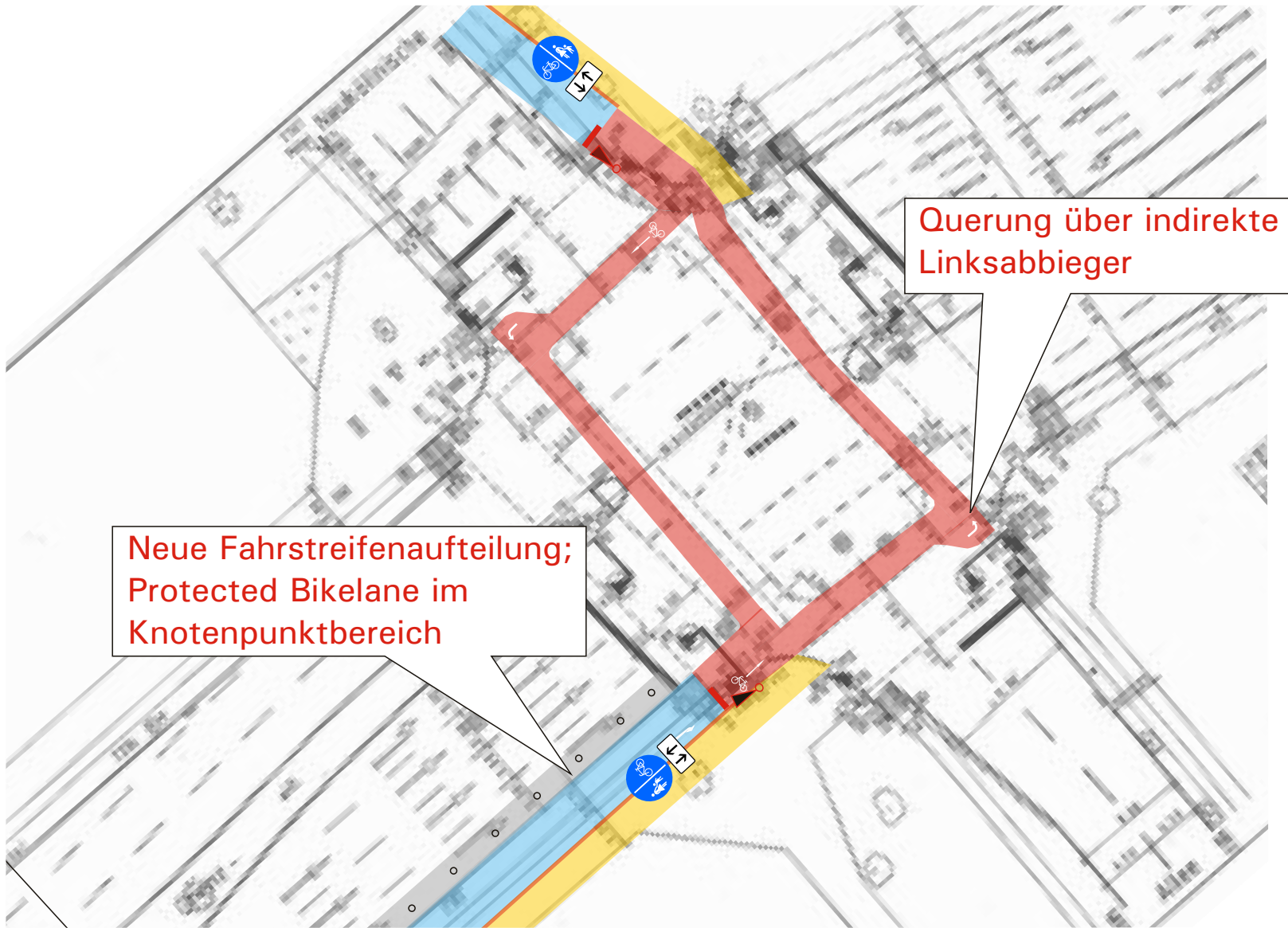
KP 41 - Dammweg/ Mauerweg



Diagonalquerung,
Neue Phasen,
Überprüfung Leistungsfähigkeit

Neue Fahrstreifenaufteilung;
Protected Bikelane im
Knotenpunktbereich

KP 46 - Grenzallee/ Neuköllnische Allee



Neue Fahrstreifenaufteilung;
Protected Bikelane im
Knotenpunktbereich

Querung über indirekte
Linksabbieger

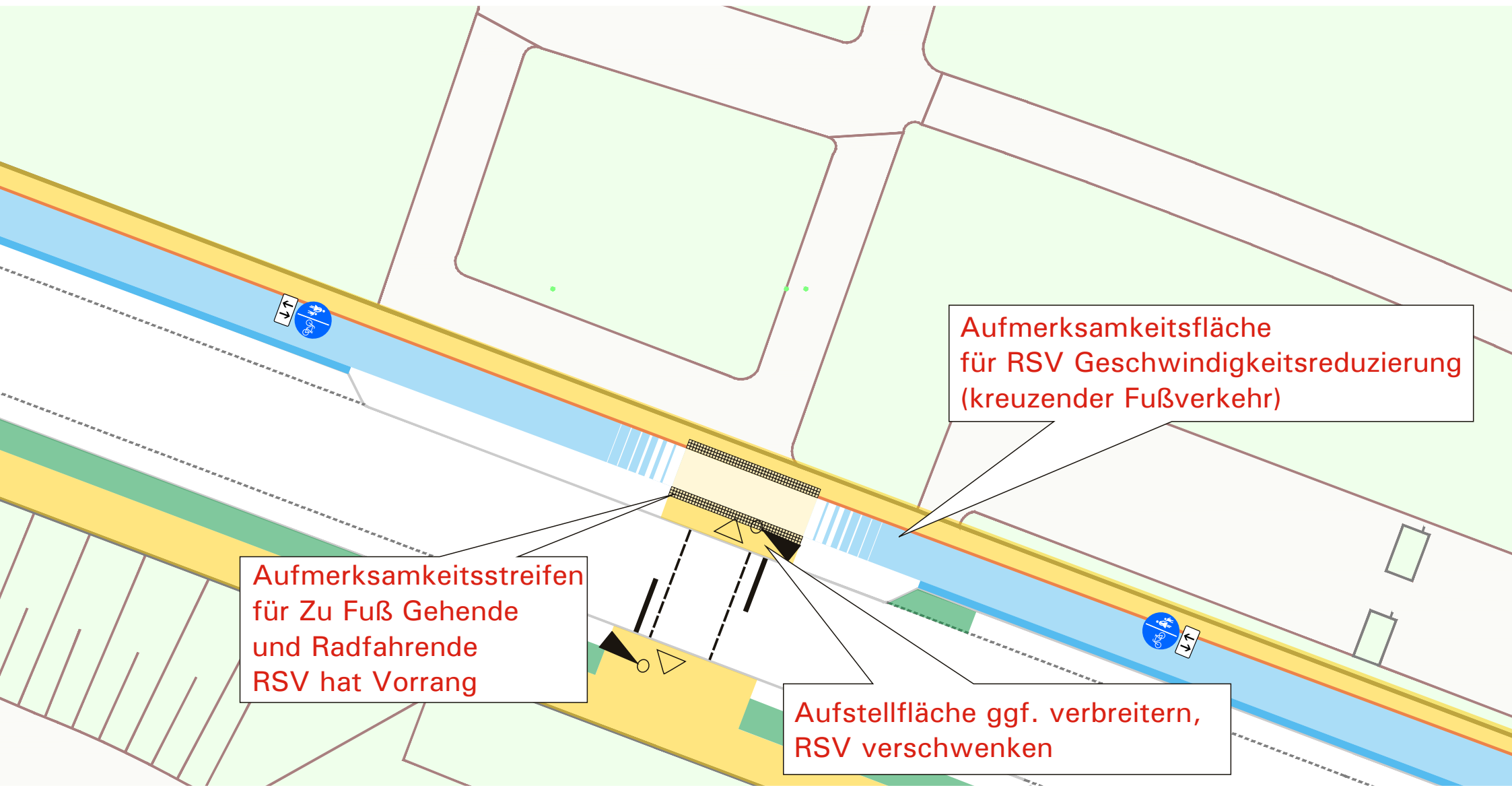
KP 46 - Grenzallee/ Neuköllnische Allee



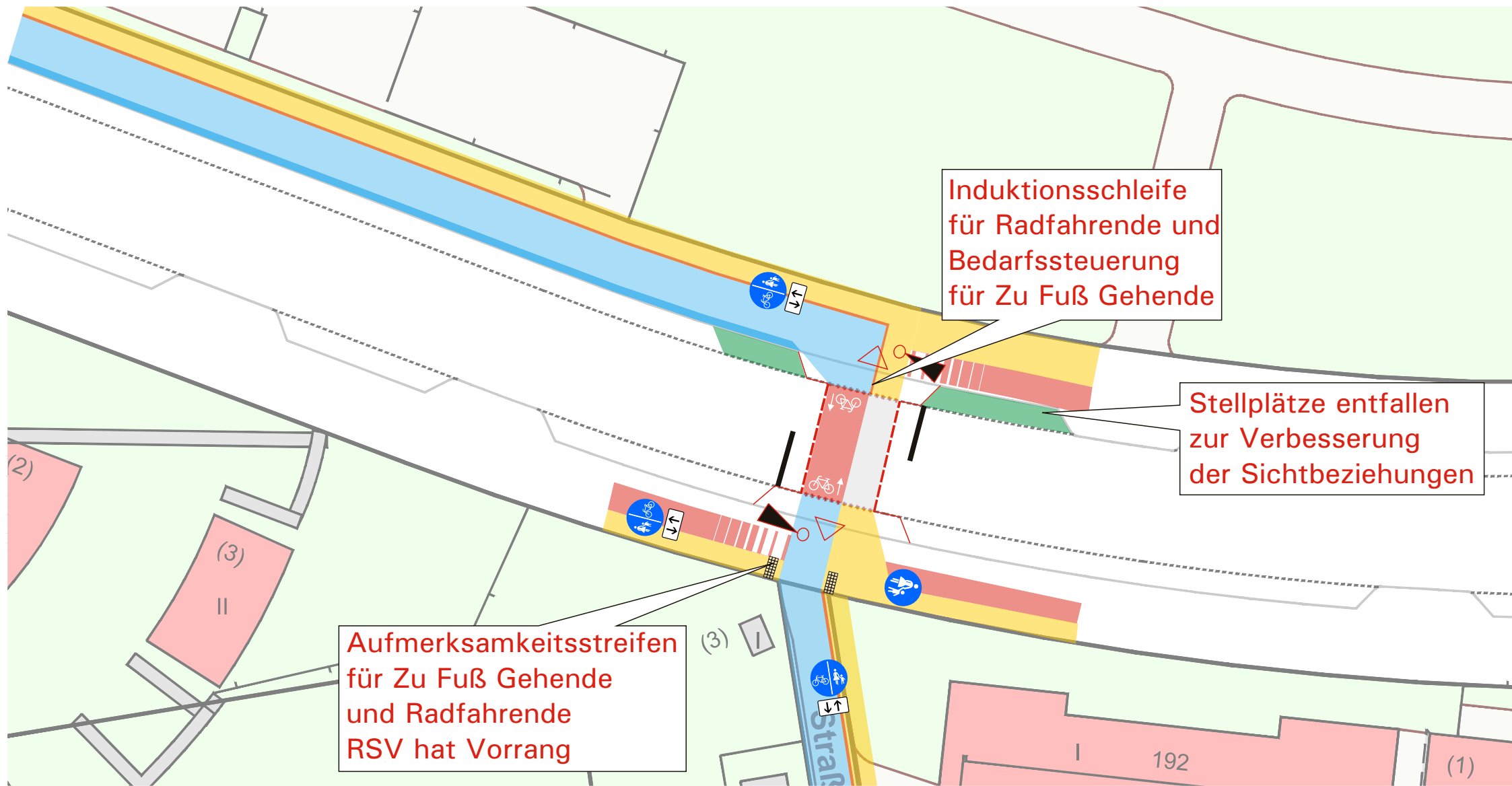
KP 47 - Sonnenallee/ Mauerweg



KP 48 - Neuköllnische Allee/ Mauerweg



KP 55 - Columbiadammm/ Zugang Hasenheide



Induktionsschleife
für Radfahrende und
Bedarfssteuerung
für Zu Fuß Gehende

Stellplätze entfallen
zur Verbesserung
der Sichtbeziehungen

Aufmerksamkeitsstreifen
für Zu Fuß Gehende
und Radfahrende
RSV hat Vorrang

KP 56 - Columbiadamm/ Straße 465



Induktionsschleife
für Radfahrende &
Bedarfssteuerung
für Zu Fuß Gehende

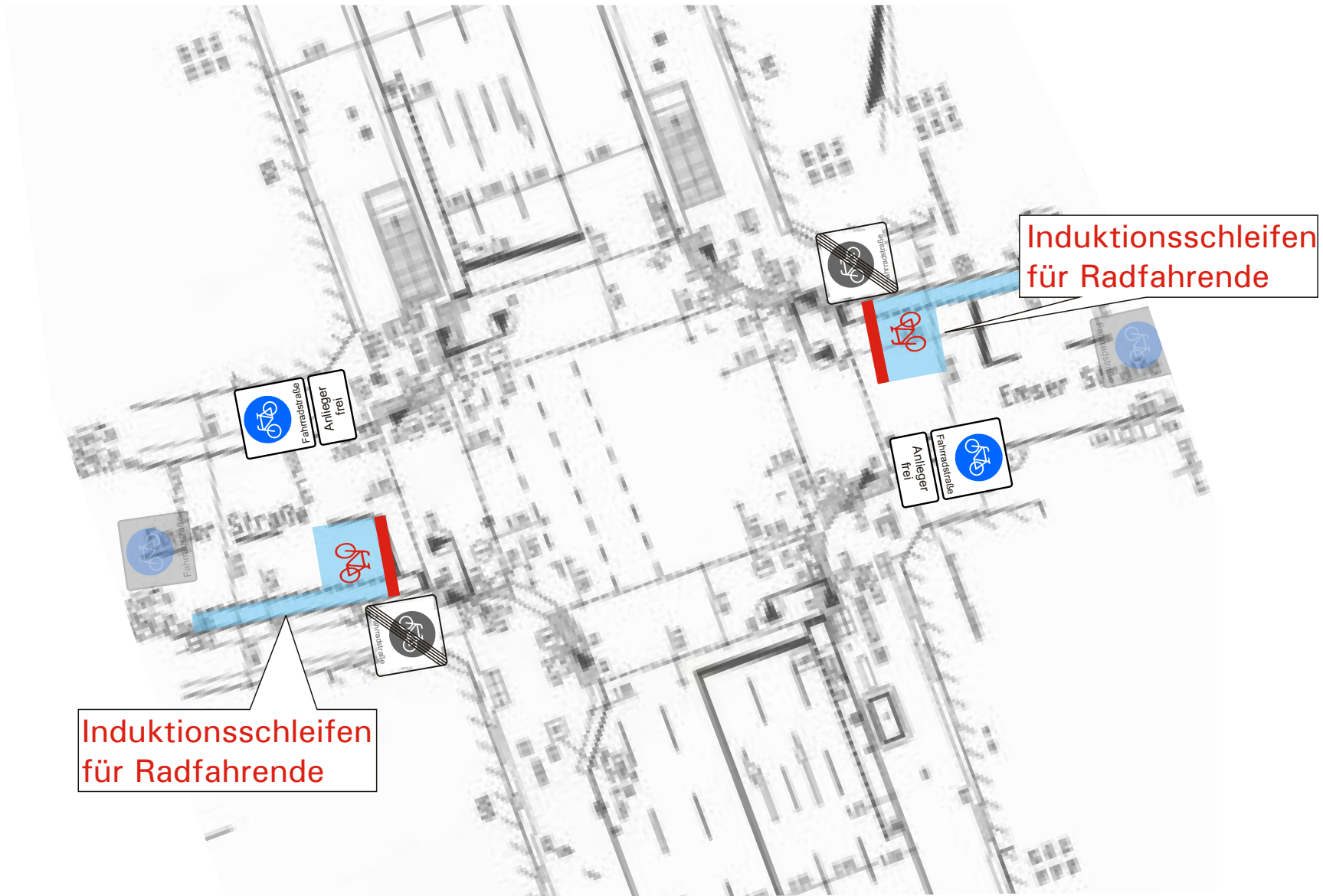
Stellplätze entfallen
zur Verbesserung
der Sichtbeziehungen

Aufmerksamkeitsstreifen
für Zu Fuß Gehende
und Radfahrende
RSV hat Vorrang

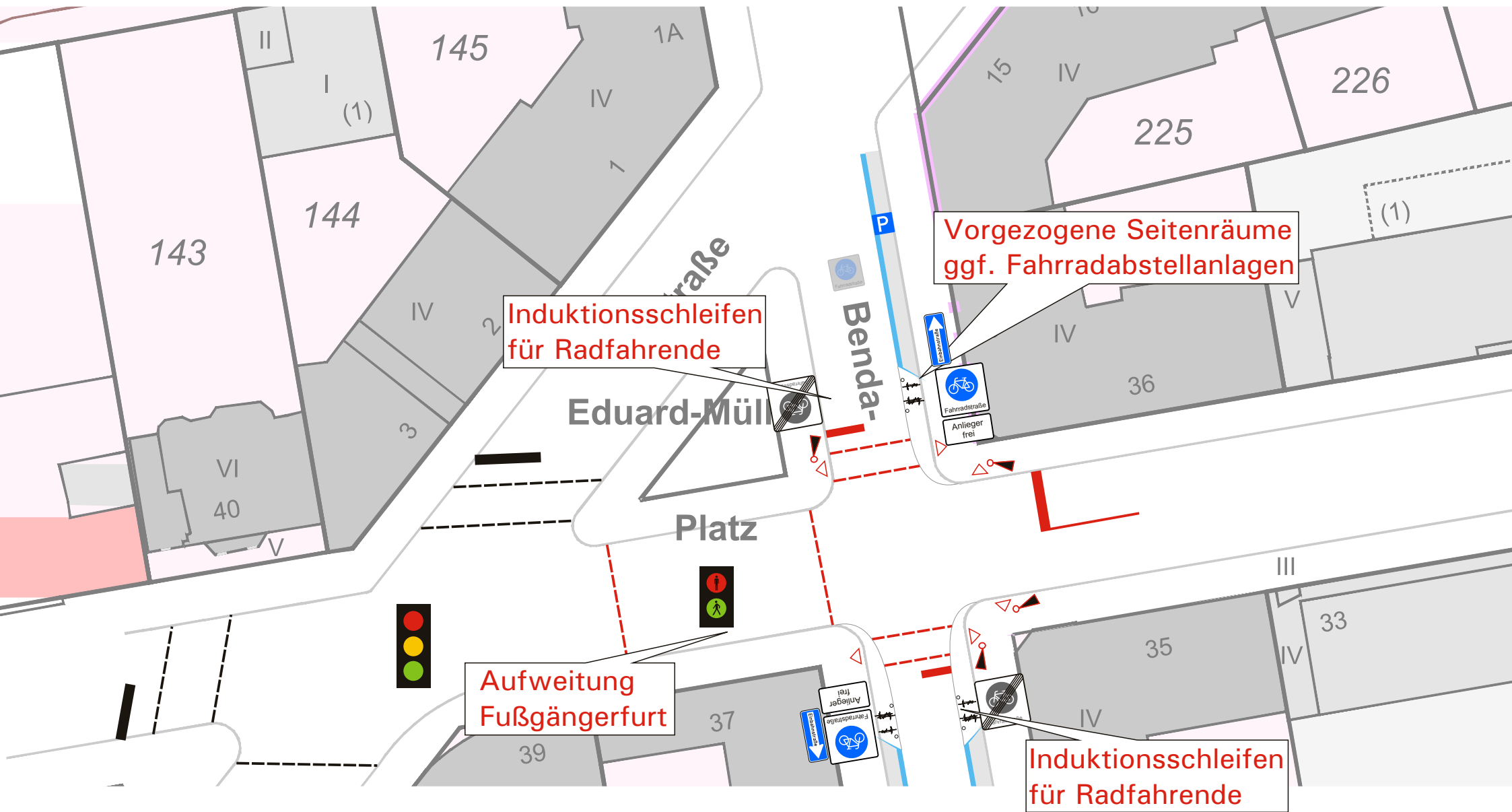
KP 56 - Columbiadamm/ Straße 465



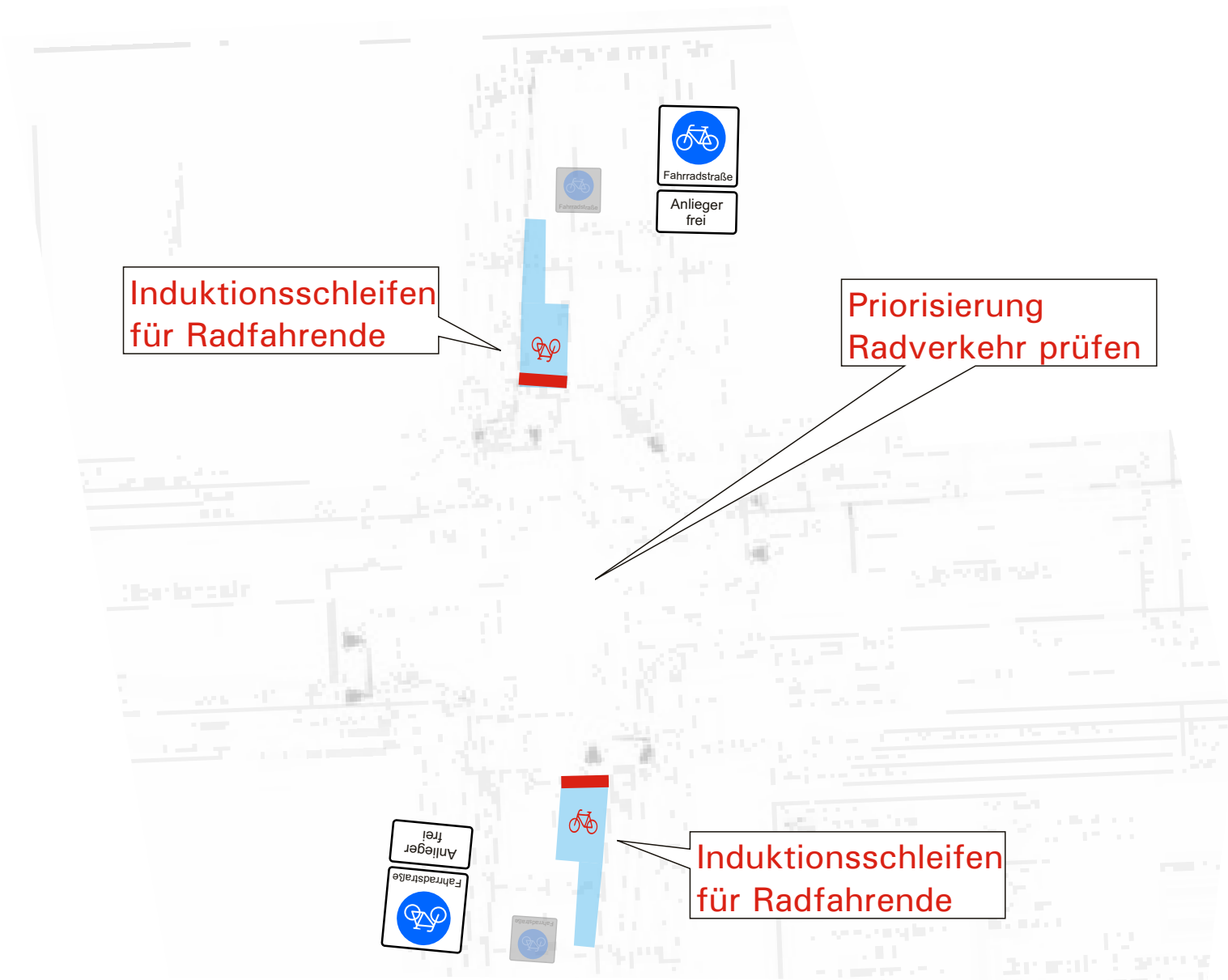
KP 59 Oderstraße/ Herrfurthstraße



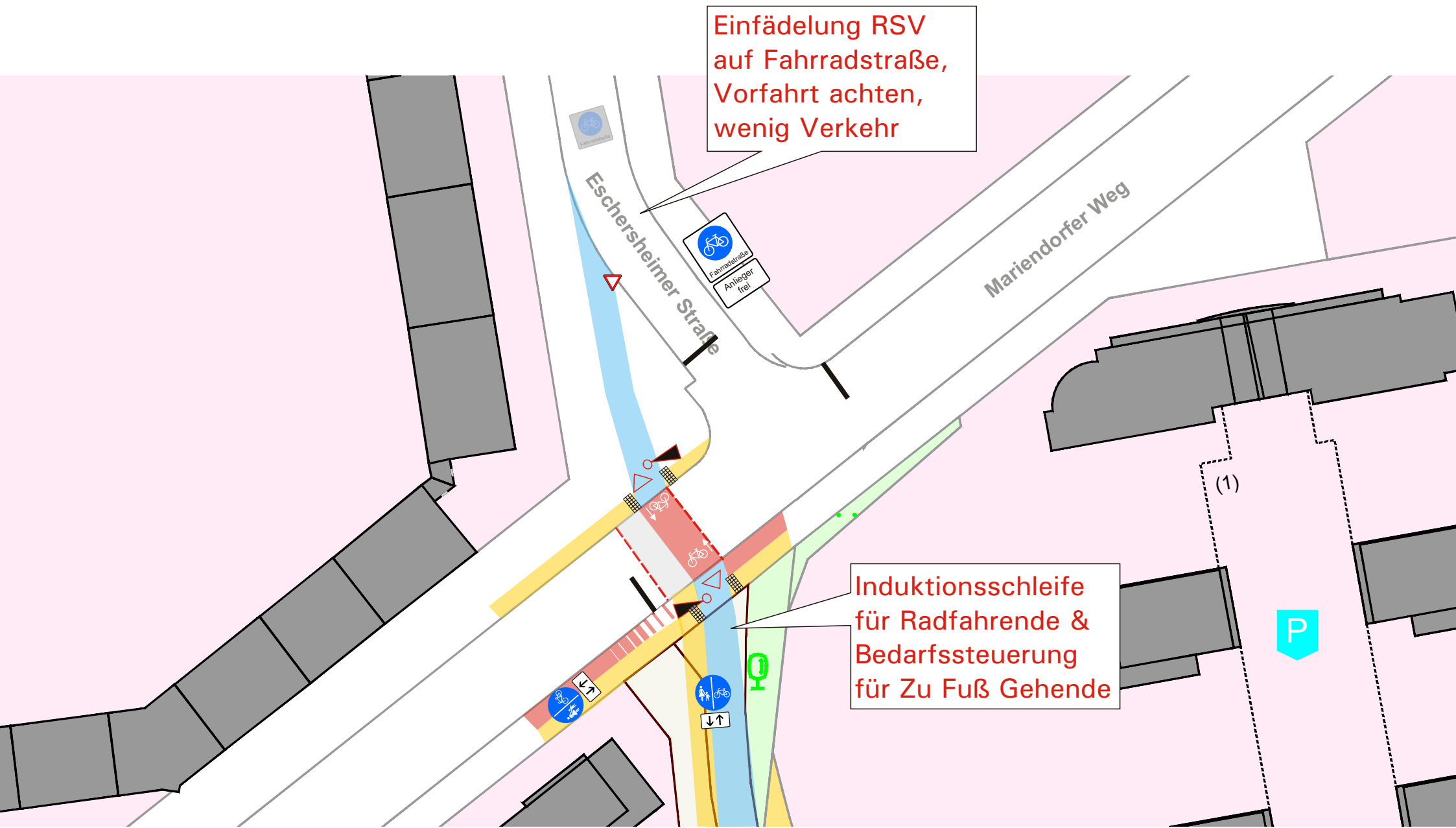
KP 68 - Emser Straße/ Herrmannstraße



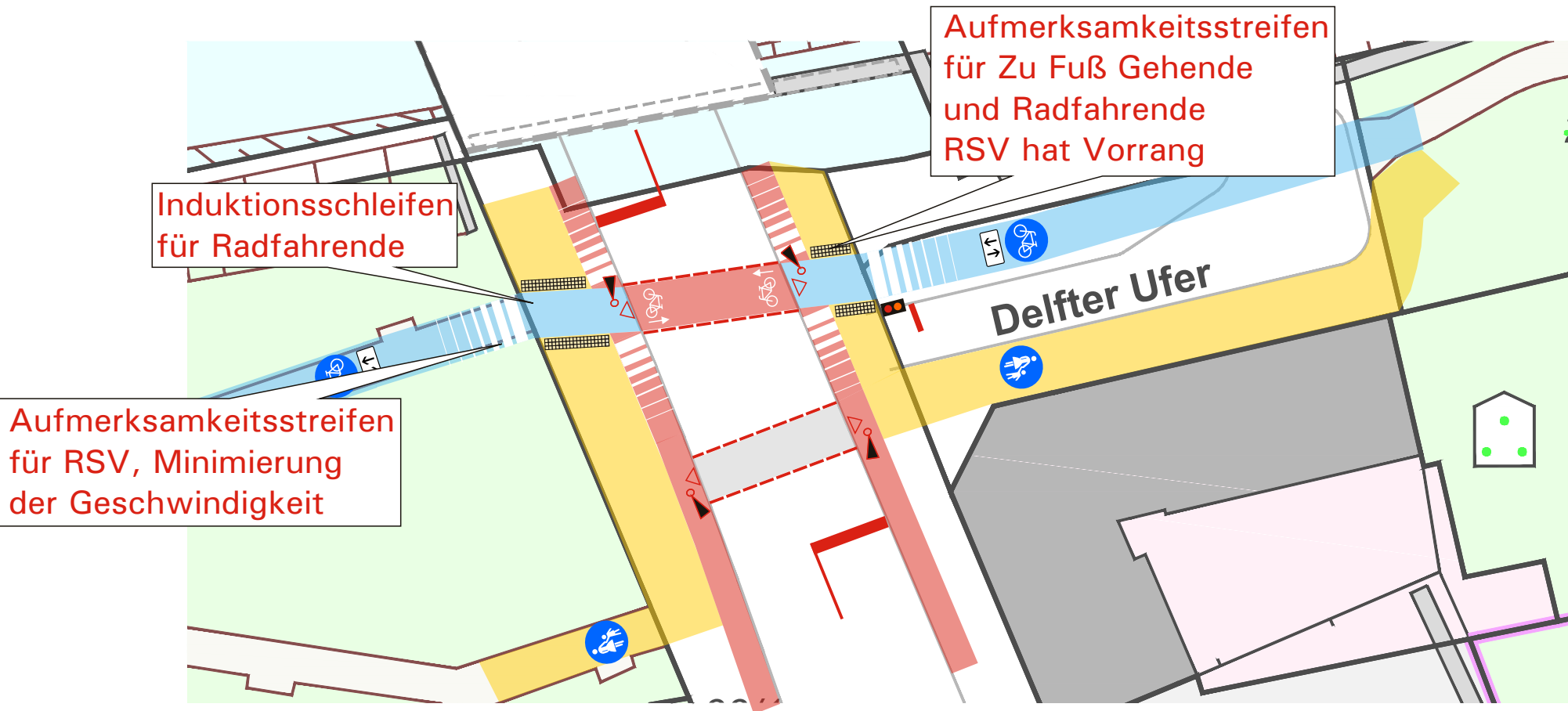
KP 73 - Silbersteinstraße/ Bendastraße



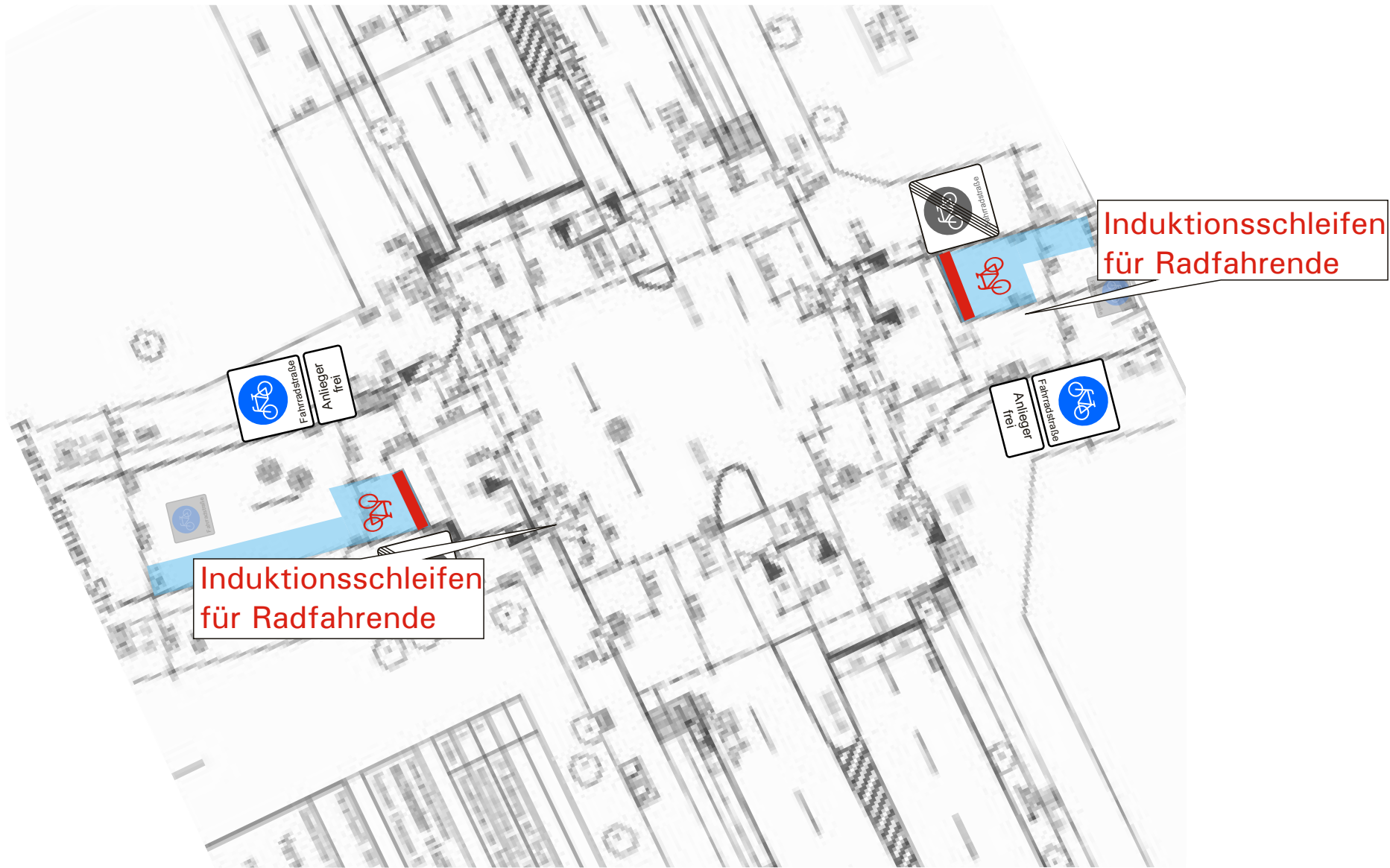
KP 84 Silbersteinstraße/ Eschersheimer Straße



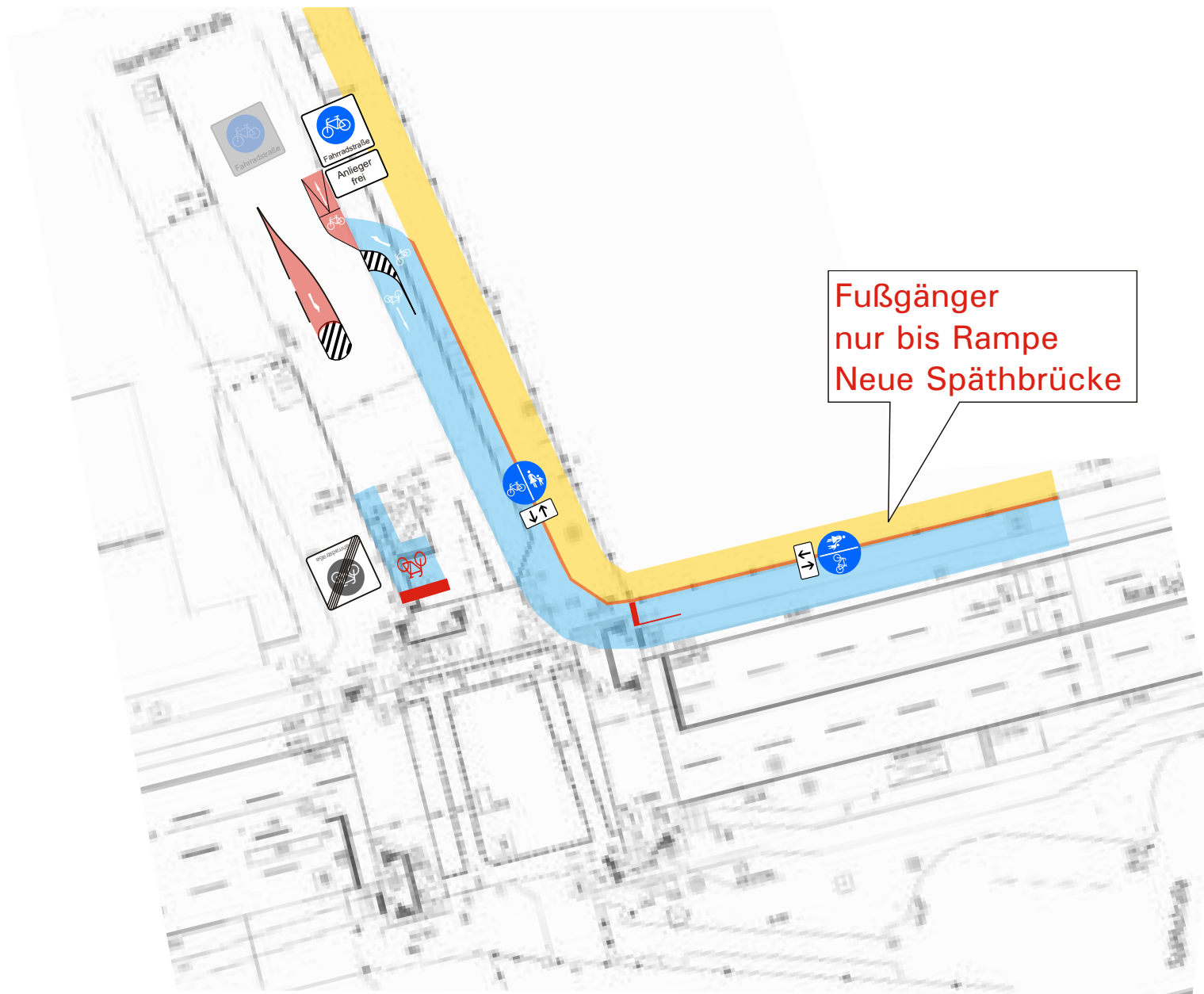
KP 85 Eschersheimer Straße/ Mariendorfer Weg



KP 113 - Rungiusstraße/ Delfter Ufer

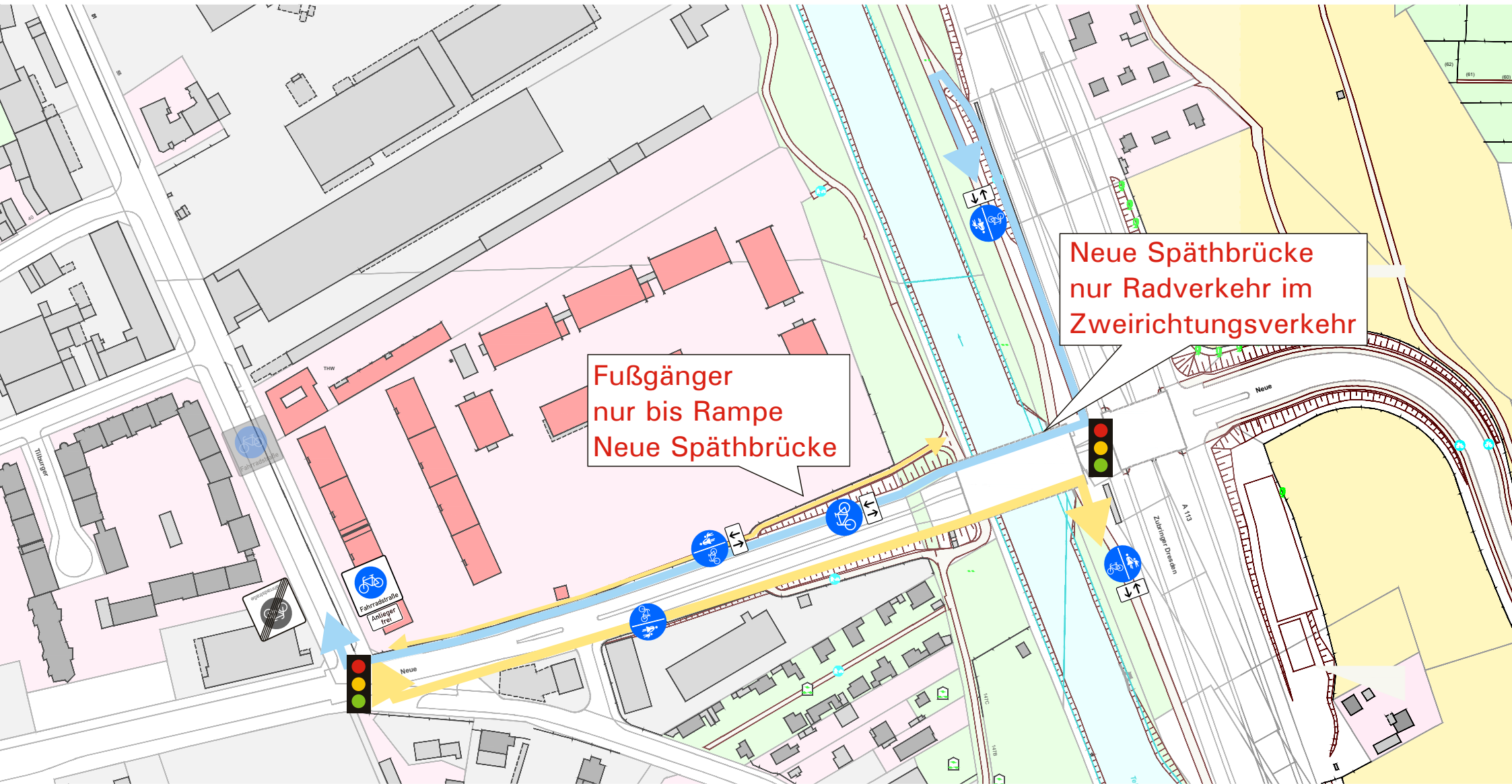


KP 123 - Buschkrugallee/ Franz-Körner-Straße



Fußgänger
nur bis Rampe
Neue Späthbrücke

KP 132 - Haarlemer Straße/ Neue Späthstraße



KP 144 - Neue Späthbrücke

Unterlage 8.9-Kostenschätzung



SHP Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname	Seite
1	Kostenschätzung Strecken	1
2	Kostenschätzung Ausbaustufen	2
3	Kostenschätzung Knotenpunkte	3
4	Kostenschätzung Zusammenstellung	4
5	Kostenschätzung Zusammenstellung Knotenpunkte und Abschnitte	5

Abschnitt	Maßnahme	RSV Führung Strecke	Länge [m]	Umsetzungsstufe	Std.-Ausstatt. (Randmarkierung, Piktogramme, Wegweisung)	€	Markierung + Demarkierung (beidseitig) im Fahrbahnbereich	€	Beleuchtung	€	Fb-decke (neue Deckschicht, Materialwechsel)	€	Gehweg (2,50 m)	€	RSW-Stand. (Breite 4,00m)	€	RSW+ GW (Breite 5,50m)	€	Bordversatz, geringe Blöschungsanpassung, Entwässerung	€	Pflasterdecke aufnehmen [m²]	€	Baufeld (Freimachen u. Boden/Tragschichten lösen und abfahren [m²])	€	Brücke	€	Kap-Haltest.	€	Umbau Seitenraum (Parken)	€	Anschluss je Rampe	€	Kosten gesamt	Mio. €/km	Knotenpunkte	Kosten gesamt	Mio. €/km	
Y-01	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	474	2	474	19.000							474	123.200							1.896	15.200	1.896	47.389							235.600	0,50	144.000	379.589	0,80			
Y-02	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	1747	2	1.747	69.900			1.747	227.200			1.747	454.300																	1.165.000	0,67	0	1.165.000	0,67			
Y-03	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	1658	1	1.658	66.300			1.658	214.500			1.658	429.000																	817.600	0,49	0	817.600	0,49			
Y-04	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	1427	1	1.427	57.100			1.427	184.600			1.427	369.200																	1.003.600	0,70	0	1.003.600	0,70			
Y-05	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	365	1	365	14.600			370	48.100			370	96.200																	507.600	1,39	1,39	0	507.600	1,39		
Y-06	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	566	1	566	22.700			550	71.500			550	143.000																	274.000	0,48	0,48	0	274.000	0,48		
Y-07	Brücke	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	291	2																											7.167.600	25,62	25,62	0	7.167.600	25,62		
Y-08	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	496	2	496	19.900			496	64.500			496	129.000																	32.300	0,55	1,52	0	270.500	0,55		
Y-09	RSV	Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße	736	2	736	29.400																									95.700	0,66		390.000	0,66			
Y-11-a-1	Neubau A100	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg + Fahrrad	1753	2	1.753	70.100			1.753	227.900					1.403	280.700															736	0,33	0,33	252.000	830.700	0,47		
Y-11-a-2	Radfahrstreifen (Umbau)	Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße (PBL)	273	1	273	10.900		273	10.939																						17.800	0,14	0,14	125.000	164.639	0,60		
Y-11-c-2	Radfahrstreifen (Umbau)	Zwischenstufe Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	465	1	465	18.600			465	60.400																						199.800	0,43	0	50.000	249.800	0,54	
Y-11-c-3	Radfahrstreifen (Umbau)	Zwischenstufe Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße	1011	1	1.011	40.400		1.011	40.432																							65.700	0,34	0	341.137	590.937	1,27	
Y-12-a-1	Betriebswegs A100	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	286	1	286	11.400			286	37.100																						85.700	0,53	8.250	161.050	0,34		
Y-12-a-2	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	262	1	262	10.500																										157.400	0,59	0	1.902.000	7.25		
Y-12-a-3	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	789	1	789	31.500			789	102.500																						473.200	0,61	0	5.907.200	7,49		
Y-13	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	126	1	126	5.000			126	16.400																						75.600	0,12	0	3.804.900	30,19		
Y-14-b-1	RSV (Rampe)	Rampe	110	1	110	4.400									110	43.900																14.300	0,13	0	62.600	0,57		
Y-14-b-2	Radfahrstreifen (Umbau)	Markierung Radfahrstreifen (beidseitig)	845	1	845	33.800		845	33.807																								54.900	0,27	3,74	32.000	264.382	0,31
Y-14-b-3	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen (beidseitig)	343	1	343	13.700		343	13.702																								22.300	0,33	0	114.700	0,82	
Y-15	RSV+ GW	Zwischenstufe Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	1044	1	1.044	41.800			1.044	135.700																										177.500	0,17	
Y-16	Fahrradstraße	Zwischenstufe Fahrradstraße	265	1	265	10.600																													10.600	0,04		
Y-17	Fahrradstraße	Zwischenstufe Fahrradstraße	224	1	224	9.000																													9.000	0,04		
Y-18	Beleuchtung Radweg, teilw. Fußgänger parallel	Zwischenstufe Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	1637	1	1.637	65.500			1.637	212.800																										278.300	0,17	
Y-19-a-1	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße	311	2	311	12.400																														12.400	1,97	
Y-19-a-2	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	251	2	251	10.000			251	32.600					251	100.300																				16.300	5,16	
Y-19-a-3	RSV	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	1171	2	1.171	46.800			1.171	152.200					1.171	468.300																				76.100	0,70	
Y-19-b-1	Einseltiger Zweirichtungsweg	Zwischenstufe Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße	597	1	597	23.900									597	239.000																				77.700	0,78	
Y-19-c-1	Fahrradstraße	Zwischenstufe Fahrradstraße	754	1	754	30.200																														30.200	0,04	
Y-20-a-1	RSV	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	414	2	414	16.600			414	53.800					414	165.600																				26.900	0,73	
Y-20-b-1	Fahrradstraße	Zwischenstufe Fahrradstraße	455	1	455	18.200																														18.200	0,04	
Y-20-b-2	Fahrradstraße	Zwischenstufe Fahrradstraße	199	1	199	7.900																														7.900	0,04	
Y-21-a-1	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße	511	1	511	20.400																															20.400	0,04
Y-21-a-2	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße																																				
Y-21-a-3	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße	255	1	255	10.200																															10.200	0,71
Y-21-a-4	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße	1022	1	1.022	40.900																															40.900	0,04
Y-23	Fahrradstraße (Decke)	Beworrechtigte Fahrradstraße	394	1	394	15.800						394	51.200																								2.562	
Y-24	RSV	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	208	1	208	8.300																															8.300	0,22
Y-25	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße	472	1	472	18.900																															18.900	0,04
Y-26	RSV+ GW	Eigenständiger Weg mit parallelen Gehweg	402	1	402	16.100																															16.100	0,04
Y-27-a-1	Einseltiger Zweirichtungsweg	Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße	157	1	157	6.300									157	62.900																					20.438	0,63
Y-27-a-2	Einseltiger Zweirichtungsweg	Zweirichtungsweg an Hauptverkehrsstraße	696	1	696	27.800									696	278.400																					90.466	0,58
Y-27-a-3	Fahrradstraße	Beworrechtigte Fahrradstraße	388	1	388	15.500																															50.440	0,17
Y-27-a-4	Fahrradstraße (Decke)	Beworrechtigte Fahrradstraße	295	1	295	11.800																															38.400	0,22

Kosten Y-Trasse	Stufe 2 (Endausbau)	Stufe 1 (Zwischenstufe)	Summe
Vorzugstrasse	29.881.279	2.512.437	32.393.716
Länge [m]	20.149	6.651	26.800
Mio. €/km	1,48	0,38	1,21

Nebenkosten 10%	2.988.128	251.244	3.239.372
-----------------	-----------	---------	-----------

Kosten Y-Trasse	Stufe 2 (Endausbau)	Stufe 1 (Zwischenstufe)	Summe
Grunderwerb	760.000	120.000	880.000
Bau und Eingriff Natur und Landschaft	29.881.279	2.512.437	32.393.716
Nebenkosten 10 %	2.988.128	251.244	3.239.372
Summe	33.629.407	2.883.680	36.513.088
Länge [m]	20.149	6.651	26.800
Mio. €/km	1,67	0,43	1,36

Brutto	40.018.995	3.431.580	43.450.574
---------------	-------------------	------------------	-------------------

Alternative	
KP	656.500
Strecke	2.072.400
Strecke ohne Ing	562.400
Ingenieurbauwerke	1.510.000
Summe	2.728.900

	Stufe 2 (Endausbau)	Stufe 1 (Zwischenstufe)	Summe
KP	1.917.500	974.500	2.892.000
Strecke	27.963.800	1.537.900	29.501.700
Strecke ohne Ing	11.126.200	1.512.900	12.639.100
Ingenieru	16.837.600	25.000	16.862.600
Summe	29.881.300	2.512.400	32.393.700

KP	Anmerkung	Knotenpunktart	Regelung	Stufe 2 Endausbau	Stufe 1 Zwischenstufe	Abschnitt V1	Abschnitt V2	Abschnitt V3	Maßnahme Strecke	Maßnahme KP	Kleinmaßn. (Schilder, Poller, Markierung)	Fl. Roteinfärbung bez. auf Ausdehnung von KP m²	Mittelinsel o. Bordvers.	Mittelinsel m. Bordvers.	Aufpflast. bez. auf Ausdehnung von KP 50-100 m²	Signalpassung	Abbau freier Pechtsabb.	Teilumbau KP (Umbau von Teilbereiche n eines KP, neue Radverkehrsführung, Anlegen neue LSA.	Teilumbau KP + Sign. anpas. (erhebl.)	Umbau KP (weitgehend er Umbau mit Leistungsfähigkeit überprüfung)	Einrichten Bedarfs-LSA	Radfahrersignal	Neubau/ Kompl. Umbau	Kosten gesamt	
KP-001	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-14-a-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-002	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-14-a-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250									8.250
KP-003	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-14-a-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250									8.250
KP-004	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-14-a-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250									8.250
KP-005		Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-14-b-3			Radfahrstreifen	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-006		Pfingstberg 3-erger	Lichtsignalgesteuert		1	Y-14-b-3			Radfahrstreifen	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-007		Pfingstberg 3-erger	Lichtsignalgesteuert		1	Y-14-b-3			Radfahrstreifen	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch)	1	2.000					15.000		125.000			10.000		150.000	
KP-008		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-14-b-2			Radfahrstreifen (Umbau)	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-009		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-14-b-2			Radfahrstreifen (Umbau)	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-010		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-14-b-2			Radfahrstreifen (Umbau)	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-011		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-14-b-2			Radfahrstreifen (Umbau)	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-013		Neubau			1	Y-11-a-1			RSV - GW	Markierung Querung Betriebsweg A10	1	2.000												2.000	
KP-014	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-12-b-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-015	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-12-b-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			80	10.000								12.000	
KP-016	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-12-b-2			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-017	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-12-b-2			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-018	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Lichtsignalgesteuert			Y-12-b-1		Y-12-a-1	Radfahrstreifen	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch)	1	2.000					15.000		125.000					140.000	
KP-020	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-12-b-1		Y-12-a-1	Radfahrstreifen	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-021		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-11-a-2		Y-11-c-4	Radfahrstreifen (Umbau)	Neubau LSA Querung Betriebsweg									125.000					125.000	
KP-022		Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-11-a-2		Y-11-c-4	Neubau A100	Neubau LSA Querung Betriebsweg									125.000					125.000	
KP-023		Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-11-a-1		Y-11-c-1	Neubau A100	Neubau LSA Querung Betriebsweg									125.000					125.000	
KP-025		Pfingstberg 3-erger	Lichtsignalgesteuert		1	Y-09			RSV	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch)							15.000							140.000	
KP-026	entfällt	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre						#NV	Neubau Bedarfs-LSA														50.000	
KP-027	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-7			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250						50.000		8.250	
KP-028	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-6			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-029	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-6			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-030	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-6			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-031	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-4			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-032	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-4			Fahradstraße	Neubau LSA Querung Sonnenallee												500.000		500.000	
KP-033	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-034	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-035	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-3			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-036	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Lichtsignalgesteuert			Y-11-b-2			Radfahrstreifen	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch)							15.000		125.000					140.000	
KP-037	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-2			Radfahrstreifen	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-038	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-b-2			Radfahrstreifen	Neubau LSA													500.000	500.000	
KP-039	entfällt	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre							Markierung	1	2.000	50	6.000											8.000
KP-040	entfällt	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre																						50.000
KP-041		Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-11-c-2			Beleuchtung Radweg, teilw Fußg	Neubau Bedarfs-LSA														50.000	
KP-042	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-c-1			Radfahrstreifen	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-043	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-c-1			Radfahrstreifen	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-043a	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Lichtsignalgesteuert			Y-11-c-1			Radfahrstreifen	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch)							15.000		125.000					140.000	
KP-044	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-11-c-1			Radfahrstreifen	Markierung	1	2.000	50	6.000										8.000	
KP-045	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Lichtsignalgesteuert			Y-11-c-1			Radfahrstreifen	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch) - beidseitig							15.000		125.000					140.000	
KP-046	Alternative	Pfingstberg 4-erger	Lichtsignalgesteuert		1	Y-09		Y-11-b-1	RSV	Anpassung LSA (baulich - signaltechnisch) - beidseitig														250.000	
KP-047		Pfingstberg 4-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-18			Beleuchtung Radweg, teilw Fußg	Neubau Bedarfs-LSA														50.000	
KP-048		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-18			Beleuchtung Radweg, teilw Fußg	Markierung abknickender KP, Mittelinsel parallel	1	2.000												27.000	
KP-049		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-17			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-050		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-16			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-051		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-16			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-052		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-18			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-054		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-27-a-4			Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-055		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-27-a-2			#NV	Geschwindigkeitdämpfende Maßnah	1	2.000												27.000	
KP-056		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-27-b-1			Einseitiger Zweirichtungsradweg	Geschwindigkeitdämpfende Maßnah	1	2.000												27.000	
KP-057	Alternative	Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre			Y-27-b-3			Fahradstraße (Decke)	Neubau Bedarfs-LSA, Teilumbau KP														125.000	
KP-059		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-26			RSV - GW	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-060		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-25			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-061		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-25			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-062		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-25			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-063		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-25			Fahradstraße	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
KP-064		Pfingstberg 3-erger	Vorfahrtssperre		1	Y-23		Y-21-a-4	Fahradstraße (Decke)	Markierung - Vorfahrt	1	2.000			50	6.250								8.250	
K																									

Abschnitt	Länge [m]	Kosten gesamt		Mio. €/km		Knoten-punkte	Kosten gesamt		Mio. €/km	
Y-01	474	235.600		0,50		144.000	379.589		0,80	
Y-02	1747	1.165.000	3.221.800	0,67	6,80	0	1.165.000	3.365.789	0,67	7,10
Y-03	1658	817.600		0,49		0	817.600		0,49	
Y-04	1427	1.003.600		0,70		0	1.003.600		0,70	
Y-05	365	507.600		507.600		1,39	1,39		0		507.600	507.600	1,39	1,39
Y-06	566	274.000	274.000	0,48	0,48	0	274.000	274.000	0,48	0,48
Y-07	291	7.467.600	7.467.600	25,62	25,62	0	7.467.600	7.467.600	25,62	25,62
Y-08	496	270.500	755.000	0,55	1,52	0	270.500	1.145.000	0,55	2,31
Y-09	736	484.500		0,66		390.000	874.500		1,19	
Y-11-a-1	1753	578.700	578.700	0,33	0,33	252.000	830.700	830.700	0,47	0,47
Y-11-a-2	273	39.600	39.600	0,14	0,14	125.000	164.639	164.639	0,60	0,60
Y-11-c-2	465	199.800	540.900	0,43	1,16	50.000	249.800	590.937	0,54	1,27
Y-11-c-3	1011	341.100		0,34		0	341.137		0,34	
Y-12-a-1	286	152.800	7.962.000	0,53	27,87	8.250	161.050	7.970.250	0,56	27,90
Y-12-a-2	262	1.902.000		7,25		0	1.902.000		7,25	
Y-12-a-3	789	5.907.200		7,49		0	5.907.200		7,49	
Y-13	126	3.804.900	3.804.900	30,19	30,19	0	3.804.900	3.804.900	30,19	30,19
Y-14-b-1	110	62.600	409.700	0,57	3,74	0	62.600	607.684	0,57	5,54
Y-14-b-2	845	232.400		0,27		32.000	264.382		0,31	
Y-14-b-3	343	114.700		0,33		166.000	280.702		0,82	
Y-15	1044	177.500	475.400	0,17	0,46	0	177.500	577.150	0,17	0,55
Y-16	265	10.600		0,04		16.500	27.100		0,10	
Y-17	224	9.000		0,04		8.250	17.250		0,08	
Y-18	1637	278.300		0,17		77.000	355.300		0,22	
Y-19-a-1	311	612.400	1.603.900	1,97	5,16	0	612.400	1.605.900	1,97	5,16
Y-19-a-2	251	174.900		0,70		2.000	176.900		0,71	
Y-19-a-3	1171	816.600		0,70		0	816.600		0,70	
Y-19-b-1	597	465.300	865.900	0,78	1,45	375.000	840.300	1.537.914	1,41	2,57
Y-19-c-1	754	30.200	30.200	0,04	0,04	283.000	313.200	313.200	0,42	0,42
Y-20-a-1	414	304.300	304.300	0,73	0,73	50.000	354.300	354.300	0,86	0,86
Y-20-b-1	455	18.200	26.100	0,04	0,06	148.250	166.450	190.850	0,37	0,42
Y-20-b-2	199	7.900		0,04		16.500	24.400		0,12	
Y-21-a-1	511	20.400	267.600	0,04	0,52	24.750	45.150	797.850	0,09	1,56
Y-21-a-2	654	26.100		0,04		57.750	83.850		0,13	
Y-21-a-3	255	180.200		0,71		266.500	446.700		1,75	
Y-21-a-4	1022	40.900		0,04		181.250	222.150		0,22	
Y-21-b-2	340	142.800	2.072.400	0,42	6,10	8.250	151.050	2.728.900	0,44	8,03
Y-21-b-3	943	1.836.100		1,95		0	1.836.100		1,95	
Y-21-b-4	442	87.700		0,20		648.250	735.950		1,67	
Y-21-b-5	145	5.800		0,04		0	5.800		0,04	
Y-23	394	87.500	130.800	0,22	0,33	16.500	104.000	188.550	0,26	0,48
Y-24	208	8.300		0,04		0	8.300		0,04	
Y-25	472	18.900		0,04		33.000	51.900		0,11	
Y-26	402	16.100		0,04		8.250	24.350		0,06	
Y-27-a-1	157	99.500	636.300	0,63	4,05	125.000	224.464	796.518	1,43	5,07
Y-27-a-2	696	405.400		0,58		27.000	432.364		0,62	
Y-27-a-3	388	65.900		0,17		0	65.940		0,17	
Y-27-a-4	295	65.500		0,22		8.250	73.750		0,25	

KP	Abschnitt	Kosten gesamt
KP-001	Y-14-a-3	8.250
KP-002	Y-14-a-3	8.250
KP-003	Y-14-a-3	8.250
KP-004	Y-14-a-3	8.250
KP-005	Y-14-b-3	8.000
KP-006	Y-14-b-3	8.000
KP-007	Y-14-b-3	150.000
KP-008	Y-14-b-2	8.000
KP-009	Y-14-b-2	8.000
KP-010	Y-14-b-2	8.000
KP-011	Y-14-b-2	8.000
KP-013	Y-11-a-1	2.000
KP-014	Y-12-b-3	8.250
KP-015	Y-12-b-3	12.000
KP-016	Y-12-b-2	8.250
KP-017	Y-12-b-2	8.250
KP-018	Y-12-b-1	140.000
KP-020	Y-12-b-1	8.250
KP-021	Y-11-a-2	125.000
KP-022	Y-11-a-1	125.000
KP-023	Y-11-a-1	125.000
KP-025	Y-09	140.000
KP-026		50.000
KP-027	Y-11-b-7	8.250
KP-028	Y-11-b-6	8.250
KP-029	Y-11-b-6	8.250
KP-030	Y-11-b-6	8.250
KP-031	Y-11-b-4	8.250
KP-032	Y-11-b-4	500.000
KP-033	Y-11-b-3	8.250
KP-034	Y-11-b-3	8.250
KP-035	Y-11-b-3	8.250
KP-036	Y-11-b-2	140.000
KP-037	Y-11-b-2	8.000
KP-038	Y-11-b-2	500.000
KP-039		8.000
KP-040		50.000
KP-041	Y-11-c-2	50.000
KP-042	Y-11-c-1	8.000
KP-043	Y-11-c-1	8.000
KP-043a	Y-11-c-1	140.000
KP-044	Y-11-c-1	8.000
KP-045	Y-11-c-1	140.000
KP-046	Y-09	250.000
KP-047	Y-18	50.000
KP-048	Y-18	27.000
KP-049	Y-17	8.250
KP-050	Y-16	8.250
KP-051	Y-16	8.250
KP-052	Y-27-a-4	8.250
KP-054		27.000
KP-055	Y-27-a-2	27.000
KP-056	Y-27-a-1	125.000
KP-057	Y-27-b-3	8.250
KP-059	Y-26	8.250
KP-060	Y-25	8.250
KP-061	Y-25	8.250
KP-062	Y-25	8.250
KP-063	Y-25	8.250
KP-064	Y-23	8.250
KP-065	Y-23	8.250
KP-066	Y-21-a-4	8.250
KP-067	Y-21-a-4	8.250
KP-068	Y-21-a-4	140.000
KP-069	Y-21-a-4	8.250
KP-070	Y-21-a-4	8.250
KP-071	Y-21-a-3	8.250
KP-072	Y-21-a-3	8.250
KP-073	Y-21-a-3	250.000
KP-074	Y-21-a-2	8.250
KP-075	Y-21-a-2	8.250
KP-076	Y-21-a-2	8.250
KP-077	Y-21-a-2	8.250
KP-078	Y-21-a-2	8.250
KP-079	Y-21-a-2	8.250
KP-080	Y-21-a-2	8.250
KP-081	Y-21-a-1	8.250
KP-082	Y-21-a-1	8.250
KP-083	Y-21-b-4	8.250
KP-084	Y-21-b-4	140.000
KP-085	Y-21-b-4	500.000
KP-091	Y-21-d-2	125.000
KP-098	Y-21-a-1	8.250
KP-099	Y-21-c-2	8.250
KP-100	Y-21-c-2	50.000
KP-101	Y-21-c-1	250.000
KP-105	Y-21-c-1	250.000
KP-106	Y-21-c-1	250.000
KP-107	Y-21-c-1	258.000
KP-108	Y-21-c-1	8.000
KP-109	Y-21-e-1	8.250
KP-112	Y-21-c-1	140.000
KP-113	Y-20-a-1	50.000
KP-114	Y-20-b-2	8.250
KP-115	Y-20-b-2	8.250
KP-121	Y-19-b-2	125.000
KP-122	Y-20-b-1	8.250
KP-123	Y-20-b-1	140.000
KP-124	Y-19-b-2	8.000
KP-125	Y-19-b-2	8.000
KP-126	Y-19-b-2	8.000
KP-127	Y-19-b-2	8.000
KP-128	Y-19-c-1	8.250
KP-129	Y-19-c-1	8.250
KP-130	Y-19-c-1	8.250
KP-131	Y-19-c-1	8.250
KP-132	Y-19-b-1	250.000
KP-135	Y-19-a-2	2.000
KP-138	Y-01	2.000
KP-140	Y-01	142.000
KP-144	Y-19-b-1	125.000
KP-178	Y-14-a-3	8.250
KP-179	Y-14-a-1	8.250

Unterlage 8.10-Konfliktliste



SHP Ingenieure



Inhaltsverzeichnis

Tabellennummer	Tabellenname		Seite
1	Konfliktliste	.....	1

Y-Trasse - Konfliktliste

Konflikt	Bereiche	SGA Neuköln	SGA Fr.-Kr.	SGA Tr.-Köp.	UNB Neuköln	UNB Fr.-Kr.	UNB Tr.-Köp.	SenUVK IV B	SenUVK III (Naturschutz)	SenUVK IV A (Prognose-netz)	SenUVK IV C (OPRV)	SenUVK V (Ingenieur-bauwerke)	VLB	BVG	Deutsche Bahn	Sonstige	Fazit / To Do	wer?	Status	
z. B. Unterhaltung Verkehrssicherungspflicht	Allgemein oder Abschnitts bezogen (dann Abschnitte nennen)	x	x	x													z. B. BSR	was ist zu tun?	Zuständigkeit Klärung	offen
Wegfall Anwohnerstellplätze	Allgemein	x	x	x														Stellplatzbilanz je Abschnitt aufstellen und weiterhin abstimmen	infraVelo-SHP-Bezirke	offen
Umfangreiche Vegetationsverluste	Y-01/Y-02/ Y-03/ Y-04/Y-05/Y-06/Y-15/ Y-12-a-2/ Y-12-a-3/ Y-19-a-3/Y-20-a-1/Y-26				x	x	x											Vorzugstrasse	infraVelo-SHP-Bezirke-B+ P	erl.
Kompensationsmaßnahmen Carl-Weder-Park	Y-b-2/3	x			x			x										Keine finale Entscheidung der Machbarkeit gefallen, nicht Bestandteil der Vorzugstrasse	B+ P / SenUVK III	offen
Entwässerung Carl-Weder-Park	Y-b-2/3	x			x			x										Keine finale Entscheidung der Machbarkeit gefallen, nicht Bestandteil der Vorzugstrasse	SHP / SenUVK III	offen
Radverkehr in Parkanlagen	Volkspark Hasenheide, Carl-Weder-Park, Göritzer Park	x	x	x				x										Klärung, ob Realisierung von RSV in geschützten Parkanlagen gewünscht	infravelo / SenUVK IV B (?)	offen
Gemeinsame Führung Busverkehr	Y-21-a-4										x		x	x				Verträglichkeit prüfen, Taktung Busse	SHP / InfraVelo/ BVG	offen
Kürzlich umgesetzte Maßnahme (Delfter Ufer)	Y-20-a-1	x			x				x									Ausbau prüfen, Nutzung Plasterweg als Gehweg, Vegetationsverluste, Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	B+ P / SenUVK III / SHP	erl.
Nutzungskonflikte Wasserbetriebe Zufahrtberechtigungen	Y-19-a-3	x			x				x									Nutzungskonflikte prüfen		offen
Einrichten neuer LSA-Standorte	Siehe KP												x	(x)				Standorte an VLB senden --> ggf. Stellungnahme mgl.	SHP / VLB	erl.
Hoher Schwerverkehrsanteil (Gewerbegebiet)	Y-19-c-1/ Y-20-b-1/ Y-22-b-1/ Y-22-c-1																	Verträglichkeit prüfen		erl.
Kopfsteinpflaster entfernen	Y-11-b-3/ Y-12-b-3/ Y-14-a-3/ Y-21-c-2/ Y-23/ Y-27-a-4/ Y-27-b-3	x	x	x														Bäher keine Bedenken seitens des BA geäußert	SHP / SGA	offen
Grunderwerb												x						Wasser- und Schiffsahrts straßenver-waltung/ BSR Eigentum des Bundes/ Fläche von BSR für Brückenbauwerk		offen
Zuständigkeiten	Y-15/ Y-16/ Y-17/ Y-18/ Y-11-c-2			x														Mauerweg vermutlich Bundesvermögen, Klärung Eigentumsverhältnisse	BA	erl.
Denkmalbereich	Göritzer Bahndamm																	Klärung, ob Realisierung von RSV möglich		offen
Betriebsweg A100	Y-11-a-1																	Finale Klärung Eingriff in Planfeststellungsverfahren	infraVelo-SHP-SenUVK	offen
Kompensation Göritzer Bahndamm	Y-11-a-1			x				x	x									Finale Klärung	infraVelo-SHP-SenUVK	offen