

*Berlin: mobiler*

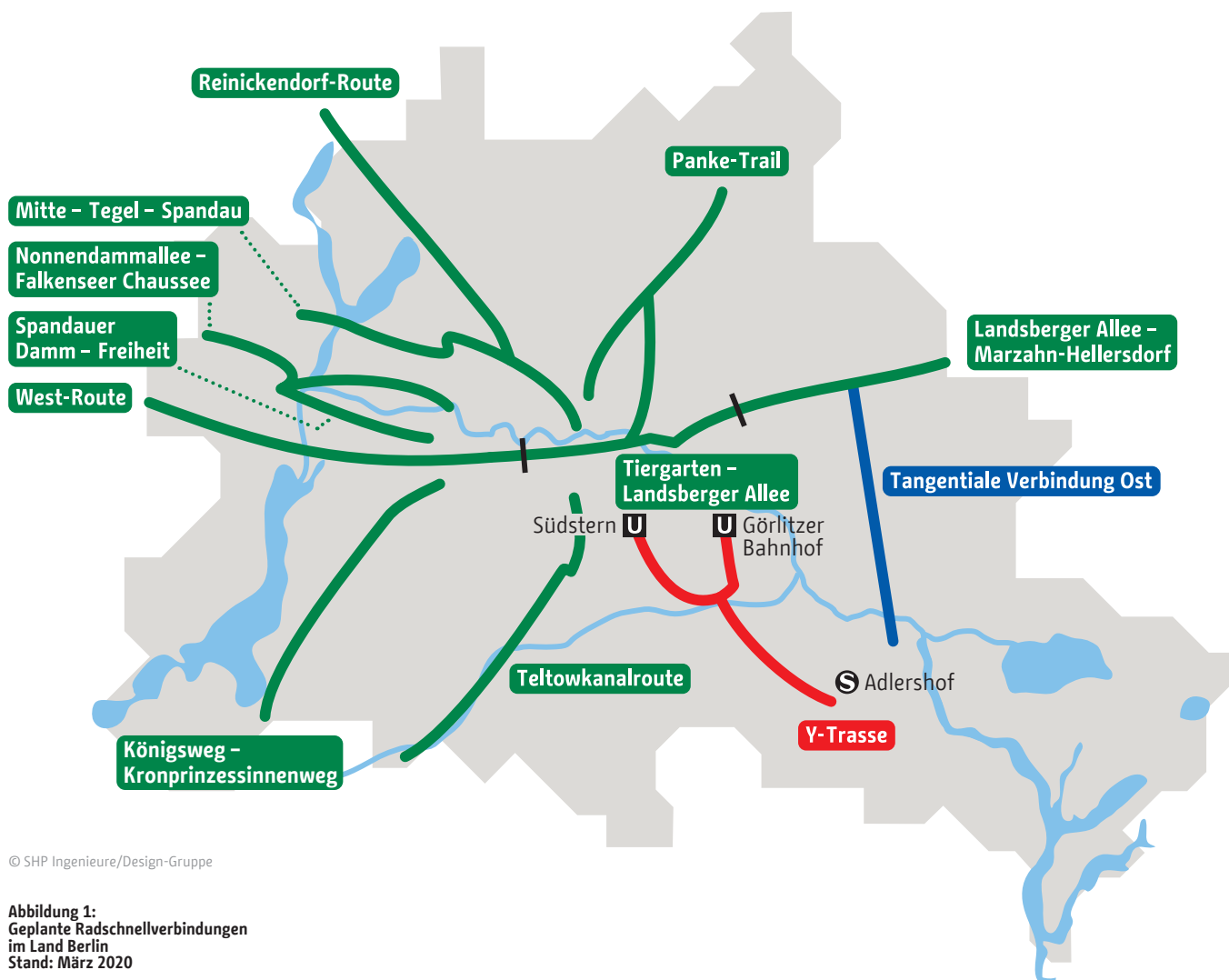
# Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Y-Trasse (RSV Nr. 1) Ergebnisbericht



# Inhalt

1.	Einleitung	4
2.	Ziele und Inhalte der Machbarkeitsuntersuchung	6
3.	Vorgehen	8
4.	Ergebnisse	10
	Bereich 1: Betriebsweg A 113 und südliche Zubringer	14
	Bereich 2: Britz/nordwestlicher Arm	16
	Bereich 3: Neukölln/nordwestlicher Arm	18
	Bereich 4: Betriebsweg A 100/nordöstlicher Arm	21
	Bereich 5: Görlitzer Bahndamm/nordöstlicher Arm	24
	Kosten und Wirtschaftlichkeit	26
5.	Ausblick	28
	Projektbeteiligte	31

# 1. Einleitung



© SHP Ingenieure/Design-Gruppe

Abbildung 1:  
Geplante Radschnellverbindungen  
im Land Berlin  
Stand: März 2020

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

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

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

Das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz sieht vor, bis 2030 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen zu errichten. Diesen Auftrag setzt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz um: Aus einer ersten Auswahl von dreißig möglichen Strecken sind im Rahmen der Potenzialanalyse<sup>1</sup> zwölf Trassenkorridore in die nähere Auswahl gekommen, die nach und nach realisiert werden sollen. Die GB infraVelo GmbH (hundertprozentiges Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH) übernimmt dabei die Projektsteuerung und Bauherrenfunktion.

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

Machbarkeitsuntersuchungen sind der erste grundlegende Schritt auf dem Weg zu Planung und Bau einer Radschnellverbindung. Die hier vorliegende Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung Y-Trasse hat das Planungsbüro SHP Ingenieure GbR (SHP) durchgeführt. Der Ergebnisbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Radschnellverbindung Y-Trasse zusammen. Der ausführliche Untersuchungsbericht des Fachbüros ist online verfügbar<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> [berlin.de/radschnellverbindungen](http://berlin.de/radschnellverbindungen)  
[www.infravelo.de/projekt/y-trasse/](http://www.infravelo.de/projekt/y-trasse/)

Der untersuchte Trassenkorridor der Radschnellverbindung Y-Trasse verläuft ab Adlershof zunächst in Richtung Nordwesten entlang des Teltowkanalufers. Am Britzer Hafen teilt sich der Korridor in zwei Arme auf. Der westliche Arm führt über das Delfter Ufer in Britz und entlang des Tempelhofer Feldes in Neukölln über die Hasenheide bis zum Zielpunkt Südsterne in Kreuzberg. Der östliche Arm verläuft östlich entlang der Autobahn BAB 100 bis zum U-Bahnhof Görlitzer Bahnhof in Kreuzberg (vergleiche Abbildung 1).

Die Planungen für diese und weitere Routen gehen voran, sind jedoch komplexe Vorhaben. Deswegen können die ersten Bauabschnitte nicht vor 2023 begonnen werden. Je mehr Abschnitte der neuen Radschnellverbindungen realisiert werden, desto stärker wird sich Berlin zu einer noch fahrradfreundlicheren Stadt entwickeln und so deutlich an Lebensqualität gewinnen.

## 2. Ziele und Inhalte der Machbarkeitsuntersuchung

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

Machbarkeitsuntersuchungen sind ein elementarer Baustein der Bauvorhaben Rad-schnellverbindungen. Die Machbarkeitsuntersuchung umfasst die Untersuchungen und Planungen, die erforderlich sind, um von dem zuvor beschriebenen Trassenkorridor zu einem Routenverlauf, also einem konkreten Bauprojekt, zu kommen. Ziel war es, Routenverläufe zu identifizieren, die rechtlich, planrechtlich<sup>3</sup> und verkehrstechnisch machbar sind und möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen sowie dem Umwelt- und Naturschutz mit sich bringen. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse können anschließend die konkreten Bauprojekt-Planungen aufgebaut und die erforderlichen Genehmigungsverfahren vorbereitet werden (vergleiche Kapitel 5).

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden verschiedene Routenvarianten erarbeitet und nach Kriterien bewertet. Für den fachlich am besten bewerteten Routenverlauf, auch Vorzugstrasse genannt, wurden erste Entwurfsvorschläge entworfen und eine Prüfung vorhandener Brückenbauwerke durchgeführt. Darüber hinaus wurde eine grobe Kostenschätzung der Streckenelemente, Knotenpunkte und Ingenieurbauwerke vorgenommen und die Wirtschaftlichkeit geprüft. Routenvarianten, die grundsätzlich machbar, jedoch schlechter bewertet sind als die derzeitige Vorzugstrasse, werden Alternativrouten genannt und wurden ebenfalls ausgearbeitet. Hinweise, Bedenken oder Vorschläge aus den öffentlichen und nicht-öffentlichen Dialogen mit Interessensgruppen wurden in der Untersuchung berücksichtigt. Abschließend wurden Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen in den anschließenden Planungsphasen erarbeitet.





© SHP Ingenieure



© SHP Ingenieure

**Abbildung 2 (links):**  
Delfter Ufer

**Abbildung 3 (rechts):**  
Ernst-Ruska-Ufer



© SHP Ingenieure



© SHP Ingenieure

**Abbildung 4 (links):**  
Lilienthalstraße

**Abbildung 5 (rechts):**  
Oderstraße



© Thomas Rafalzyk



© Thomas Rafalzyk

**Abbildung 6 (links):**  
Informationsveranstaltung  
im Heimathafen Neukölln

**Abbildung 7 (rechts):**  
Diskussion der Trassenführung  
an der Übersichtstafel

# 3. Vorgehen

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

## Vorbereitende Arbeiten

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

## Entwicklung von Routenvarianten, Einbeziehung der Öffentlichkeit und der Interessengruppen

Erste mögliche Routenvarianten innerhalb des Korridors wurden daraufhin erarbeitet, beurteilt und der Öffentlichkeit im Rahmen einer Informations- und Dialogveranstaltung am 16. April 2019 im Heimathafen Neukölln vorgestellt. Der Bericht und die Dokumentation der Veranstaltung sowie die Hinweise, die während der Veranstaltung gesammelt wurden, sind auf der infraVelo-Website verfügbar<sup>4</sup>. Darüber hinaus wurden die Hinweise von unterschiedlichen Beteiligten und Interessengruppen (unter anderem Mitarbeiter\*innen der Bezirke und Vertreter\*innen von Fachverbänden) aufgenommen und in die Machbarkeitsuntersuchung einbezogen.

Im Anschluss wurden potenzielle Routenvarianten festgelegt.

## Bewertung und Ausarbeitung der machbaren Routenvarianten

### *Schritt 1: Prüfung der Routenvarianten*

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

- **Straßenraum:** Verfügt der Straßenraum nicht über eine ausreichende Breite, um eine Radschnellverbindung mit getrenntem Fußweg zu realisieren, wurden diese nicht weiter betrachtet. Abschnitte mit Kraftfahrzeug-Prognosen oder Zählungen, die eine sichere Radinfrastruktur nicht ermöglichen, wurden ebenfalls nicht weiter untersucht.
- **Baurecht:** Die Realisierung einer Radschnellverbindung auf einer gemeinnützigen Fläche, wie beispielsweise einem Sportgelände, ist in der Regel nicht verhältnismäßig. Auch diese Abschnitte wurden nicht weiter betrachtet.

<sup>4</sup> <https://www.infravelo.de/projekt/y-trasse/>



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

#### *Schritt 2: Bewertung der Routenvarianten*

In einem zweiten Schritt wurden die verbleibenden Routenvarianten abschnittsweise über ein zuvor definiertes Bewertungsverfahren miteinander verglichen. Folgende Kriterien wurden dabei angewendet:

- **Konflikte/Machbarkeit (Gewichtung: 44 Prozent):** Bei diesem Kriterium wird geprüft, inwieweit Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutz, Wasserstraßen, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Kraftfahrzeug-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, Parken und Städtebau sowie Denkmalschutz für oder gegen die Realisierung der Radschnellverbindung sprechen.
- **Attraktive Strecke (Gewichtung: 41 Prozent):** Hier liegt der Fokus auf der direkten Wegeföhrung beziehungsweise den Umwegen der möglichen Variante, der Anzahl der Knotenpunkte, der Topografie sowie der sozialen Sicherheit.
- **Potenziale/Erreichbarkeiten (Gewichtung: 15 Prozent):** Dieses Kriterium bewertet die Erschließungsfunktion von Wohn- und Arbeitsstandorten, wichtigen Einrichtungen sowie Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der Routenvarianten. Die übergeordneten Potenziale des Trassenkorridors der Radschnellverbindung wurden im Rahmen der Potenzialuntersuchung 2018 ermittelt und fließen aus diesem Grund nicht in die Machbarkeitsuntersuchung ein.

Die einzelnen Kriterien wurden im Rahmen des Variantenvergleichs mit den Noten 1 (sehr gut), 3 (befriedigend) und 5 (mangelhaft) benotet. Ein Streckenabschnitt wird beispielsweise für das Kriterium Konflikte/Machbarkeit mit sehr gut bewertet, wenn nur sehr geringe oder keinerlei Konflikte bei der Realisierung einer Radschnellverbindung festzustellen sind. Sind hingegen weitreichende Konflikte zu erwarten, wird der Streckenabschnitt mit der Note 5 bewertet.

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

## 4. Ergebnisse

### **Die Radschnellverbindung Y-Trasse ist machbar.**

Die Umsetzung der Y-Trasse wurde in zwei Ausbaustufen unterteilt, dem Endausbau und der Zwischenstufe. Die Ausbaustufen unterscheiden sich hinsichtlich der Routenführung (vergleiche Abbildung 8).

Der Endausbau des nordwestlichen Bereichs der Radschnellverbindung soll über die Reaktivierung der Alten Späthbrücke vollendet werden. Bis die Prüfung, ob die Nutzung der Brücke durch Radfahrende und zu Fußgehende wieder möglich ist, und die Sanierung abgeschlossen ist, wird die Radschnellverbindung über die Neue Späthbrücke und parallel zum Delfter Ufer geführt.










Der Endausbau des nordöstlichen Arms wird durch ein neues Brückenbauwerk über den Britzer Verbindungskanal westlich der Autobahnbrücke A 113 erreicht. Über diese neue Brücke kann das Potenzial des südlichen Bereiches der Radschnellverbindung voll ausgeschöpft werden. Bis das neue Bauwerk fertig gestellt ist, dient im Nordosten der Berliner Mauerweg als Zwischenstufe und im südlichen Teil erfolgt der Ausbau der Trasse zunächst nur bis auf Höhe der Massantebrücke. Mit Fertigstellung des Brückenbauwerkes ist eine Weiterführung bis zum Ernst-Ruska-Ufer vorgesehen.

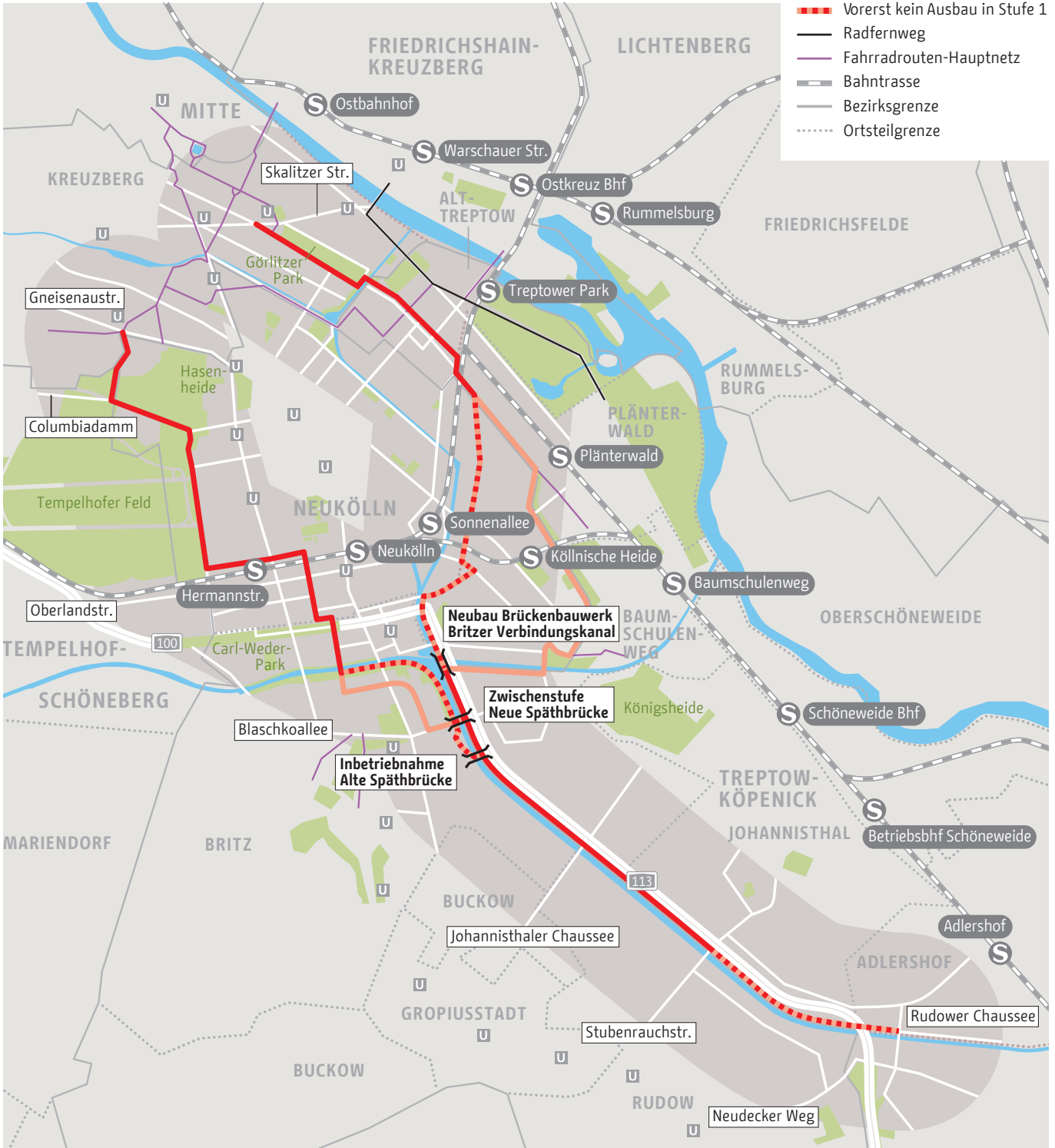
Die derzeitige Vorzugstrasse in der Phase des Endausbaus ist circa 20 Kilometer lang und wird zu etwa 63 Prozent auf Sonderwegen – separate Wege abseits des Kraftfahrzeug-Verkehrs – geführt (vergleiche Tabelle 1). Dies ermöglicht ein sicheres und entspanntes Vorankommen für die Radfahrenden sowie eine Entlastung des Straßenverkehrs für die Kraftfahrzeug-Fahrenden. Weitere 21 Prozent der Radschnellverbindung werden als Fahrradstraßen realisiert, die vorfahrtsberechtigt ausgewiesen werden. Die Einrichtung von Fahrradstraßen geht unter anderem mit einer Reduktion des Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehrs und damit mit einer allgemeinen Verkehrsberuhigung einher. Dies soll zu einer Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum führen. Auf 16 Prozent der Gesamtstrecke wird die Radschnellverbindung auf Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen geführt, auf denen sich die Radfahrenden sicher überholen können, ohne auf die Kraftfahrzeug-Spur wechseln zu müssen. Die Knotenpunkte werden zum größten Teil plangleich ausgeführt (vergleiche Tabelle 2). Das bedeutet, dass sich Kreuzungen oder Einmündungen von Straßen auf gleicher Höhenlage befinden. Fünf Brücken müssen im Rahmen der Radschnellverbindung saniert oder erweitert werden, die Brücke über den Britzer Verbindungskanal ist neu zu errichten.

Insgesamt werden die in der Potenzialuntersuchung zu Radschnellverbindungen definierten Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen auf 89 Prozent der Gesamtstrecke im Endausbau eingehalten. Der Streckenanteil mit geringeren Standards liegt demnach mit 11 Prozent deutlich unter der angestrebten Grenze von 20 Prozent<sup>5</sup>. Die Radfahrenden werden auf der Y-Trasse zügig, sicher und entspannt ihre Ziele erreichen können.

<sup>5</sup> Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2018): Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet Endbericht – Potenzialanalyse

**Radschnellverbindung (RSV)  
Y-Trasse**

-  Untersucher Trassenkorridor
-  Derzeitige Vorzugstrasse Endausbau (Stufe 2)
-  Derzeitige Vorzugstrasse Zwischenstufe (Stufe 1)
-  Vorerst kein Ausbau in Stufe 1
-  Radfernweg
-  Fahrradrouuten-Hauptnetz
-  Bahntrasse
-  Bezirksgrenze
-  Ortsteilgrenze



© SHP Ingenieure/Design-Gruppe

**Abbildung 8:**  
Y-Trasse – Ausbaustufen der derzeitigen Vorzugstrasse

Die Zwischenstufe wird im Bereich des Berliner Mauerweges die Radschnellverbindungs-Standards auf 62 Prozent einhalten. Die vorhandenen Wegebreiten werden wegen des Naturschutzes und aus wirtschaftlichen Gründen nicht angepasst. Der Berliner Mauerweg im nordöstlichen Teil der Y-Trasse wird im Endzustand nicht mehr Teil der Radschnellverbindung sein und dient ausschließlich als Zwischenlösung bis das Brückenbauwerk über den Britzer Verbindungskanal fertiggestellt ist. Dieser Bereich des Berliner Mauerwegs wird jedoch auch nach der Realisierung des Brückenbauwerks über den Britzer Verbindungskanal für Radfahrende sehr gut befahrbar bleiben.

Tabelle 1:  
Führungsformen

Führungsform	Endausbau		Zwischenstufe	
	Länge	Anteil	Länge	Anteil
Sonderweg (unabhängig vom Kraftfahrzeug-Verkehr geführter Radweg mit parallelem Gehweg)	12,7 km	63 %	3,1 km	50 %
Nebenstraße (bevorrechtigte Fahrradstraße)	4,3 km	21 %	2,4 km	39 %
Hauptverkehrsstraße (Ein- oder Zweirichtungsrادweg)	3,2 km	16 %	0,7 km	11 %
<b>SUMME</b>	<b>20,2 km</b>	<b>100 %</b>	<b>6,2 km</b>	<b>100 %</b>



Tabelle 2:  
Ausführung Knotenpunkte

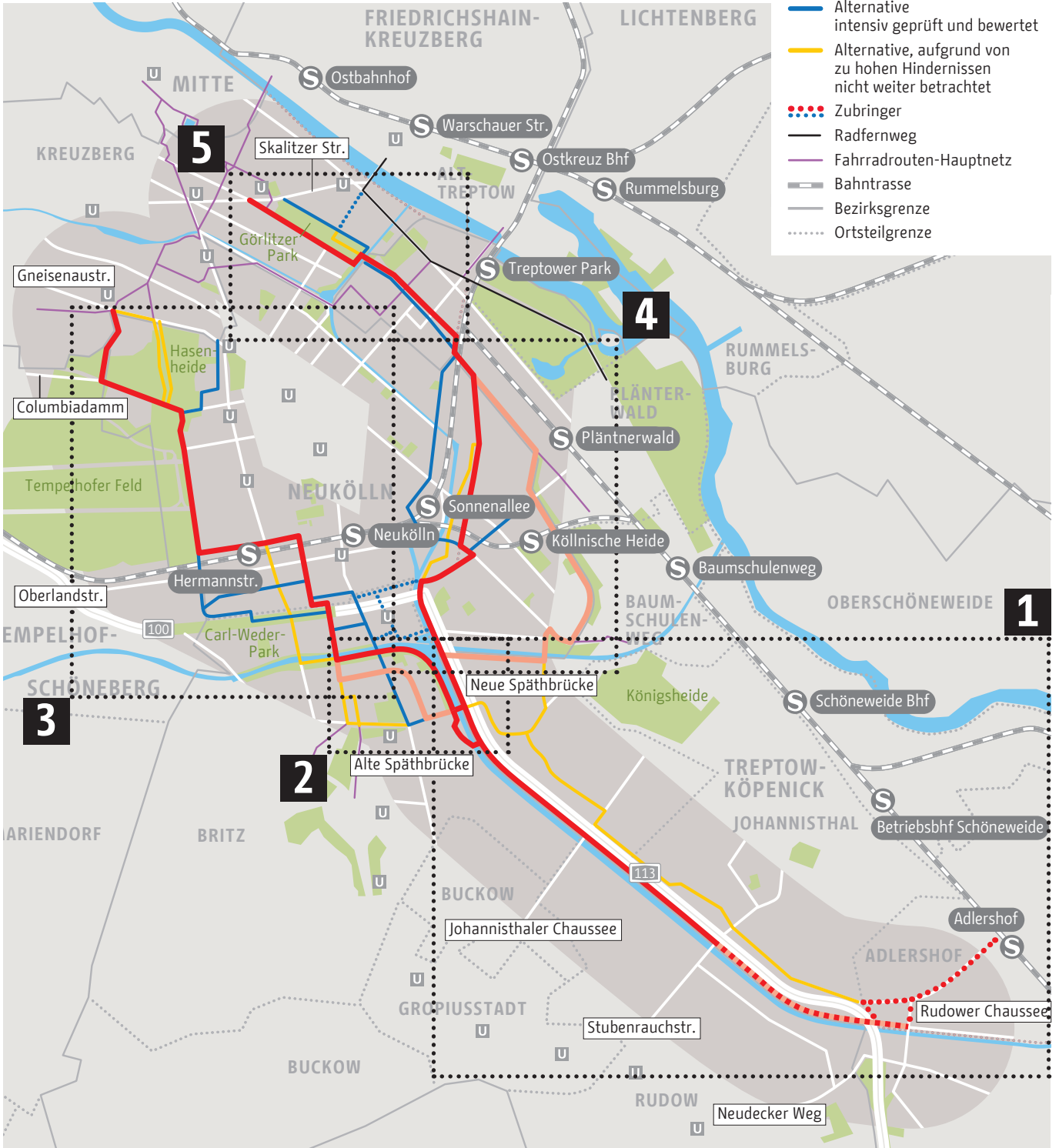
Führungsart	Führung	Endausbau	Zwischenstufe
		Anzahl	Anzahl
plangleich	mit Vorfahrtsregelung	34	10
	signalisiert mit Lichtsignalanlagen	6	3
planfrei	Brücken	6	2
<b>SUMME</b>		<b>46</b>	<b>15</b>

Die fachlich am besten bewertete Routenvariante, die Alternativführungen sowie die Zubringer im Süden sind in Abbildung 9 dargestellt. Die Abschnitte der Radschnellverbindung werden im Folgenden von südlicher in nördliche Richtung vorgestellt und charakterisiert.

- Bereich 1:** Betriebsweg A 113 und südliche Zubringer
- Bereich 2:** Britz/nordwestlicher Arm
- Bereich 3:** Neukölln/nordwestlicher Arm
- Bereich 4:** Betriebsweg A 100/nordöstlicher Arm
- Bereich 5:** Görlitzer Bahndamm/nordöstlicher Arm und Zubringer

**Radschnellverbindung (RSV)  
Y-Trasse**

-  Untersuchter Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route (Ausbaustufe 2)
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route (Ausbaustufe 1)
-  Alternative intensiv geprüft und bewertet
-  Alternative, aufgrund von zu hohen Hindernissen nicht weiter betrachtet
-  Zubringer
-  Radfernweg
-  Fahrradroun-Hauptnetz
-  Bahntrasse
-  Bezirksgrenze
-  Ortsteilgrenze



© SHP Ingenieure/Design-Gruppe

**Abbildung 9:**  
Trassenkorridor mit untersuchten Alternativen

## Bereich 1: Betriebsweg A 113 und südliche Zubringer



Abbildung 10: Bereich 1  
Legende siehe Seite 13

Die Radschnellverbindung kann von Adlershof über das bestehende Radwegenetz erschlossen werden. Zusätzlich sind Zubringer, die den Wissenschaftsstandort Adlershof, die S-Bahnstation Adlershof sowie die zurzeit in Planung befindliche Radschnellverbindung Tangentialverbindung Ost (TVO) anbinden sollen, langfristig geplant. Auf Höhe der Wegedornbrücke befindet sich der südliche Startpunkt des Endausbaus der Y-Trasse. Die Radschnellverbindung wird ab dort in nördliche Richtung auf dem Betriebsweg der A 113 entlang des Teltowkanalufers geführt (vergleiche Abbildung 10). Wie auch schon im Bestand, wird die Trasse in diesem Bereich vorwiegend als Sonderweg geführt, das heißt, die Führung erfolgt unabhängig von Straßen mit Kraftfahrzeug-Verkehr (vergleiche Abbildung 11). Um die Breite entsprechend des Regelquerschnittes für Radschnellverbindungen zu erreichen, wird der Bestandsquerschnitt auf der Seite der Autobahn erweitert. Lediglich in kurzen Abschnitten, wie beispielsweise bei Unterquerungen von Brückenbauwerken oder bei Rampen, weicht die Radschnellverbindung von den vorgegebenen Mindestmaßen für den Rad- und Gehweg ab. Der Betriebsweg der A 113 wird auch nach Fertigstellung der Radschnellverbindung seine Funktion als Betriebsweg beibehalten. Hinweisschilder sollen darauf aufmerksam machen, dass die Fahrzeuge des Autobahn-Betriebsdienstes die Strecke jederzeit nutzen können.

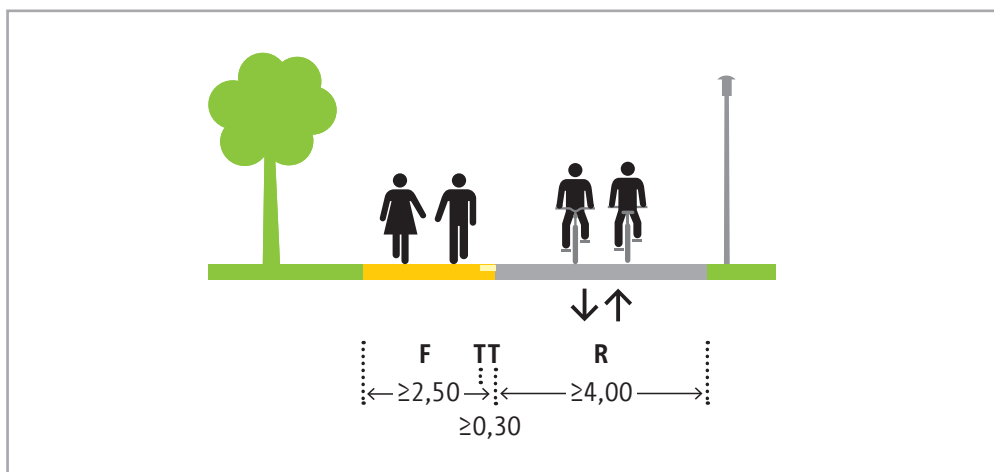


Der Ausbau des südlichen Abschnittes zwischen Wegedornbrücke und Massantebrücke erfolgt gemeinsam mit der Fertigstellung der Brücke über den Britzer Verbindungskanal, die parallel zur bestehenden Autobahnbrücke gebaut werden soll. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das Nutzungspotenzial dieses Abschnittes so bewertet, dass der vorhandene Weg das Fuß- und Radverkehrsaufkommen aufnehmen kann.

Anbindungen an das Radverkehrsnetz sind über die Stubenrauchstraße, die Johannisthaler Chaussee und die Neue Späthstraße gegeben. Diese Straßen werden mittels Unterführungen gequert und sind über Rampen mit der Radschnellverbindung verbunden. Für den Fußverkehr sind an allen drei Brückenbauwerken Treppenanlagen vorhanden.

Die in diesem Bereich betrachtete Alternativführung parallel zum Betriebsweg der A 113 wurde aufgrund der umwegigen Führung nicht weiter betrachtet. Es wird davon ausgegangen, dass die Radfahrenden auch nach Bau einer Radschnellverbindung den kürzeren und vorhandenen Betriebsweg entlang des Teltowkanalufers nutzen werden.

Die Beauftragung einer Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung zur Anbindung oder Verlängerung der Trasse bis zur Landesgrenze Brandenburg in Richtung Flughafen BER wird von der GB infraVelo GmbH geprüft.



**Abbildung 11:**  
Beispielhafte Führung eines Sonderwegs nach Radschnellverbindungs-Standard

## Bereich 2: Britz/nordwestlicher Arm

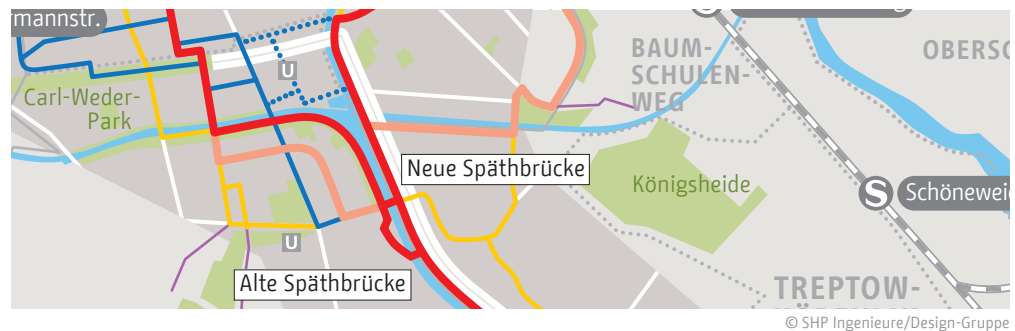


Abbildung 12: Bereich 2  
Legende siehe Seite 13

Ausgehend vom Betriebsweg A 113 wird im Endausbau der Teltowkanal über die Alte Späthbrücke gequert und die Radschnellverbindung führt entlang des Delfter Ufers und der Rungiusbrücke in Richtung Berliner Zentrum (vergleiche Abbildung 12). In diesem Bereich wird die Radschnellverbindung vorwiegend als Sonderweg gebaut.

Die Alte Späthbrücke ist zum jetzigen Zeitpunkt für jeglichen Verkehr gesperrt. In den kommenden Planungsphasen wird geprüft, wie das Brückenbauwerk für den Verkehr freizugeben, zu sanieren und mit neuen Rampen auszustatten ist, um das komfortable Queren des Teltowkanals mit dem Fahrrad und zu Fuß zu ermöglichen. Wenn die Nutzung der Alten Späthbrücke wieder ermöglicht wurde, gelangen die Radfahrenden im weiteren Trassenverlauf über die Späthstraße, die als Fahrradstraße angeordnet werden soll, in eine Grünanlage, die zum Ufer des Teltowkanals, dem Delfter Ufer, führt. Dieser Bereich soll als Sonderweg ausgebaut werden, auf dem Fuß- und Radverkehr voneinander getrennt geführt werden. Um die Eingriffe in die Naturbelange minimal zu halten, kann es in kurzen Abschnitten unter Umständen auch zu Engstellen für den Radverkehr kommen. Darüber hinaus ist in diesem Bereich voraussichtlich Grunderwerb zu tätigen. Die entsprechenden Eigentumsverhältnisse werden in den nächsten Planungsphasen geprüft. Die Querung der Buschkrugallee soll sicher über die Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder die bauliche Kennzeichnung des Vorrangs ermöglicht werden. Dem Weg am Ufer entlang folgend erreichen die Radfahrenden anschließend die Rungiusbrücke.

Bis zur Reaktivierung der Alten Späthbrücke dient im Zwischenausbau die Neue Späthbrücke als Anbindung zum nordwestlichen Arm der Radschnellverbindung. Über die Haarlemer Straße und die Franz-Körner-Straße werden die Rungiusstraße und schließlich die Rungiusbrücke erreicht. Die Haarlemer Straße führt durch ein Gewerbegebiet. Ein recht hoher Schwerverkehrsanteil steht im Konflikt mit der Einrichtung einer Fahrradstraße oder einer alternativen Führungsform. Aus diesem Grund konnte sich diese Führung nicht als derzeitige Vorzugstrasse durchsetzen und wird nur als Zwischenausbau genutzt.

Untersucht wurde auch die Alternative über die Buschkrugallee. Dabei handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen und zahlreichen signalisierten und unsignalisierten Kreuzungen. In der nördlichen Weiterführung, kurz hinter dem U-Bahnhof Grenzallee, kreuzt die Buschkrugallee die Auf- und Abfahrten der Autobahn A 100. Eine komfortable Führung des Radverkehrs ist unter diesen Voraussetzungen nicht realisierbar und schnitt deshalb ebenfalls im Vergleich schlechter ab als die derzeitige Vorzugsführung.

Da die Verkehrsprognose für den Abschnitt über die Blaschkoallee bei rund 30.000 Fahrzeugen im Querschnitt pro Tag liegt und diese zudem eine Umleitungsstrecke für den Schwerverkehr ist, ist der Bau einer Radschnellverbindung mit den notwendigen Qualitätsstandards in diesem Abschnitt auch nicht möglich. Deshalb wurden dieser Abschnitt und die folgenden Abschnitte über die Riesestraße und die Rungiusstraße nicht weiter betrachtet.

Auch die Führung am Teltowkanalufer zwischen Rungiusstraße und Britzer Damm wurde wegen der fehlenden Anbindung nicht weiter untersucht (vergleiche Bereich 3).

### Bereich 3: Neukölln/nordwestlicher Arm

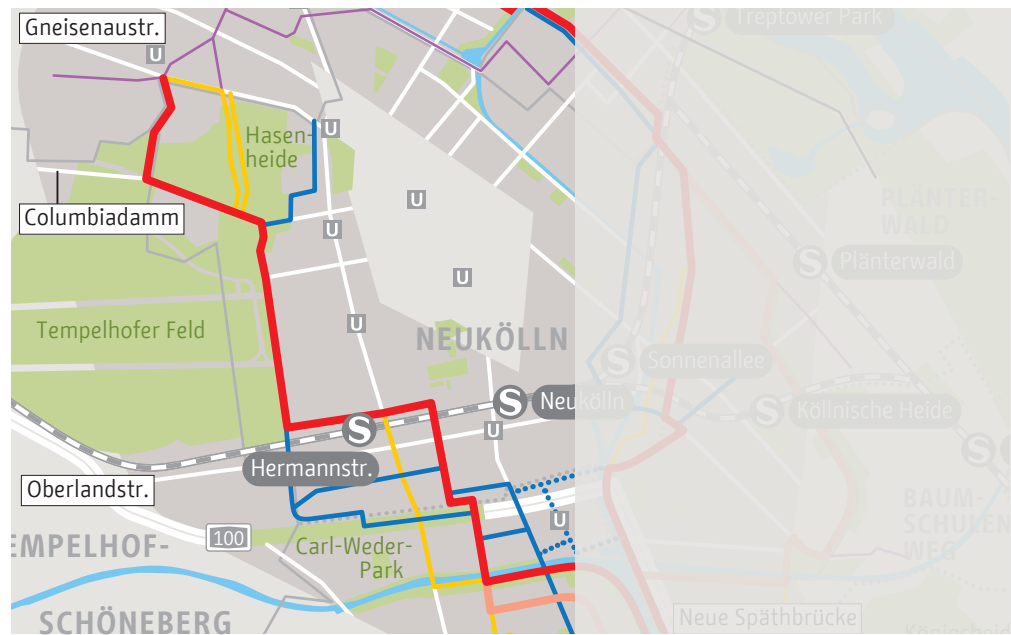


Abbildung 13: Bereich 3  
Legende siehe Seite 13

© SHP Ingenieure/Design-Gruppe

Von der Rungiusbrücke kommend führt die Radschnellverbindung östlich entlang des Tempelhofer Felds bis zum Südsterne im Bezirk Kreuzberg (vergleiche Abbildung 13). In diesem Bereich wird die Radschnellverbindung hauptsächlich als Fahrradstraße ausgeführt. Fahrradstraßen im Rahmen von Radschnellverbindungen zeichnen sich durch eine Mindestfahrgassenbreite von 4,5 Meter zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zu parkenden Fahrzeugen von 0,75 Meter aus (vergleiche Abbildung 14). Dieser Sicherheitstrennstreifen soll sogenannte Dooring-Unfälle (Unfälle durch das Öffnen von Autotüren parkender Fahrzeuge) verhindern.

In den Anliegerstraßen des Bezirks Neukölln führt die derzeitige Vorzugsvariante der Radschnellverbindung zunächst über die Rungiusstraße, die Britzkestraße und die Bendastraße. Nach der Hertabrücke und einem kurzen Stück auf der Ilsenstraße knickt die Radschnellverbindung westlich auf die Emser Straße ab. Der zuvor beschriebene Verlauf zeichnet sich durch zahlreiche nichtsignalisierte Knotenpunkte aus, die größtenteils vorfahrts geregelt passierbar werden sollen. Querende Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, wie die Hermannstraße oder die Silbersteinstraße, sollen mit Lichtsignalanlagen ausgestattet werden. Im Bereich der Hertabrücke und der Emser Straße verkehren verschiedene Buslinien. In den nächsten Planungsschritten wird die Verträglichkeit der Radschnellverbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr geprüft.

Von der Emser Straße kommend führt die Radschnellverbindung anschließend auf der Oderstraße und der Straße 645, östlich entlang des Tempelhofer Feldes, bis zum Columbia-

damm. Es ist geplant, den Radverkehr sowie die weiteren Verkehrsteilnehmenden an der Einmündung Oderstraße/Emser Straße durch bauliche Maßnahmen zu bevorzugen. Die Oderstraße soll als bevorrechtigte Fahrradstraße angeordnet werden. Das Kopfsteinpflaster ist auszutauschen und mit Asphalt zu ersetzen. Der bestehende Zweirichtungsradweg auf Höhe des Anita-Berber-Parks wird auf 4 Meter verbreitert. Beim Flugfeld-Eingang Herrfurthstraße wird die Radschnellverbindung in die Straße 645 geleitet. Der Eingangsbereich des Tempelhofer Feldes soll durch Maßnahmen wie Aufmerksamkeitsstreifen umgestaltet werden, sodass der Radverkehr besondere Rücksicht auf den querenden Verkehr, insbesondere Fuß- und Radverkehr, nimmt und das Fahrtempo reduziert. Auch der Fußverkehr soll über Hinweisschilder auf die Radschnellverbindung aufmerksam gemacht werden. Die Straße 645 wird als Sonderweg geführt. Derzeit weist der Geh- und Radweg Breiten zwischen 3 und 4,5 Meter auf. Das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr wird auf dem Weg aufgrund des Eingangsbereiches des Tempelhofer Feldes als hoch eingeschätzt, sodass eine Verbreiterung aus Planungssicht angestrebt werden sollte. Eine Verbreiterung ist jedoch nur über Grunderwerb möglich. In den nächsten Planungsschritten werden die Eigentumsverhältnisse und der Umgang mit diesem Abschnitt näher untersucht.

Die Straße 645 verlassend, quert die Radschnellverbindung den Columbiadamm und wird auf der nördlichen Seite der Straße als Zweirichtungsradweg geführt. Der Columbiadamm wird von etwa 16.400 Kraftfahrzeugen im Querschnitt pro Tag befahren und ist Bestandteil des Busvorrangnetzes. Aus diesen Gründen ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage als Querungshilfe erforderlich. Auf Höhe des Sommerbads Neukölln ist geplant, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Radverkehr einzurichten, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

Vom Columbiadamm führt die Radschnellverbindung anschließend auf die Lilienthalstraße. Die Lilienthalstraße soll zur Fahrradstraße angeordnet werden und das derzeit vorhandene Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt werden. Durch flankierende Maßnahmen wie verkehrsrechtliche Anordnungen (Einbahnstraßenregelung) oder bauliche Mittel (Sperrungen) kann der Kraftfahrzeug-Verkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr, minimiert werden. Über die Lilienthalstraße wird der Südsterne, der nordwestliche Zielpunkt der Radschnellverbindung, erreicht.

Im südlichen Bereich zwischen dem Teltowkanal und der Emser Straße wurden insgesamt fünf Alternativen untersucht. Die Trassenvarianten sind hier komplex, einzelne Abschnitte überlagern sich teilweise in mehreren Varianten.

Im Rahmen der öffentlichen Informations- und Dialogveranstaltung hat sich die Führung in Form eines Sonderwegs durch den Carl-Weder-Park als eine attraktive Variante herausgestellt. Der Park ist ein Teil der Kompensationsmaßnahme der Autobahn A 100. Mögliche Eingriffe mit Blick auf den Naturschutz sowie Verbreiterung und Beleuchtung der Wegeführung in dem Park werden in den nächsten Planungsschritten geprüft. In dem

Zusammenhang sind ebenfalls die Einrichtung einer Signalisierung zur Querung des Mariendorfer Wegs sowie die Anordnung einer Fahrradstraße in der Eschersheimer Straße zu prüfen. Die parallel zum Carl-Weder-Park führende Variante durch den Mariendorfer Weg weist in Bezug auf die direkte Wegeführung und durch Konflikte mit dem ÖPNV eine schlechtere Bewertung als die derzeitige Vorzugstrasse auf. Eine weitere Variante schließt an die Hauptverkehrsstraße Buschkrugallee an. Diese hat sich bereits weiter südlich in Bezug auf Attraktivität und Machbarkeit nicht gegen die derzeitige Vorzugsvariante durchsetzen können (vergleiche Bereich 2). Eine Weiterführung über die Jahnstraße und Juliusstraße ist demzufolge ebenfalls nicht die derzeit bevorzugte Option.

Da für den Britzer Damm mehr als 25.000 Kraftfahrzeuge im Querschnitt pro Tag prognostiziert werden, ist die Vierstreifigkeit des Straßenquerschnitts zu erhalten. Außerdem befinden sich zahlreiche Knotenpunkte in diesem Abschnitt. Der Bau einer Radschnellverbindung ist aus diesen Gründen nicht möglich, der Abschnitt wurde nicht weiter betrachtet.

Im nördlichen Bereich wurde als weitere Alternative die Führung über den Columbiadam, die Fontanestraße, die Karlsruhgartenstraße und Wissmannstraße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz untersucht. Im Vergleich zur derzeitigen Vorzugsführung würde eine größere Anzahl von Kraftfahrzeug-Parkplätzen entfallen und die Wissmannstraße müsste asphaltiert werden. Aus diesen Gründen stellt diese Führung nicht die derzeitige Vorzugsvariante dar.

Der Volkspark Hasenheide ist beliebt und wird besonders im Sommer von Erholungssuchenden stark frequentiert. Außerdem findet in dem Park ein Volksfest im Sommer statt, welches die Nutzung der Radschnellverbindung stark einschränken würde. Der anschließende Abschnitt parallel zur Straße Hasenheide ist sehr schmal und weist ein hohes Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr auf. Aus diesen Gründen wurde der Abschnitt durch den Volkspark Hasenheide nicht weiter betrachtet.

- R** Radverkehr
- F** Fußverkehr
- P** Parkstreifen
- Sts** Sicherheits-trennstreifen

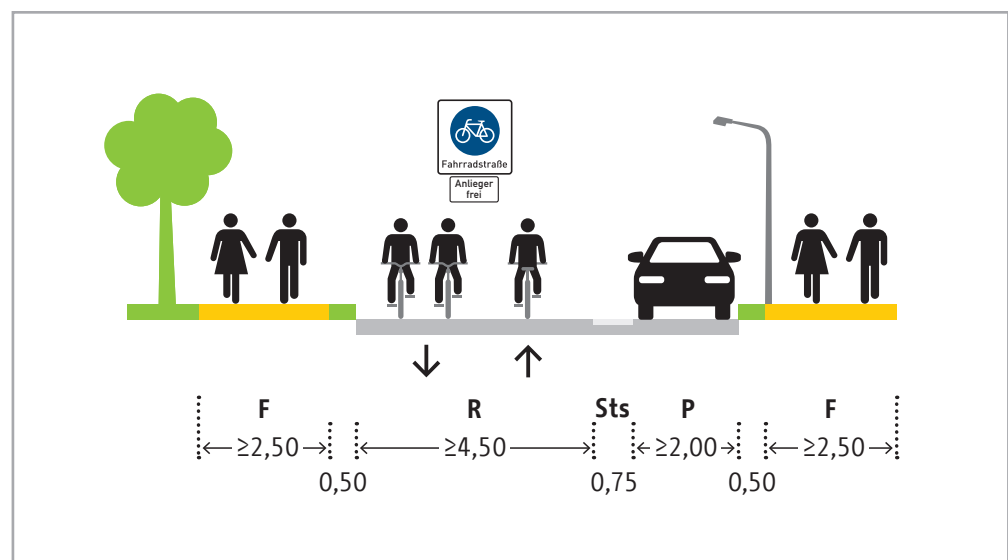


Abbildung 14:  
Beispielhafte Führung einer  
Fahrradstraße nach Rad-  
schnellverbindungsstandard



#### Bereich 4: Betriebsweg A 100/nordöstlicher Arm



Abbildung 15: Bereich 3  
Legende siehe Seite 11

Als Verlängerung des Betriebswegs der A 113 (vergleiche Bereich 1) ist geplant, im Endausbau die Radschnellverbindung über eine neue Brücke den Britzer Verbindungskanal queren zu lassen. Entlang der A 100 führt die Radschnellverbindung anschließend auf dem Görlitzer Bahndamm (vergleiche Abbildung 15). In diesem Bereich wird die Radschnellverbindung vorwiegend als Sonderweg und als Radweg an Hauptverkehrsstraßen geführt. Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen können als Ein- und Zweirichtungsverkehr umgesetzt werden. Im Einrichtungsverkehr sind getrennte Geh- und Radwege und Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 3 Meter zu realisieren. Wird die Radschnellverbindung auf einer Straßenseite als Zweirichtungsradweg geführt, sind bei einem getrennten Geh- und Radweg Mindestbreiten von 4 Meter erforderlich (vergleiche Abbildung 16). Die Brücke über den Britzer Verbindungskanal wird das Nutzungspotenzial der Y-Trasse stark erhöhen, da es den Radfahrenden einen zeitlichen Vorteil gegenüber der Ist-Situation auf der Strecke ermöglicht. Auch für Fußgänger\*innen wird mit der Brücke eine neue Anbindung in Richtung Norden geschaffen. Die Brücke soll westlich parallel zur Autobahnbrücke den Britzer Verbindungskanal und das Gelände der Berliner Stadtreinigung (BSR) queren. Über die Brücke werden der Uferweg des Neuköllner Schifffahrtskanals und anschließend die Grenzallee erreicht. Die Grenzallee wird durch die Inbetriebnahme der A 100 voraussichtlich vom Kraftfahrzeug-Verkehr entlastet werden. Dies ermöglicht die Reduzierung von drei auf zwei Kraftfahrzeug-Fahrstreifen. Auf der Südseite der Hauptverkehrsstraße soll die Radschnellverbindung als Zweirichtungsradweg ausgeführt werden und über die Ostseite der Neuköllnischen Allee auf den Betriebsweg der A 100 geführt werden. Die Fläche zwischen Betriebsweg und Kleingartenanlagen ist begrenzt, bietet jedoch eine direkte Führung abseits des Kraftfahrzeug-Verkehrs und ermöglicht zügige Reisegeschwindigkeiten. Für die Radschnellverbindung ergeben sich zwei Möglichkeiten: Der Betriebsweg wird erweitert und auf diese Weise die Standards von Radschnellverbindungen

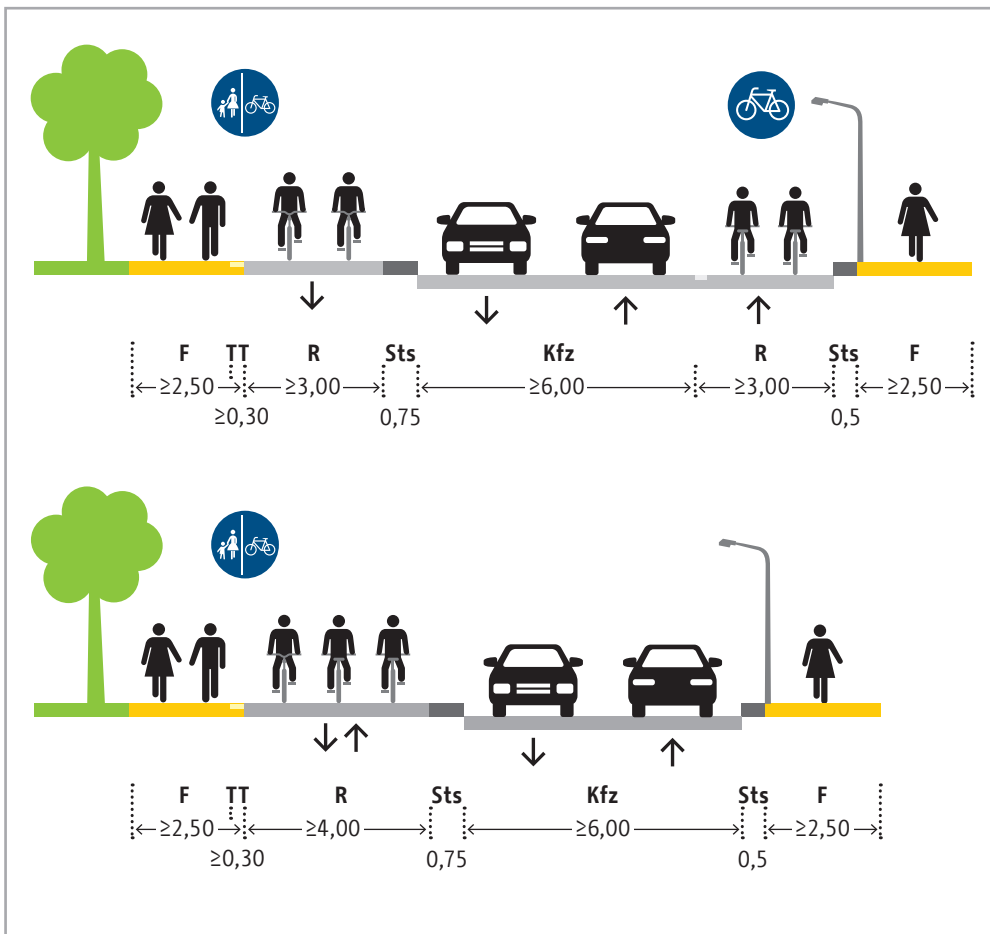
umgesetzt. Alternativ könnte der Betriebsweg als Gehweg genutzt und ein Radweg von 4 Meter Breite parallel davon angelegt werden. Die Autobahn A 100 wurde planfestgestellt (vergleiche Kapitel 5). Sowohl die Überplanung der planfestgestellten Fläche als auch der Eingriff in die Kleingartenanlagen birgt Konflikte. Welche Variante umgesetzt wird, ist zum Zeitpunkt dieser Machbarkeitsuntersuchung offen. In den kommenden Planungsphasen wird die Führung der Radschnellverbindung in diesem Bereich mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beziehungsweise der durch das BMVI beauftragten Autobahn GmbH abgestimmt. Die Sonnenallee und die Dieselstraße sollen über signalisierte Kreuzungen sicher passierbar gemacht werden. Über den Betriebsweg der A 100 werden der Mergenthaler Ring und die Kieholzstraße erreicht. Der Mergenthaler Ring soll zu diesem Zweck als Fahrradstraße angeordnet werden. Auf der Kieholzstraße soll ein Zweirichtungsradweg realisiert werden, der über einen geschützten Radfahrstreifen (Protected Bike Lane, 1 Meter breite Sperrfläche mit Pollern) vom Kraftfahrzeug-Verkehr getrennt ist.

Als Alternativtrassen in diesem Bereich wurde die Führung westlich entlang der A 100 über die Braunschweiger Straße, Ederstraße und Teupitzer Straße ausgearbeitet. Diese Variante verfügt zwar über ein höheres Erschließungspotenzial als die derzeitige Vorzugstrasse, hat im Variantenvergleich jedoch schlechter abgeschnitten, da sie aufgrund der zahlreichen Knotenpunkte und die Menge der Parkplätze, die bei Umsetzung der Radschnellverbindung entfallen würden, ein höheres Konfliktpotenzial aufweist. Eine weitere Alternativtrasse über den Dammweg, östlich der derzeitigen Vorzugstrasse, konnte sich ebenfalls nicht durchsetzen aufgrund der umwegigen Führung und der Zeitverluste, die auf diese Weise entstehen.

Die Führung auf der stillgelegten Güterbahntrasse entlang des Neuköllner Schifffahrtskanals ist aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht umzusetzen.

Bis zur Fertigstellung des Brückenbauwerkes über den Britzer Verbindungskanal wird der nordöstliche Arm der Radschnellverbindung vom Süden auf dem Betriebsweg A 113 kommend östlich entlang des Britzer Verbindungskanals auf dem Berliner Mauerweg geführt. Diese Führung ist Teil der sogenannten Zwischenstufe und ist nach Fertigstellung des Brückenbauwerkes Britzer Verbindungskanal nicht mehr Bestandteil der Y-Trasse. Über die Chris-Gueffroy-Allee und die Britzer-Allee-Brücke gelangen die Radfahrenden auf die Neuköllnische Allee und in die Grünanlage entlang des Heidekampgrabens. Straßenunabhängig führt an dieser Stelle der Berliner Mauerweg bis zur Kieholzstraße. Eine Verbreiterung des vorhandenen asphaltierten Weges ist in diesem Abschnitt nicht erforderlich, da eine Wegebreite zwischen 4,5 und 5 Meter gegeben ist. Somit wird auch nicht in die vorhandenen geschützten Biotop eingegriffen. Lediglich eine sichere Querung der kreuzenden Straßen, die Entfernung der vorhandenen Umlaufsperrern sowie eine bedarfsgerechte Beleuchtung sind zu realisieren. Auf der Kieholzstraße wird die Führung der Zwischenstufe mit der derzeitigen Vorzugsführung der Endstufe vereint.

Zwischen dem östlichen und westlichen Streckenarm kann im Bereich des Britzer Hafens eine Verbindung geschaffen werden. Dies ist entweder über die Grenzallee oder über das Sieversufer und den Britzer Hafensteg möglich.



- R Radverkehr
- F Fußverkehr
- Kfz Kraftfahrzeug-Verkehr
- Sts Sicherheits-trennstreifen
- TT Taktile Trennung

Abbildung 16:  
Führung einer Radschnellverbindung  
an Hauptverkehrsstraßen  
(Ein- und Zweirichtungsverkehr)

© SHP Ingenieure/Design-Gruppe

## Bereich 5: Görlitzer Bahndamm/nordöstlicher Arm

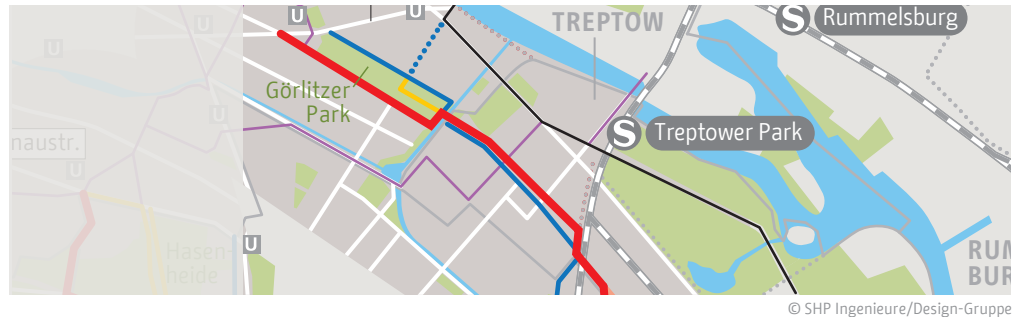


Abbildung 17: Bereich 3  
Legende siehe Seite 11

Ausgehend von der Kieffholzstraße ist auf Höhe der Treptower Straße geplant, die Radschnellverbindung entlang der A 100 auf den Bahndamm der ehemaligen Görlitzer Bahn zu führen. Von dort führt die Y-Trasse südlich entlang des Görlitzer Parks bis zum U-Bahnhof Görlitzer Bahnhof (vergleiche Abbildung 17). In diesem Bereich wird die Radschnellverbindung sowohl als Sonderweg als auch als Radweg entlang von Hauptverkehrsstraßen geführt.

Der Görlitzer Bahndamm und die vorhandenen Brückenbauwerke stehen unter Denkmalschutz. Somit muss der Ausbau auf eine Art erfolgen, dass der Charakter des Bahndammes erhalten bleibt. Derzeit ist ein unbefestigter Weg vorhanden, der verbreitert, befestigt und beleuchtet werden muss, um den Radschnellverbindungs-Standards zu entsprechen. Da die vorhandenen Brückenbauwerke sanierungsbedürftig sind und Engstellen darstellen, ist es geplant sie instand zu setzen und durch neue Brückenbauwerke zu ergänzen. Die Umbauvarianten werden in den nächsten Planungsstufen mit der zuständigen Denkmalschutz-Behörde abgestimmt. Ebenfalls müssen notwendige Eingriffe in den Baumbestand geprüft werden. Die Begrünung des Dammes ist eine Ersatzmaßnahme für den Bau der A 100. So ist es möglich, dass aus Denkmal- und Naturschutzgründen statt des Bahndammes die Alternativvariante über die Kieffholzstraße realisiert werden muss (siehe unten).

Über befahrbare Rampen soll eine Verbindung vom Bahndamm zur Wiener Straße hergestellt werden. Auf der Wiener Straße soll der Radverkehr auf beidseitigen Radfahrstreifen geführt werden. Diese Maßnahme wird zur Folge haben, dass der Parkraum auf der nordöstlichen Seite der Straße entfällt. Die Anordnung einer Fahrradstraße wurde ebenfalls geprüft, ist jedoch aufgrund der derzeitigen Kraftfahrzeug-Verkehrsstärke und der hohen Anzahl an Parkwechsellvorgängen als unsicher für den Radverkehr eingestuft worden. Für den derzeitigen Geh- und Radweg bestehen Umgestaltungspläne, die eine Führung der Radschnellverbindung in der Baumallee nicht zulassen.

Alternativ zur Führung auf dem Bahndamm ist eine Führung als Fahrradstraße auf der Kieholzstraße möglich. Auch bei dieser Variante ist ein neues Brückenbauwerk zum Überqueren des Landwehrkanals und zur Anbindung der Wiener Straße erforderlich. In der Bewertung hat die Führung auf der Kieholzstraße im Vergleich zur derzeitigen Vorzugsvariante schlechter abgeschnitten, da Konflikte mit dem fließenden und ruhenden Kraftfahrzeug-Verkehr sowie mit dem ÖPNV zu erwarten sind. Darüber hinaus ist die Kieholzstraße durch zahlreiche Kreuzungen geprägt.

Zwischen dem Görlitzer Ufer und der Skalitzer Straße wurde als weitere Variante die Führung als Fahrradstraße über die Görlitzer Straße betrachtet. Das vorhandene Kopfsteinpflaster müsste im Zuge der Radschnellverbindung entfernt und die Straße asphaltiert werden. Wie auch in der Wiener Straße würden Parkplätze entfallen. Eine Versiegelung der Görlitzer Straße ist seitens des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg nicht gewünscht. Aus diesem Grund stellt die Görlitzer Straße keine Alternativführung dar.

Die Führung durch den Görlitzer Park wurde aufgrund der zu erwartenden Konflikte mit Erholungssuchenden verworfen. Diese Variante wurde darüber hinaus von Bezirksseite abgelehnt.

## Kosten und Wirtschaftlichkeit

Die Planungs- und Baukosten der derzeitigen Vorzugsvariante (ohne Zubringerstrecken) werden zum derzeitigen Planungsstand mit circa 40 Millionen Euro brutto für den Endausbau und 3,4 Millionen Euro brutto für die Zwischenstufe kalkuliert. Die Kosten des Endausbaus hängen vor allem mit den neu zu errichtenden und zu sanierenden Brückenbauwerken zusammen. Im Endausbau machen sie knapp die Hälfte der Gesamtkosten aus. Eine Aufschlüsselung der Kosten ist in Tabelle 3 dargestellt. Die Kostenschätzung wird im Verlauf der nächsten Planungsschritte detailliert ausgearbeitet. Dementsprechend handelt es sich bei den aufgeführten Werten der Machbarkeitsuntersuchung nicht um die finalen Kosten (vergleiche Kapitel „Ausblick“).

Eine Umrechnung der Gesamtkosten auf die Kilometer der Strecke führt zu geschätzten Kosten von rund 2 Millionen Euro pro Kilometer für den Endausbau und 0,5 Millionen Euro pro Kilometer für die Zwischenstufe. Diese Umrechnung ermöglicht einen Kostenvergleich mit anderen Radschnellverbindungs-Projekten in Deutschland. Der Radschnellweg Ruhr (RS1) kostet laut Machbarkeitsstudie 1,8 Millionen Euro pro Kilometer<sup>6</sup>. Die Studie „Finanzierung des Radverkehrs bis 2030“ veranschlagt 1,1 Millionen Euro pro Kilometer für den Neubau von Radschnellverbindungen innerorts<sup>7</sup>. Im Kostenvergleich liegt die Y-Trasse damit aufgrund der Kosten hinsichtlich Ingenieurbauwerken im höheren Bereich (vergleiche Tabelle 3).

Dennoch ist die Berliner Radschnellverbindung gesamtwirtschaftlich positiv zu bewerten. Steigen Personen vom Auto auf das Fahrrad um, können sogenannte Personenkraftwagen-Kilometer eingespart werden. Mit einher gehen ein geringerer Ausstoß von CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen sowie sinkende Unfallzahlen, Krankheitskosten und Personenkraftwagen-Betriebskosten. Zudem entsteht durch die Radschnellverbindung ein Reisezeitgewinn. Im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse wurden die zu erwartenden Nutzen monetär bewertet und mit den Kosten ins Verhältnis gesetzt. Die Prognose der Verkehrsnachfrage wurde dafür mithilfe eines Verkehrsmodells ermittelt. Im Ergebnis übersteigen die zu erwartenden Nutzen die Investitionskosten in einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6. Die Wirtschaftlichkeit der Radschnellverbindung ist damit gegeben.

<sup>6</sup> Regionalverband Ruhr (2014):  
Machbarkeitsstudie  
Radschnellweg Ruhr RS1  
Endbericht

<sup>7</sup> Prognos AG (2019):  
Finanzierung des Radverkehrs  
bis 2030



Kostenfaktor	Kosten in Euro	
	Endausbau (brutto)	Zwischenstufe brutto)
freie Strecke	13.240.00	1.800.000
Knotenpunkte	2.282.500	1.160.000
Ingenieurbauwerke	20.037.000	30.000
Grunderwerb	904.000	143.000
Planung	3.556.000	299.000
<b>SUMME</b>	<b>40.019.000</b>	<b>3.432.000</b>

**Tabelle 3:**  
 Kostenschätzung exklusive Baunebenkosten (Stand August 2019)  
 Zu den Baunebenkosten gehören beispielsweise Kosten für Gutachten, Beratung, Altlasten- und Kampfmittelbeseitigung, Ingenieurvermessung sowie Öffentlichkeitsarbeit. Die Baunebenkosten können mit etwa 15 Prozent der ermittelten Baukosten angesetzt werden.

# 5. Ausblick

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

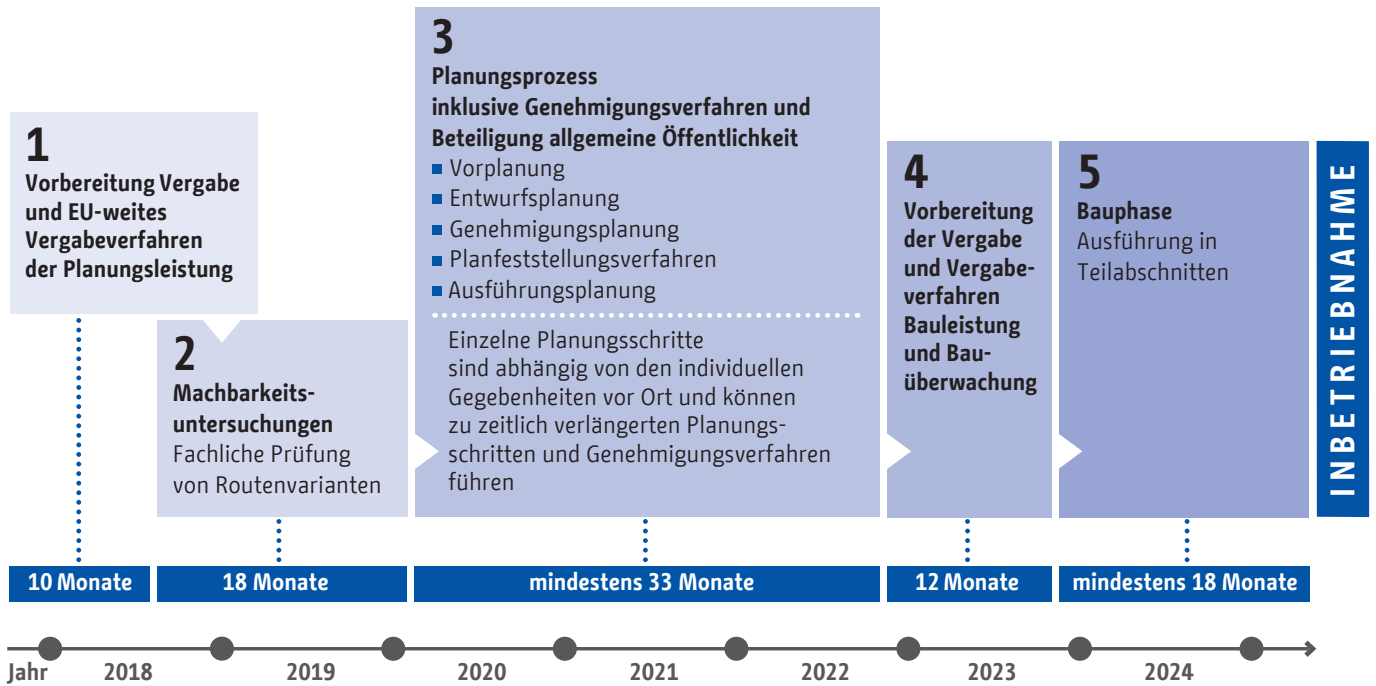
Anschließend wird die gesamte Planung für das erforderliche Genehmigungsverfahren aufbereitet, das sogenannte Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben Bürger\*innen, deren private Belange durch das Vorhaben betroffen sind, und Behörden, deren öffentliche Aufgabenbereiche berührt werden, die Möglichkeit sich im Anhörungsverfahren einzubringen. Ziel des Anhörungsverfahrens ist es, Einvernehmen zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen herzustellen. Im Fall, dass keine Einigung getroffen wird, wird die Planfeststellungsbehörde beide Seiten abwägen und eine Entscheidung fällen. Das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss, welcher die für das Vorhaben erforderlichen einzelnen behördlichen Entscheidungen, Erlaubnisse und Zulassungen ersetzt und dem Projekt auf diese Weise Rechtssicherheit gibt<sup>8</sup>. Die genaue Führung der Radschnellverbindung steht somit erst mit dem Planfeststellungsbeschluss fest.

<sup>8</sup> Weitere Details unter:  
[https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/planfeststellungen](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/planfeststellungen)

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

Die erforderlichen Schritte bis zur Inbetriebnahme der Radschnellverbindung sind in Abbildung 18 zusammengefasst. Die hierin dargestellten Termine sind Prognosen und nicht verbindlich, da es nicht möglich ist, alle wesentlichen Entwicklungen in komplexen Bauprojekten mit Genehmigungsverfahren, zu denen auch die Radschnellverbindungen zählen, im frühen Stadium der Projektentwicklung valide vorherzusehen. Über den Projektverlauf wird kontinuierlich auf der Webseite von infraVelo informiert<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> <https://www.infravelo.de/projekt/y-trasse/>



© Design-Gruppe

**Abbildung 18:**  
Zeitplanung für die Bearbeitung der Radschnellverbindungen Teltowkanalroute, Königsweg – Kronprinzessinnenweg und Y-Trasse (Stand April 2020)



# Projektbeteiligte

## **Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Y-Trasse Ergebnisbericht**

Stand: September 2020

### **Vorhabenträgerin und Herausgeberin: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

Kontakt für Rückfragen:

Telefon: 030 700 906-342

E-Mail: radschnellverbindung@infravelo.de

### **Auftraggeberin:**

GB infraVelo GmbH  
Mariendorfer Damm 1  
12099 Berlin

### **Auftragnehmer:**

SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon: 0511 3584-450  
Fax: 0511 3584-477  
E-Mail: 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:**

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

### **Layout:**

Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe

