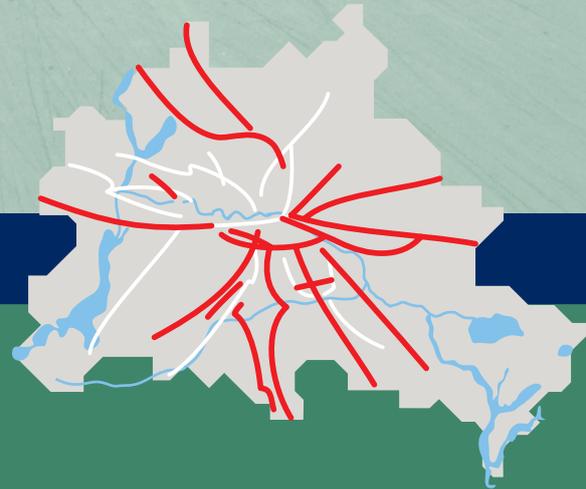




© SHP Ingenieure

Berlin: mobiler



Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet

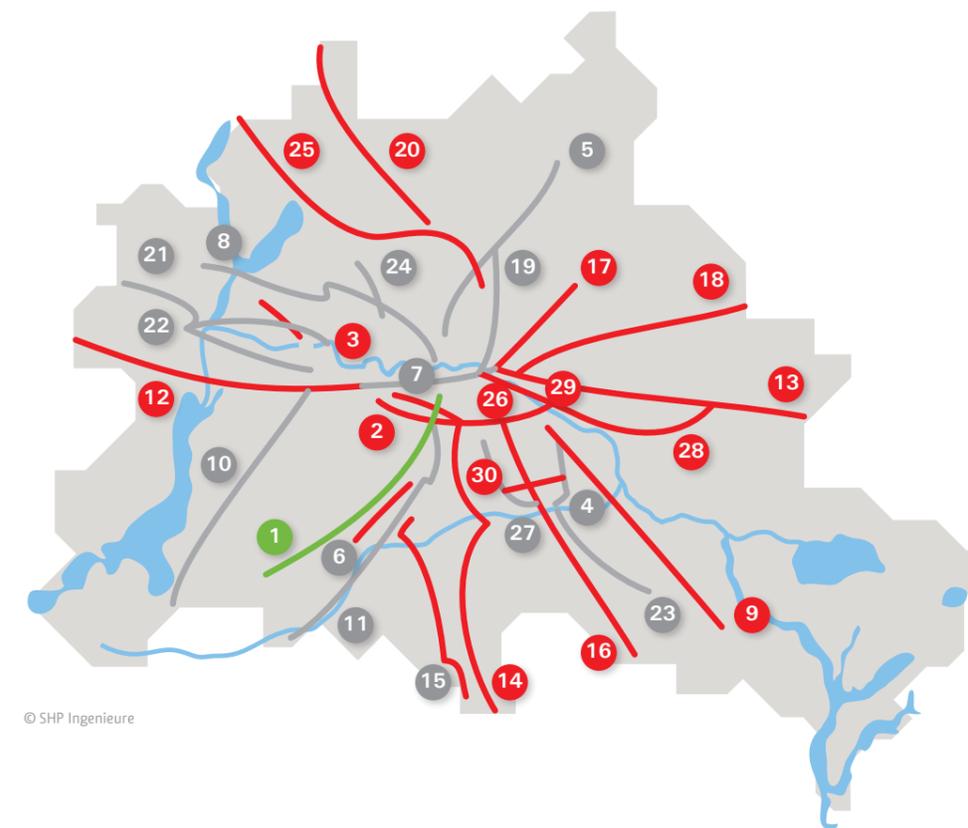
Endbericht | Anhang

Inhalt

Einleitung	3
Bewertung Trassenkorridore	4
Bewertungsverfahren: Beispiel Trassenkorridor 10	22
Impressum	23

Einleitung

12 Trassenkorridore wurden im Rahmen der Detailbetrachtung genauer untersucht (Top 12). Die Bewertungstabellen für die anderen 17 Trassenkorridore sind auf den folgenden Seiten abgebildet, ebenso die Bewertung der Potsdamer Stammbahn, die unabhängig von den anderen Trassenkorridoren bereits auf Machbarkeit untersucht und somit bei der Detailbetrachtung nicht berücksichtigt wurde.



17 Strecken wurden nicht im Rahmen der Detailbetrachtung untersucht.

© SHP Ingenieure

- | | |
|--|---|
| 1. Potsdamer Stammbahn | 16. Buschkrugallee – Waltersdorfer Chaussee |
| 2. U1 Radbahn | 17. Greifswalder Straße – Berliner Allee |
| 3. Siemensbahn | 18. Landsberger Allee – Marzahn |
| 6. Mittellage A 103 | 20. Gesundbrunnen – Frohnau |
| 9. Am Treptower Park – Adlergestell | 25. Henningsdorfer Straße – Bornholmer Straße |
| 12. Heerstraße | 26. Landwehrkanal |
| 13. Karl-Marx-Allee – Alt-Mahlsdorf | 28. Ostkreuz – Biesdorfer Friedhofsweg |
| 14. Mariendorfer Damm – Tempelhofer Damm | 29. Breite Straße – Ostkreuz |
| 15. Priesterweg – Lichtenrade | 30. Tempelhofer Damm – Grenzallee |

Trassenkorridor 1



Bewertung		TK 1	8,4 km
Potsdamer Stammbahn			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,0
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			1,4
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			3,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			3,0
Gesamtbewertung			2,5



Trassenkorridor 2



Bewertung		TK 2	8,4 km
U1 Radbahn			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,7
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			1,3
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			5,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			5,0
Gesamtbewertung			3,3



Trassenkorridor 3



Bewertung		TK 3	3,0 km
Siemensbahn			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,3
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			3,1
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			3,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			3,0
Gesamtbewertung			3,1



Trassenkorridor 6



Bewertung		TK 6	3,0 km
Mittellage A 103			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,3
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			2,5
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			4,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,3

Keine Bilder vorhanden

Trassenkorridor 9



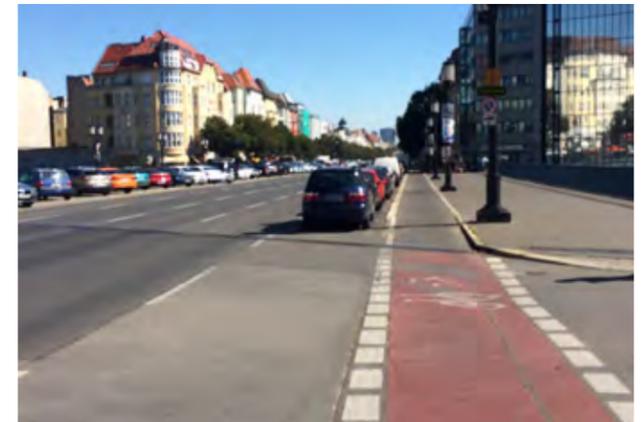
Bewertung		TK 9	12,5 km
Siemensbahn			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,1
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			2,6
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			3,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			3,0
Gesamtbewertung			2,9

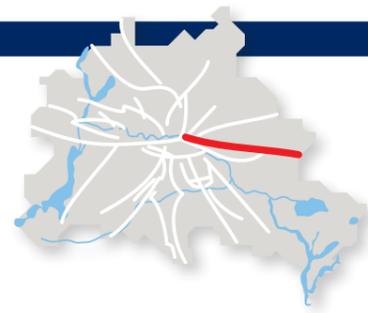


Trassenkorridor 12



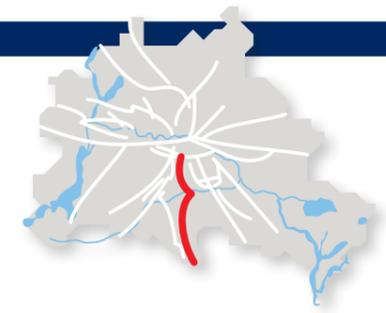
Bewertung		TK 6	14,1 km
Heerstraße			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,2
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			2,8
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			4,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,3





Trassenkorridor 13

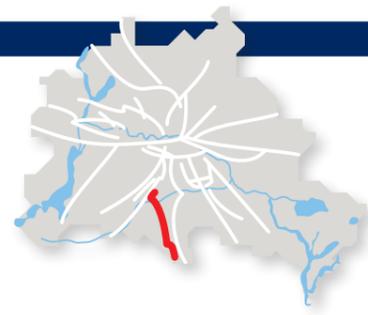
Bewertung		TK 13	14,8 km
Karl-Marx-Allee – Alt Mahlsdorf			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,3
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			2,9
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			3,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			3,0
Gesamtbewertung			3,1



Trassenkorridor 14

Bewertung		TK 14	16 km
Mariendorfer Damm – Tempelhofer Damm			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,0
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			3,4
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			2,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			2,0
Gesamtbewertung			2,8





Trassenkorridor 15

Bewertung		TK 15	8,5 km	
Priesterweg – Lichtenrade				
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
Adäquate Streckenlänge	•		5,0	2,0
Realisierbarkeit				
Nutzungskonkurrenz	•		10,0	5,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0	5,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0	5,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0	1,0
Attraktive Strecke	•		3,0	2,0
Einschätzung Infrastruktur				3,9
Potenziale/Erreichbarkeiten				
Hohe Verbindungsfunktion				
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5	5,0
Hohe Erschließungsfunktion				
Wohnen	•		10,0	4,4
Arbeiten				3,5
(Hoch-) Schule				3,0
Naherholung				4,2
Verknüpfung mit ÖPNV				
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4	4,3
Einschätzung Potenziale				4,1
Wirtschaftlichkeit				
Grobkostenschätzung				5,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit				5,0
Gesamtbewertung				4,3

Keine Bilder vorhanden

Trassenkorridor 16



Bewertung		TK 16	12,9 km	
Buschkrugallee – Waltersdorfer Chaussee				
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung	Note
Kriterien				
Infrastruktur				
Adäquate Streckenlänge	•		5,0	2,0
Realisierbarkeit				
Nutzungskonkurrenz	•		10,0	3,9
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0	4,6
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0	4,2
Geringe Reisezeit	•	•	8,0	3,0
Attraktive Strecke	•		3,0	3,1
Einschätzung Infrastruktur				3,7
Potenziale/Erreichbarkeiten				
Hohe Verbindungsfunktion				
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5	2,3
Hohe Erschließungsfunktion				
Wohnen	•		10,0	2,3
Arbeiten				4,5
(Hoch-) Schule				3,3
Naherholung				3,3
Verknüpfung mit ÖPNV				
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4	3,7
Einschätzung Potenziale				3,2
Wirtschaftlichkeit				
Grobkostenschätzung				3,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit				3,0
Gesamtbewertung				3,3



Trassenkorridor 17



Bewertung		TK 17	5,5 km
Greifswalder Straße – Berliner Allee			
Ziele Kriterien	Bestand	Nachher	Gewichtung
			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,9
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			1,6
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			3,0
Gesamtbewertung			2,8



Trassenkorridor 18



Bewertung		TK 18	11,7 km
Landsberger Allee – Marzahn			
Ziele Kriterien	Bestand	Nachher	Gewichtung
			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			2,8
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			3,0
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,3





Trassenkorridor 20

Bewertung		TK 20	11,7 km
Gesundbrunnen – Frohnau			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			2,8
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			3,0
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			4,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,3



Trassenkorridor 25

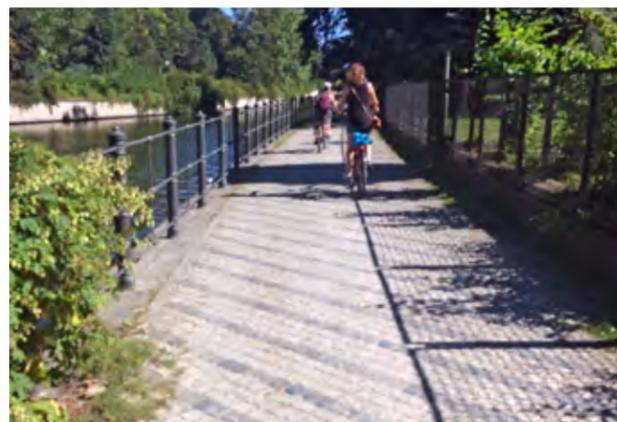
Bewertung		TK 25	16,6 km
Henningsdorfer Straße – Bornholmer Straße			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,3
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			3,5
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			5,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			5,0
Gesamtbewertung			4,0





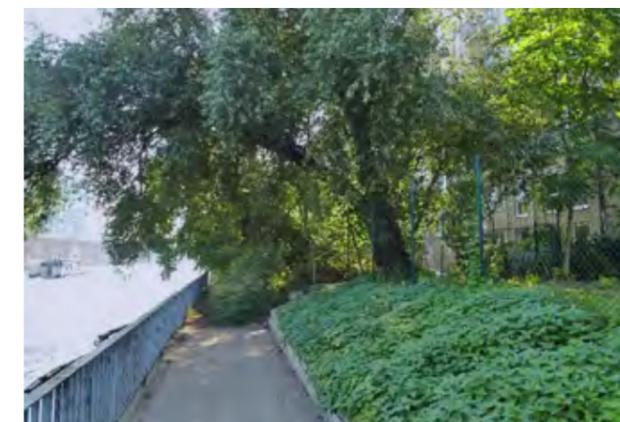
Trassenkorridor 26

Bewertung		TK 26	4,2 km
Landwehrkanal			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,6
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			1,9
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			5,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			5,0
Gesamtbewertung			3,5



Trassenkorridor 28

Bewertung		TK 28	9,7 km
Ostkreuz – Biesdorfer Friedhofsweg			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•		5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•		10,0
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•		10,0
Durchsetzbarkeit	•	•	10,0
Geringe Reisezeit	•	•	8,0
Attraktive Strecke	•		3,0
Einschätzung Infrastruktur			2,6
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr		•	7,5
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•		10,0
Arbeiten			
(Hoch-) Schule			
Naherholung			
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•		5,4
Einschätzung Potenziale			3,3
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			4,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,3



Trassenkorridor 29



Keine Bilder vorhanden

Bewertung		TK 29	5,8 km
Breite Straße – Ostkreuz			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•	5,0	5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•	10,0	3,3
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•	10,0	4,3
Durchsetzbarkeit	• •	10,0	4,3
Geringe Reisezeit	• •	8,0	1,0
Attraktive Strecke	•	3,0	3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,5
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr	•	7,5	2,0
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•	10,0	1,0
Arbeiten			1,5
(Hoch-) Schule			1,4
Naherholung			2,2
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•	5,4	2,3
Einschätzung Potenziale			1,6
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			4,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,0

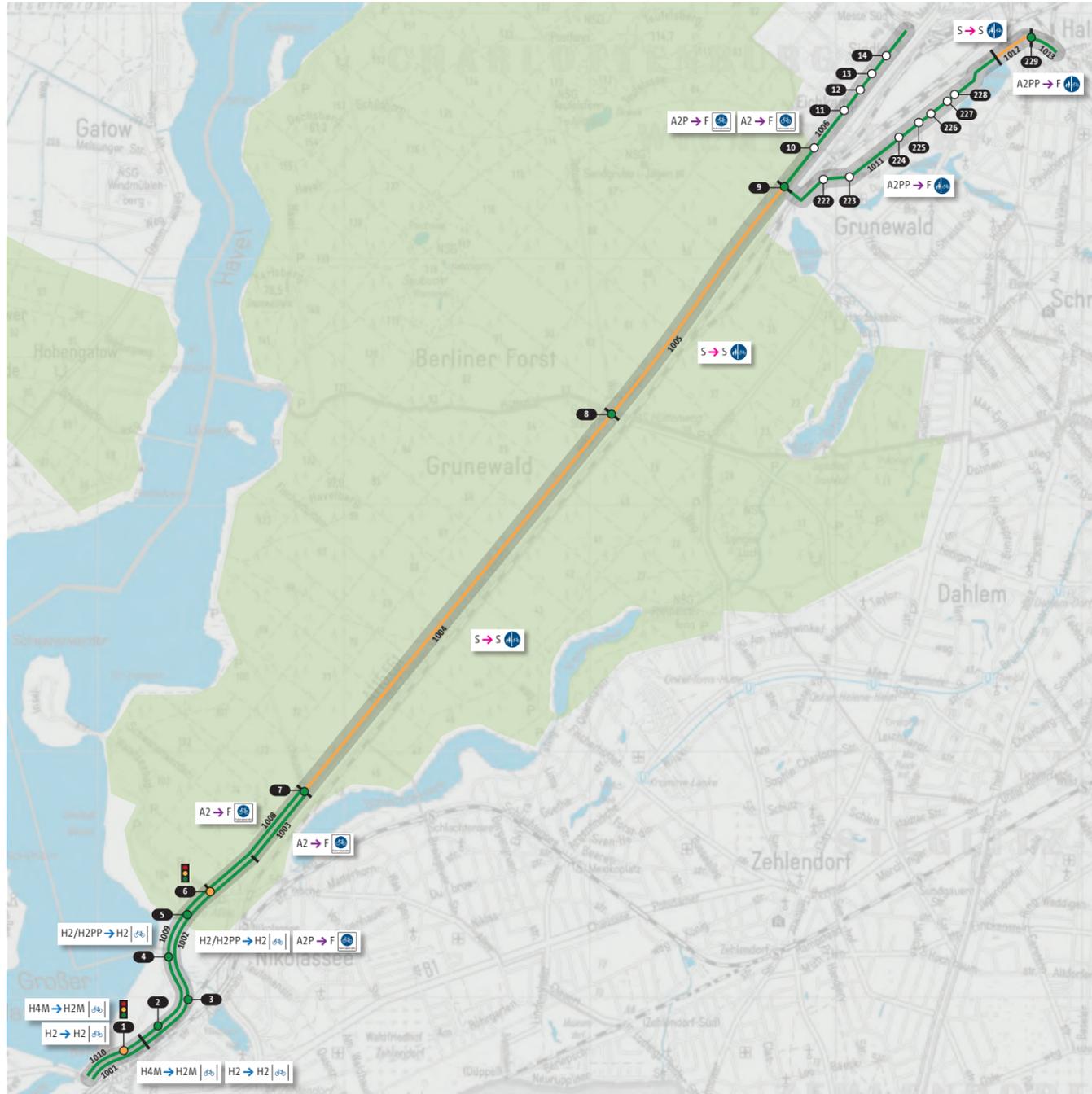
Trassenkorridor 30



Bewertung		TK 30	5,8 km
Tempelhofer Damm – Grenzallee			
Ziele	Bestand	Nachher	Gewichtung
Kriterien			Note
Infrastruktur			
Adäquate Streckenlänge	•	5,0	5,0
Realisierbarkeit			
Nutzungskonkurrenz	•	10,0	3,3
(Verkehrs-) Technische Komplexität	•	10,0	4,3
Durchsetzbarkeit	• •	10,0	4,3
Geringe Reisezeit	• •	8,0	1,0
Attraktive Strecke	•	3,0	3,0
Einschätzung Infrastruktur			3,5
Potenziale/Erreichbarkeiten			
Hohe Verbindungsfunktion			
Verbindungsfunktion Radverkehr	•	7,5	2,0
Hohe Erschließungsfunktion			
Wohnen	•	10,0	1,0
Arbeiten			1,5
(Hoch-) Schule			1,4
Naherholung			2,2
Verknüpfung mit ÖPNV			
Haltestellen des ÖPNV	•	5,4	2,3
Einschätzung Potenziale			1,6
Wirtschaftlichkeit			
Grobkostenschätzung			4,0
Einschätzung Wirtschaftlichkeit			4,0
Gesamtbewertung			3,0



Bewertungsverfahren: Beispiel Trassenkorridor 10



Das Bewertungsverfahren ist hierarchisch aufgebaut. Es bildet ein Zielsystem aus Zielen, Kriterien und zum Teil auch Unterkriterien ab. Ziele und Kriterien – soweit vorhanden auch Unterkriterien – werden unterschiedlich gewichtet.

Das im Endbericht ab Seite 14 beschriebene Zielsystem wird hier als tabellarische Zusammenstellung dargestellt. Die Tabellen zeigen alle Bewertungsergebnisse.

Nur die Ziele „Realisierbarkeit“ und „Attraktive Strecke“ lassen sich für die einzelnen Abschnitte beurteilen (Tabelle unten). Die meisten Ziele werden für den gesamten Verlauf der Trasse bewertet (Tabelle auf der folgenden Seite).

Trasse	Abschnittsnummer	Länge [km]	Realisierbarkeit			Attraktive Strecke			
			Nutzungskonkurrenz	Verkehrstechnische Komplexität	Durchsetzbarkeit	Oberflächenbeschaffenheit	Topografie	Einbauten	Soziale Sicherheit
10 Var. 1	1001	0,7	2	2	2	2	2	1	1
	1002	1,8	2	2	2	1	2	1	1
	1003	0,7	1	2	2	1	2	1	1
	1004	4,0	1	1	1	1	1	1	5
	1005	2,2	1	1	1	1	1	1	5
	1006	1,7	1	1	1	1	1	1	1
	1008	1,3	1	2	2	1	2	1	1
	1009	1,5	2	2	2	1	1	1	1
	1010	0,6	2	2	2	1	2	1	1
Gesamt			1,3	1,5	1,5	1,0	1,3	1,0	2,7
Gewichtung			10,0	10,0	10,0	1,0	4,0	3,0	4,0
Ergebnis			1,4			1,7			

abschnittsbezogene Bewertung,
Beispiel: Trasse 10, Variante 1

streckenbezogene Bewertung,
Beispiel: Trasse 10, Variante 1

Ziele	Kriterien	Unterkriterien	Gewichtung Unterkriterien	Bewertung Unterkriterien	Gewichtung Kriterien	Bewertung Kriterien	Gewichtung Ziele	Bewertung Ziele	Einschätzung
Infrastruktur									
Adäquate Streckenlänge	-				5	2,00	5	2	1,7
Realisierbarkeit	Nutzungskonkurrenz				10	1,34	10	1,4	
	(Verkehrs-)technische Realisierbarkeit				10	1,45			
	Durchsetzbarkeit				10	1,45			
geringe Reisezeit	Anzahl Knotenpunkte				8	1,00	8	2,0	
	Reisezeitgewinn RSV/MIV				8	3,00			
	Reisezeitgewinn RSV/ÖPNV				8	2,00			
attraktive Strecke	Oberflächenbeschaffenheit				1	1,05	3	1,7	
	Topografie				4	1,35			
	Einbauten				3	1,00			
	Soziale Sicherheit				4	2,72			
Potenziale									
Hohe Verbindungsfunktion	Verbindungsfunktion Rad	Anschluss an bestehendes überörtliches Radnetz (z.B. Fernradwege etc.)	10	1	7,5	3,17	7,5	3,2	
		Verbindung von Entwicklungszentren oder entlang von Entwicklungsachsen	5	5					
		Verbindung von Mittel- und Oberzentren (Stadtteilzentren)	10	5					
		Bevölkerungsprognose	5	2					
Hohe Erschließungsfunktion	Wohnen	Einwohnerdichte	10	5	9	5,00	6,4	4,5	
		Wohnungsneubaugebiete	8	5					
	Arbeiten	Arbeitsplatzdichte	10	5	7	4,33			
		Top 10 Unternehmen und Standorte	7	3					
		besondere öffentliche Einrichtungen	4	5					
	(Hoch-)Schule	Plätze in weiterführenden Schulen	6	4	7	4,57			
		Studienplätze	8	5					
	Naherholung/Freizeit	Einkaufszentren	Sportstätten	3	5	2,75			3,55
			Badeseen	4	1				
			Kinos und Kultur	2	5				
Verknüpfung mit ÖPNV	Haltestellen ÖPNV	Bus	1	4	5,4	4,37	5,4	4,4	
		Tram	8	5					
		U-Bahn	8	5					
		S-Bahn	8	3					
		Fernbahn	2	5					
Verlagerungspotenzial	Verlagerungspotenzial	-	-	-	8	5,00	8	5	
Wirtschaftlichkeit									
	Strecke				1	1,0			
	Knotenpunkte				1	1,0			
	Ingenieurbauwerke				1	-			
	Betrieb und Unterhaltung				1	4,0			
									2,0

Die Kosten für den Ausbau der Strecke wurden abschnittsbezogen für die empfohlene Radverkehrsführung ermittelt. Dabei wurde die Standardausstattung, welche eine Randmarkierung der RSV, Piktogramme auf der Strecke und Wegweisung enthält, zugrunde gelegt. Bei Markierung eines Radfahrstreifens wurde zusätzlich ein Kostenansatz für die flächenhafte Markierung der Radverkehrsanlage berücksichtigt. Wurde ein Ausbau des Weges im Seitenraum zu einem getrennten Geh- und Radweg empfohlen, sind zusätzliche Kosten wie die Anpassung der Böschung, Entwässerung oder der Umbau für den ruhenden Verkehr berücksichtigt worden. Bei Abschnitten ohne Beleuchtung sind Kosten für die Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung eingeflossen. Die jeweiligen Kostensätze sind im Endbericht aufgeführt. Bezogen auf die Kosten der Strecke pro laufenden Kilometer ist der Trassenkorridor 10 einer der günstigsten Trassenkorridore und wird mit der Note 1 bewertet.

Bei der Markierung von Radfahrstreifen wurden Kostensätze für eine flächenhafte Roteinfärbung hinterlegt, bezogen auf die Ausdehnung des Knotenpunktes. Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße sind die Kosten für die Knotenpunktmarkierung bereits in der Standardausstattung der Strecke inbegriffen. Im Zuge des getrennten Geh- und Radweges (Knotenpunkte 7, 8, 9) soll die Radschnellverbindung Vorfahrt an den Knotenpunkten erhalten; dazu ist eine entsprechende Ummarkierung und Beschilderung erforderlich. Zwei Knotenpunkte müssen zur sicheren Führung des Radverkehrs teilweise umgebaut werden, die Signalisierung für Radfahrende muss angepasst werden. Bezogen auf die Kosten für den Umbau der Knotenpunkte pro laufenden Kilometer ist der Trassenkorridor 10 einer der günstigsten Trassenkorridore und wird mit der Note 1 bewertet.

Ingenieurbauwerke müssen im Zuge des Trassenkorridors 10 nicht saniert oder neu gebaut werden.

Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Radwege wurden für die Abschnitte angesetzt, die bisher nicht beleuchtet sind oder bei denen kein Wegebestand vorhanden ist. Die Kostenschätzung liegt hier bei 2.500 Euro pro Kilometer im Jahr (Erfahrungswerte) – und wird nur für eigenständig geführte Radwege angesetzt. Die Kosten wurden demzufolge nur für die Abschnitte 1004 und 1005 berücksichtigt und belaufen sich auf etwa 15.500 Euro jährlich. Im Vergleich zu den anderen Trassenkorridoren der Top 12 fallen die Kosten relativ hoch aus – sie werden mit der Note 4 bewertet.

Die Kosten sind Nettopreise und beinhalten keine Nebenkosten/Planungskosten. Die Gesamtbewertung der einzelnen Zielfelder ist im Endbericht zu finden.

Strecke 11,1 km	Kosten [T €]
Standard-Ausstattung	396
Markierung	63
Beleuchtung	620
RSV + GW	565
Bo/Bö/Ent	220
Anpassung Haltestellen	300
Summe Strecke	2.164
€/km	194
Note	1

Knotenpunkte	Kosten [T €]
flächenhafte Roteinfärbung	6
Markierung, Beschilderung, Vorfahrtänderung	15
Anpassung Signalisierung	30
Teilumbau Knotenpunkte	250
Summe Knotenpunkte	301
€/km	27
Note	1

Wirtschaftlichkeit (Grobkostenschätzung)	
Strecke	1,0
Knotenpunkte	1,0
Ingenieurbauwerke	-
Betrieb und Unterhaltung	4,0
Note	2,0

Die Zielfelder Infrastruktur, Potenziale und Wirtschaftlichkeit flossen jeweils zu einem Drittel in die Gesamtbewertung ein.

Für den Trassenkorridor 10 ergibt sich die Gesamtnote 2,0.

Zielfeld	Bewertung Zielfeld	Gesamtnote
Infrastruktur	1,7	2,0
Potenziale	4,3	
Wirtschaftlichkeit	2,0	

Impressum

Herausgeber

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

in Zusammenarbeit mit

Arbeitsgemeinschaft
SHP Ingenieure
grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH
Technische Universität Berlin,
Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb
Design-Gruppe

Redaktion

Martin Mroß, Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Melissa Latzel, SHP Ingenieure
Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe

Layout

Gisela Sonderhüsken
www.design-gruppe.com

Berlin, Februar 2018

Ihre Ansprechpartner



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

Martin Mroß
Tel.: +49-(0)30-9025 1749
Fax: +49-(0)30-9025 1050
Martin.Mross@SenUVK.berlin.de
www.berlin.de/sen/uvk



SHP Ingenieure

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter
t.richter@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Dr.- Ing. Peter Bischoff
p.bischoff@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

