

## Daten und Fakten zu Radschnellverbindungen

### Die „Ost-West-Route“

Die Ost- und die West-Route – zusammengefasst: die Ost-West-Route – sind zwei der neun machbaren Radschnellverbindungen in Berlin und führen aneinander anschließend quer durch die Stadt. Sie verlaufen auf einer Gesamtlänge von gut 38 Kilometern von Osten nach Westen durch die sechs Bezirke Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau.

### Projektverlauf

- Übertragung des Vorhabens Radschnellverbindungen an infraVelo: 2018
- Projektentwicklung und EU-weite Vergabeverfahren: 2018
- Beginn der Machbarkeitsuntersuchungen Ost- und West-Route: 2019
- Vorstellung der Machbarkeitsuntersuchungen in öffentlichen Dialogveranstaltungen und Aufnahme von Hinweisen/Vorschlägen: 2019/2020
- Abschluss aller zehn Machbarkeitsuntersuchungen: 2021
- Beginn der Vorplanung:
 

West-Route	3. Quartal 2020
Ost-Route	4. Quartal 2020
- Öffentliche Vorstellung der Vorzugstrasse Ost-West-Route und weitere Prüfung und Bearbeitung der Stellungnahmen von Fachebenen und Bezirken: 06. April, 2.+3. Quartal 2022
- Einreichung der Vorplanungsunterlagen: 3. Quartal 2022
- Voraussichtliche Einreichung Planfeststellung:
 

West-Route	ab 4. Quartal 2023
Ost-Route	ab 1. Quartal 2024
- Voraussichtlicher Baubeginn nach jetzigem Planungsstand: (abhängig von Planfeststellung und in Abschnitten)
 

West-Route	ab 2026
Ost-Route	ab 2027
- Voraussichtliche Fertigstellung: bis 2030

### Potenziale Ost- und West-Route

- Die Routen sind zusammen 38,3 Kilometer lang, führen durch sechs Bezirke und erschließen rund 513.000 Anwohner\*innen.

- Länge Ost-Route (Hönow – S-Bhf. Tiergarten): 23 Kilometer  
Länge West-Route (S-Bhf. Tiergarten – Landesgrenze Berlin/Brandenburg in Spandau): 15,3 Kilometer
- Reisezeit: mit dem Rad bei mittlerem Fahrtempo (ca. 15km/h): ca. 2,5 Stunden,  
mit dem Auto: abhängig vom Verkehrsaufkommen zwischen 1,25 und 2,5 Stunden
- Prognose der Umstiege vom Auto auf das Fahrrad: rund 6.700 Personen/Tag
- Zusätzliche Rad-Kilometer pro Jahr für Ost-West-Route: 2.652.755
- CO<sub>2</sub>-Einsparungen: rund 1.000 Tonnen/Jahr
- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Radschnellverbindung in Prozent: mindestens 5 Prozent  
Laut Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 liegen 47% aller Fahrradfahrten zwischen zwei und fünf Kilometern, über zehn Kilometer sind es sechs Prozent der Fahrten. Die meistgenannten Gründe gegen Fahrradnutzung sind „Weg zu weit“ und „dauert zu lange“.

## Besonderheiten der Vorzugstrassen

- Die Vorzugstrassen führen zu mehr als drei Vierteln der Strecke an Hauptverkehrsstraßen entlang.
- Ca. 1 Kilometer der gesamten Strecke führt über einen Sonderweg (z.B. am Landschaftspark Herzberge in Lichtenberg), rund 7,6 Kilometer auf neu einzurichtenden Fahrradstraßen (u. a. in den Nebenfahrbahnen parallel zur Heerstraße, in Lichtenberg sowie in Marzahn-Hellersdorf).
- In Mitte wird die Führung der Radschnellverbindung an zwei Stellen geteilt, um dem hohen Radverkehrsaufkommen und den begrenzt verfügbaren Flächen gerecht zu werden, am Alexanderplatz und am Brandenburger Tor. Es wird keine Führung durch das Brandenburger Tor geben.

## Bewertungskriterien für die Vorzugstrassen

Für die Beurteilung der möglichen Trassenvarianten und die Festlegung der Vorzugstrassen wurden objektive Kriterien herangezogen und ein einheitliches Bewertungsverfahren entwickelt.

Insgesamt gibt es vier Oberkriterien (1) Auswirkungen auf Verkehrsmittel und Städtebau, (2) Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz, (3) Streckenmerkmale für den Radverkehr und (4) Potenziale für den Radverkehr. Diese wurden mit 25 Prozent gleich stark gewichtet. Den Auswirkungen auf Dritte, insbesondere anderen Verkehrsteilnehmer\*innen und dem Umwelt- und Naturschutz kommt eine große Bedeutung zu, diese werden mit insgesamt 50 Prozent gleichrangig zu den Radverkehrsaspekten bewertet. Innerhalb des Kriteriums „Auswirkungen auf Verkehrsmittel und Städtebau“ wurden alle Verkehrsformen gleich stark bewertet.

Die Bewertungsmatrix ist nicht das alleinige Entscheidungskriterium für eine Vorzugstrasse. Zusätzlich fließen die Kriterien Kosten und Nutzen (Wirtschaftlichkeit), Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) und artenschutzrechtliche Hindernisse sowie die Flächenverfügbarkeit in die Bewertung ein. Dies ermöglicht eine sachgerechte Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten.

## Die Vorzugstrassen (derzeitiger Planungsstand)

- Der Abschnitt in Marzahn-Hellersdorf ist 9,3 Kilometer lang. Die Vorzugstrasse führt entlang der Böhleener Straße bis zur Hellersdorfer Straße, entlang der Cecilienstraße über den Kornmandelweg, Eitelstraße zur Allee der Kosmonauten.
- Der Abschnitt in Lichtenberg ist 4,0 Kilometer lang. Die Vorzugstrasse verbindet die Allee der Kosmonauten mit der Karl-Marx-Allee mit einer Führung durch die Wohngebiete im Bereich Herzbergstraße, Bornitzstraße und Scheffelstraße.
- Der Abschnitt in Friedrichshain-Kreuzberg ist 3,6 Kilometer lang. Die Vorzugstrasse führt über die Eldenaer Straße, Proskauer Straße und Frankfurter Allee bis zum Straußberger Platz.
- Die Vorzugstrasse in Mitte führt 7,1 Kilometer über die Karl-Marx-Allee, Alexanderstraße bzw. Grunerstraße, über den Schlossplatz, Unter den Linden und jeweils nördlich und südlich um das Brandenburger Tor herum auf die Straße des 17. Juni und über den Ernst-Reuter-Platz.

Um den Bereich des Berliner Alexanderplatzes mit vielen Zielen und Startorten möglichst breit zu erschließen und zugleich die schwierigen Platzverhältnisse zu berücksichtigen, wird die Radschnellverbindung hier aufgeteilt: in einen nördlichen Routenverlauf über die Alexanderstraße und die Karl-Liebknecht-Straße und in einen südlichen Verlauf über die Otto-Braun-Straße, Grunerstraße und Spandauer Straße.

Bei dieser geteilten Routenführung liegen die Wegebreiten unterhalb von 3,00 Metern (2,5 Meter gemäß Vorrangnetz-Standard).

Der Molkenmarkt und die Straße Unter den Linden werden von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz geplant. infraVelo berücksichtigt diese Abschnitte mit, sodass eine durchgängige Linienbeziehung entsteht.

Da auch vor dem Brandenburger Tor die räumlichen Möglichkeiten begrenzt sind, wird auch hier der Routenverlauf geteilt, er führt nördlich über die Wilhelmsstraße, Dorotheenstraße und Ebertstraße, südlich über die Wilhelmsstraße, Ebertstraße und Behrensstraße.

Die Führungsform in diesem Bereich ist noch nicht definiert. Sie hängt unter anderem auch davon ab, ob Unter den Linden bis 2028 vollständig autofrei wird.

Auf der Straße des 17. Juni wird ein Hochbordradweg neben den Fahrspuren geführt. Dafür entfallen die Parkspuren. Die Fußgänger\*innen erhalten neben den Baumreihen mehr Platz. An den Querungsstellen sind Fußgängerüberwege vorgesehen, hier müssen Radfahrer\*innen Fußgänger\*innen Vorrang gewähren. Im Kreisverkehr wird die Route auf einem Zweirichtungsradschweg geführt.

- Der Abschnitt in Charlottenburg-Wilmersdorf ist 8,7 Kilometer lang und führt über den Kaiserdamm und die Heerstraße. Zwischen Theodor-Heuss-Platz und Stößenseebrücke wird die Radschnellverbindung auf den Nebenfahrbahnen als Fahrradstraße parallel zur Hauptverkehrsstraße geführt. Für Anwohnende wird die Straße weiter nutzbar sein. Gefahrenstellen durch schlechte Sichtbeziehungen aufgrund parkender PKW nahe den Kreuzungsbereichen werden übersichtlicher gestaltet.

- Der Abschnitt in Spandau führt über die Heerstraße und ist 6,9 Kilometer lang. Auf den Brücken über die Havel gibt es aktuell keine separaten Radwege. In diesem Bereich wird eine Neuaufteilung des Straßenraums erforderlich und die Fahrstreifen werden auf vier reduziert: Auf der Stößenseebrücke wären zwei eigenständige drei Meter breite Radwege möglich, auf der Freybrücke steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung. Eine Fahrspur wird umgewandelt, so dass die Radschnellverbindung auf der Südseite verläuft, der Fußweg getrennt davon im Seitenbereich. Die schmalere Nordseite wird als gemeinsamer Geh- und Radweg beibehalten. Zusätzlich soll eine Ampel für Fußgänger\*innen geschaffen werden, damit eingeschränkte Verkehrsteilnehmer\*innen die Fahrbahn queren und die Südseite mit eigenständigem Gehweg erreichen können. Der Endpunkt der Radschnellverbindung ist die Landesgrenze zum Landkreis Dallgow-Döberitz.

## Untersuchte Routenvarianten

In der Machbarkeitsuntersuchung wurden zahlreiche Routenvarianten untersucht und geprüft. Alle machbaren Alternativen wurden in der Vorplanung vertiefend geprüft, bis zu fünf Varianten pro Abschnitt.

## Planerische Herausforderungen der Routen

- Teilweise begrenzt verfügbarer Raum bei hohem Verkehrsaufkommen
- 151 Kreuzungen mit 89 Ampeln
- 43 Bushaltestellen und Führung des Radverkehrs ohne Einschränkung des ÖPNV
- Bis zu 5 Varianten, rund 170 Kilometer untersuchter Straßenraum
- Beleuchtungsplanung
- Umweltverträglichkeitsprüfungen
- Sicherheitsgutachten (Verkehrssicherheitsaudit)
- Raumplanerische und denkmalschutzrechtliche Belange
- Berücksichtigung Stadtentwicklungsplan

## Beteiligungsverfahren

In den Machbarkeitsuntersuchungen wurden die Trassenvarianten in einzelnen Bürgerinformationsveranstaltungen vorgestellt, diskutiert und Hinweise aus der Öffentlichkeit aufgenommen. Diese sind in den Planungsprozess eingeflossen und haben sich z. T. auf die Routenführung ausgewirkt. Die Hinweise sind eine wichtige Arbeitsgrundlage für die weiteren Planungsphasen. Die Zwischenergebnisse der Entwurfsplanung sollen ebenfalls öffentlich vorgestellt und weitere Hinweise aus der Öffentlichkeit aufgenommen werden. Das Planfeststellungsverfahren sieht eine umfassende Beteiligung sowie eine gründliche Abwägung der Interessen vor. Die finalen Routenverläufe werden erst mit dem Planfeststellungsbeschluss feststehen.

## Finanzierung

- Derzeit geschätzte Gesamtkosten der Ost-Route: ca. 36 Mio. Euro netto
- Derzeit geschätzte Gesamtkosten der West-Route: ca. 22 Mio. Euro netto

- Das entspricht 1,5 Mio. Euro pro Kilometer.
- Die beiden Radschnellverbindungen werden aus dem „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)“ finanziert.

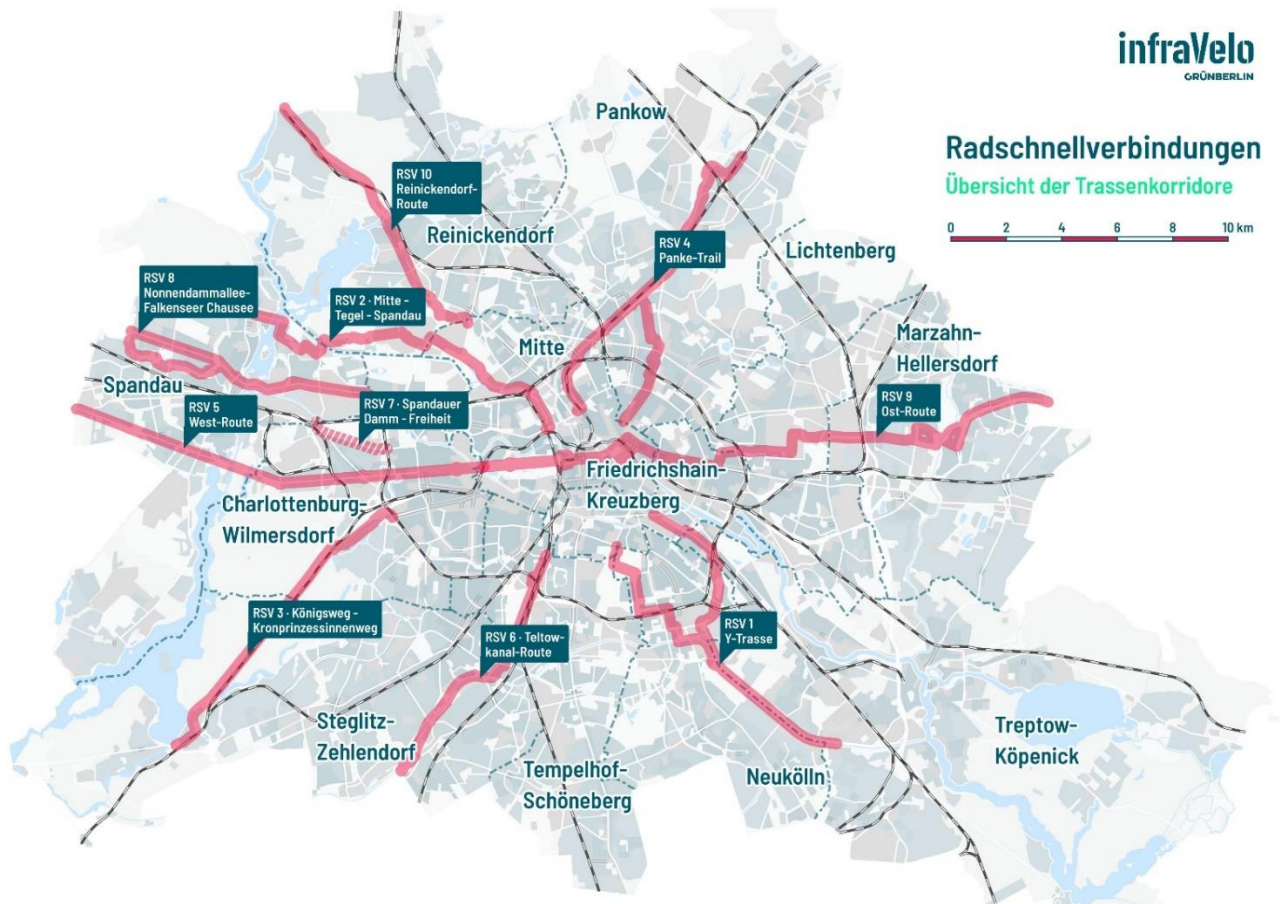
## Projektbeteiligte

- Vorhabenträgerin: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
- Vertretung der Vorhabenträgerin, Bauherr: GB infraVelo GmbH
- Planungsbüros: Planungsgemeinschaft ETC Gauff Mobility, Ramboll, EIBS
- Bezirke: Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau

# Radschnellverbindungen in Berlin im Überblick

In Berlin sollen bis 2030 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen gebaut werden. So sieht es das Mobilitätsgesetz vor.

## Bisher bearbeitete Strecken



## Projektstand (April 2022)

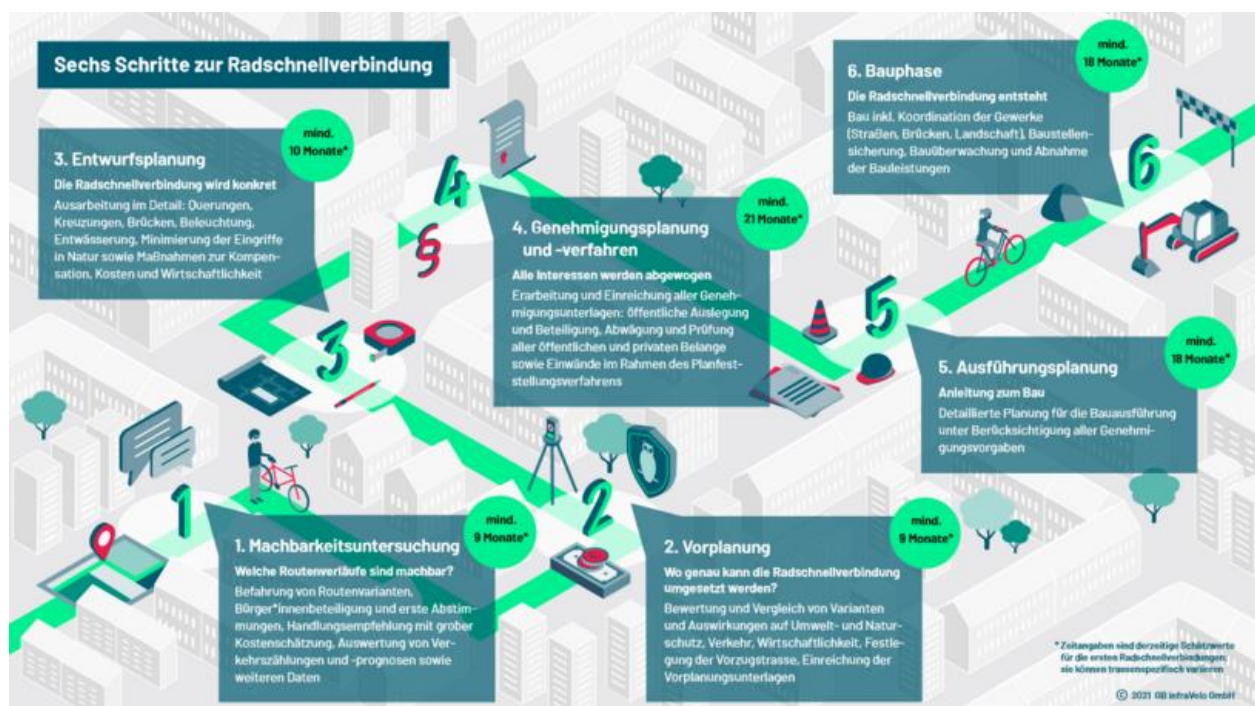
Die Prüfung der Machbarkeit für die geplanten Berliner Radschnellverbindungen ist für alle Trassen abgeschlossen. Im Ergebnis sind fast alle untersuchten Radschnellverbindungen rechtlich und verkehrstechnisch machbar und weisen einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor auf – Ausnahme ist die RSV 7 „Spandauer Damm – Freiheit“, die lediglich auf einem Teilabschnitt machbar wäre.

Für alle machbaren Trassen folgen nun weitere Planungsschritte, zunächst die Vorplanung. Sieben Trassen befinden sich in der Vorplanung. Die Vorplanung für die Radschnellverbindungen RSV 2 „Mitte – Tegel – Spandau“ und RSV 10 „Reinickendorf-Route“ folgen.

## Über die Standards von Radschnellverbindungen

- Komfortable Breite: Die Fahrspur für Radfahrer\*innen ist mindestens drei Meter breit, im Zwei-Richtungsradverkehr vier Meter; der parallel verlaufende, vom Radverkehr getrennte Fußweg ist mindestens weitere 2,5 Meter breit.
- Verbindung von Außen- und Innenbezirken mit einer Länge von mindestens fünf Kilometern, davon innerhalb der Ringbahn (S-Bahn) mindestens drei Kilometer Länge
- Soweit möglich: Vorrang an Querungen und Kreuzungen gegenüber dem motorisierten Verkehr, sodass Radfahrende nur selten halten und warten müssen
- Gute Beleuchtung und gut berollbarer Belag – für einen durchgängigen, attraktiven und sicheren Fahrkomfort auf asphaltierten Strecken
- Direkte Streckenführung – die Strecke verläuft möglichst direkt und ohne Umwege.

## Übersicht über die Planungsschritte



Hier finden Sie den Download-[Link](#) der Übersicht.

Bild- und Kartenmaterial finden Sie zum [Download](#) hier.