

Neue (Rad)wege für Steglitz-Zehlendorf Nebenroutenkonzzept Steglitz-Zehlendorf 2017



Zufahrt Schloßstraße im Jahr 2017

Neue (Rad)wege für Steglitz-Zehlendorf

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Teil I Netzstruktur	3
Methode	3
Planungsgrundlagen	3
Planungsgeschichte des Berliner Haupttroutennetzes	5
Durchführung der Routenplanung in Steglitz-Zehlendorf	6
Korridorplanung	8
Qualitätskriterien	9
Teil II Routenplanung	13
Vorschlag für eine Routenplanung (Arbeitstand Oktober 2010)	13
West-Ost-Route	13
Westabschnitt Zehlendorf – Wannsee	13
Ostabschnitt I Zehlendorf – Lichterfelde-Ost	26
Ostabschnitt II Lichterfelde-Ost – FU Geocampus – Wohngebiete in Marienfelde	40
Nordwest-Südost-Route Grunewald – Dahlem – Steglitz - Tempelhof	45
Westabschnitt Grunewald – Dahlem – Steglitz	45
Ostabschnitt Steglitz Tempelhof-Schöneberg	48
Anbindung Schloßstraße	54
Verbindung Schloßstraße - Teltowroute	55
Verbindung Schloßstraße Nordbereich – Wannseeroute / Breitenbachplatz	57
Verbindung Schloßstraße - Westcity	60
Verbindung Schloßstraße - Lichterfelde	60
Route Schloßstraße – Birkbuschstraße – Lichterfelde-Ost	61
Nord-Süd-Route Wilmersdorf – Zehlendorf-Zentrum - Teltow	67
Nordabschnitt Zehlendorf – Dahlem / Grunewald	67
Südabschnitt Zehlendorf - Teltow	70
Teil III Prioritäten	76
Teil IV Schlusswort	78

Anlagen

Fahrradverkehrskonzept Steglitz-Zehlendorf

Neue Wege für Steglitz-Zehlendorf

Steglitz-Zehlendorf 2017

BA-Vorlage Bezirksradrouten Steglitz-Zehlendorf

Einleitung

Der Anlass zur Planung eines bezirklichen „Nebenroutennetzes“ ist das „Handlungsfeld Radverkehr“ der als BA-Beschluss vom **08.04.2008** beschlossenen **Nachhaltigkeitsziele für den Bezirk „Steglitz-Zehlendorf 2100“**.

„Als Ziel des Bezirksamtes wird die Verdreifachung des Fahrradverkehrs bis zum Jahr 2020 angestrebt. Zur Umsetzung dieses Ziels ist als vereinbarte Maßnahme die `Aktualisierung der bezirklichen Radroutenplanung als Ergänzung des berlinweiten Fahrradrouthenauptnetzes bis 2010` benannt. Ziel ist u.a. die bessere Erreichbarkeit der bezirklichen Subzentren. Vorrang haben möglichst Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen.“

Die Abteilung Bauen, Stadtplanung und Naturschutz hat bereits im März 2007 einen „Runden Tisch Fahrradverkehr“ installiert. Eine dort geführte erste Abstimmungsrunde zum Thema Nebenroutennetz war als „Brainstorming“ konzipiert, in der die Teilnehmer aufgefordert waren, Anregungen zum Thema Fahrradverkehr im Bezirk und vordringliche Handlungsbedarfe vorzutragen. Ebenso wurde der Sachstand der Radwegeplanung bzw. des –baus vorgetragen.

Da im Verlauf der weiteren Abstimmungen am Runden Tisch die Diskussion begann, sich auf ein bezirkliches Radrouthenetz zu konzentrieren, wurde die Einsetzung einer sich ausschließlich mit diesem Themenkomplex befassenden Arbeitsgruppe beschlossen. Die Organisation dieser Arbeitsgruppe ist im Fachbereich Stadtplanung angesiedelt. Die Einsetzung dieser Arbeitsgruppe ist begründet durch den o.g. Nachhaltigkeitsbeschluss.

Die Arbeitsgruppe setzt sich zusammen aus Vertretern folgender Verwaltungen bzw. Organisationen:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abt. VII

BVG

Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf, Umweltamt, Arbeitsgruppe Nachhaltigkeit

Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf, Fachbereiche Tiefbau und Stadtplanung

Lokale Agenda

ADFC

BUND

Radsport Südwest als Vertreter der lokalen Fahrradwirtschaft

Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe fand am 17.07.2008 statt. Nach den inhaltlichen und theoretischen Abstimmungsrunden fanden in den Sommermonaten Beradelungen der vorher diskutierten Routenvarianten statt.

Teil I Netzstruktur

Methode

Planungsgrundlagen

Als Grundlage der Netzbildung sind Zentren von gesamtstädtischer bzw. hoher bezirklicher Bedeutung der Bereiche Kultur, Wissenschaft, Handel, Verkehr und Erholung definiert. Ergänzt wird diese Liste um Nachbargemeinden und Nachbarbezirke. Zwischen diesen Zentren werden Verkehrsbeziehungen vorausgesetzt.*

Die Standorte sollten um höher verdichtete Wohngebiete und Schulen mit mehr als 1000 Schülern ergänzt werden. Darauf ist jedoch im Verlauf der weiteren Bearbeitung verzichtet worden, da sich diese Standorte mit den genannten Zentren decken. Das Gymnasium Steglitz ist z.B. als verkehrserzeugender Ziel- /Quellpunkt Bestandteil des Einkaufszentrums Schloßstraße. Das Gleiche gilt für die im Zentrum von Zehlendorf angesiedelten Schadow- und Droste-Hülshoff-Gymnasien und die Beuckeschule. Die verdichteten Wohngebiete sind ihrerseits räumlich ebenfalls deckungsgleich mit Handels- bzw. Verkehrsstandorten.

Kleinteilige Verbindungen innerhalb von Wohngebieten zu Grundschulen etc. werden nicht als Bestandteil der Routenplanung berücksichtigt. Es wird als notwendig vorausgesetzt, dass innerhalb der Quartiere sichere Wegeführungen für Radfahrer, vor allem auch radfahrende Kinder, angeboten werden bzw. angeboten werden müssen.

Gleichrangig mit diesen Zentren werden im Sinne von Ziel- Quellbeziehungen die den Bezirk querenden, übergeordneten Radrouten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gewertet. Die Einbeziehung dieser übergeordneten Routen entspricht den im Handlungsfeld 8.5.6 festgeschriebenen Zielsetzungen der Nachhaltigkeit.

Ausgehend von den Routen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als gesamtstädtischem Netz der sog. Hauptrouten werden die bezirklichen Radrouten als Nebennetz bezeichnet.

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf wird von folgenden übergeordneten Radrouten gequert:

Europaradroute R1 Calais – St. Petersburg

Glienicker Brücke – Havelufer – Pfaueninselchaussee – Kulturstandorte Straße Am Großen Wannsee, Bf. Wannsee / Schiffsanlegestelle Kronprinzessinnenweg – Havelchaussee
Erschließung des Weltkulturerbes Glienicke, Nikolskoe, Pfaueninsel, Bf. Wannsee / Schiffsanlegestelle, Strandbad Wannsee (über Abzweig), Erholungsgebiete Havelufer / Großes Fenster

Im westlichen Abschnitt zwischen Pfaueninselchaussee und Wannseebrücke / Conradstraße beträgt die Zahl der Radfahrer 2 400 pro Tag. Westlich von der Pfaueninselchaussee besteht eine Abnahme um nahezu die Hälfte. Es ist davon auszugehen, dass diese Zahl über die Pfaueninselchaussee die genannten attraktiven Ziele entlang des Havelufers erreicht.

Berliner Mauerweg

Südliche Bezirksgrenze, Anbindung der Gemeinden Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow, Potsdam

Erschließung identisch R1 bis Bf. Wannsee

* Anlage: Tabelle Standorte von überbezirklicher und hochrangiger bezirklicher Bedeutung

Route Berlin – Leipzig

Bf. Südkreuz, Eisenbahnsüdgelände / (in Tempelhof) Hans-Baluschek-Park – Südende - Teltowkanal – Edenkobener Steg – Alt-Lankwitz – Mühlenstraße – Gallwitzallee – Sondershauser Straße – Fortsetzung über Berliner Mauerweg

Geringe Erschließungsqualität, Anbindung Lankwitz Kirche und über Abzweig FU-Geocampus

Im Bereich dieser Route bestehen heute keine Zahlen über Radverkehrsmengen, da sich die Route noch in der Ausbauphase befindet und Radverkehrszählungen nur im Zusammenhang mit routinemäßigen Kfz-Zählungen durchgeführt werden.

Route Wannsee RR1

Südwestkorso – Breitenbachplatz – Dahlemer Felder – Dahlem Dorf – Löhlein- / Brümmerstraße – Argentinische Allee – Mexikoplatz – Matterhornstraße – Kronprinzessinnenweg Bf. Wannsee / Schiffsanlegestelle

Erschließung der FU Standorte Dahlem, Museen Dahlem, Domäne, Erholungsgebiete Grunewald Seenkette Strandbad Wannsee (über Abzweig),

Verbindung zu Berliner Mauerweg und Europaradroute R1

Die durchschnittliche Belegung dieser Radroute mit ca. 1 500 Radfahrern / Tag zeigt die Alltagstauglichkeit dieser Verbindung. Am Mexiko-Platz ist eine abrupte Reduzierung auf ein Drittel der Belastung zu registrieren. Die Zahl der Radfahrer findet sich am Knoten Lindenthaler Allee / Potsdamer Chaussee wieder. Verzweigungen bestehen auf den Wegen in die südlichen Nachbargemeinden und zur FU Tierklinik.

Teltowroute

Friedenauer Brücke – Lauenburger Straße – Sedanstraße – nördliches Ufer des Teltowkanals bis Wismarer Straße / Eugen-Kleine-Brücke - südliches Ufer des Teltowkanals – ab Landesgrenze Verbindung mit Berliner Mauerweg – Stadt Teltow

Erschließung Schloßstraße über Abzweig Verbindung (bezirkliches Routennetz) zum Bf. Südkreuz, FU Klinikum Benjamin-Franklin, Stadtpark Steglitz

Die Teltowroute entlang des Nordufers des Teltowkanals ist aufgrund der Wegebeschaffenheit (Schotteroberbau, kürzlich teilsaniert) und der fehlenden Beleuchtung nur bedingt alltagstauglich. Sie ist im Winterhalbjahr schon während der Berufsverkehrszeiten aus diesen Gründen kaum befahrbar. Die Fahrradbeleuchtung ist kaum ausreichend, um Unebenheiten sofort zu erkennen und die persönliche Sicherheit ist auf einem unbeleuchteten Weg nicht gewährleistet (sog. Angsträume). Es besteht keine Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Der Abschnitt entlang des Teltowkanalufers ist darüber hinaus Bestandteil der mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abgestimmten grünen Hauptwege. Dadurch kann sich das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern verstärken.

Diese Route dient vorrangig dem Ausflugsverkehr und wird künftig noch an Bedeutung zunehmen, wenn die Planungen der Nachbargemeinden für eine durchgängige Radwegeverbindung bis zum Griebnitzsee realisiert werden können.

TR5 Tegel – Dahlem Dorf / TR 8 Dahlem Dorf - Erkner

Platz am Wilden Eber – Pacelliallee - Dahlem Dorf – Fabbeckstraße – Tietzenweg – Dorfanger Lichterfelde Kramerstraße - nördliches Ufer des Teltowkanals über Sedanstraße (Abschnitt identisch mit Teltowroute) – weiter mit Versatz über Edenkobener Steg (Verbindung mit Route Berlin – Leipzig) südliches Ufer des Teltowkanals bis Bezirksgrenze Tempelhof

Erschließung der FU Standorte Dahlem, Museen Dahlem, Domäne, über Abzweig FU Klinikum Benjamin-Franklin, über Abzweig Stadion Lichterfelde

Verbindung mit der RR1 in Dahlem Dorf sowie der geplanten bezirklichen Route von der Schloßstraße zum Großen Stern im Grunewald

Die Route TR 5 / 8 besteht derzeit nur als Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Sie ist jedoch bereits vom Planungsbüro SVU Stadt-Verkehr-Umwelt im Detail durchgeplant, so dass die erforderlichen Baumaßnahmen kurzfristig ausgeschrieben werden könnten. Es gibt zur Zeit keine Hinweise der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hinsichtlich der Terminierung zur Umsetzung. Aus Sicht der Arbeitsgruppe für das bezirkliche Radroutennetz sollte die Umsetzung kurzfristig erfolgen, da die Route innerbezirklich eine hohe Erschließungsqualität aufweist.

Auch wenn diese Route bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erst „auf dem Papier“ besteht, beweisen die Radverkehrszahlen mit einer Größe von bis zu 2 400 Radfahrern / Tag im Bereich Lichterfelde / Querung Teltowkanal über die Emil-Schulz-Brücke den Bedarf und die Notwendigkeit zur kurzfristigen Realisierung dieser Route.

Planungsgeschichte des Berliner Haupttroutennetzes

Die Planungen zum Haupttroutennetz begannen bereits in den 80er Jahren. Die Struktur und räumliche Zuordnung städtischer Zentren spielte seinerzeit bei der Planung nur eine untergeordnete Rolle. Vorrangig wurden Wohnstandorte als Planungsgrundlage herangezogen. Es wurde ein Raster über die Stadt gelegt mit dem Ziel, großräumige Verbindungen in Distanzen zwischen 15 – 25 Km abseits von Hauptverkehrsstraßen zu schaffen. Die Routenführung sollte möglichst umwegfrei auf hohem Qualitätsstandard umgesetzt werden. Die theoretische Grundlage bildete anfangs ein Gutachten, in dem Umwegfaktoren rechnerisch ermittelt wurden, um die Akzeptanz der Route zu gewährleisten. Die Erkenntnisse dieses Gutachtens wurden jedoch im Laufe der weiteren Planung nicht mehr berücksichtigt. Der Planungsansatz wurde zunehmend pragmatischer. Der Bestand der Fahrradverkehrsanlagen wurde hinsichtlich seiner Eignung für Haupttrouten geprüft und -um einen sparsamen Mitteleinsatz zu gewährleisten- so weit als möglich in die Planung integriert.

Veränderungen der Haupttrouten sind auch heute möglich, wenn die jeweilige Route noch nicht ausgebaut und beschildert ist und deutlich bessere Alternativen verfügbar sind. Die damalige Routenwahl hat sich jedoch heute als weitestgehend sinnvoll erwiesen. Wesentliche Korrekturen scheinen daher derzeit nicht erforderlich.

Dem bezirklichen Routennetz kommt die Funktion der Verdichtung unter Berücksichtigung der stadtstrukturellen Belange des Bezirks zu.

Die Umsetzung bereits geplanter Haupttrouten ist im bezirklichen Interesse, da das Nebenroutennetz auf dem Haupttroutennetz aufbaut und diese verdichtet.

Durchführung der Routenplanung in Steglitz-Zehlendorf

Die Hauptrouten und die Orte von gesamtstädtischer Bedeutung bilden lineare und punktuelle Gravitationszentren im Sinne der graphentheoretischen Netzbildung Verkehrserzeuger. Eine Gewichtung hinsichtlich ihrer verkehrserzeugenden Wirkung wird nicht vorgenommen.

Durch die Verbindung dieser Ort und Hauptrouten entstehen Planungskorridore die in späteren Planungsschritten Einzeluntersuchungen unterzogen werden. Aus diesen werden dann die konkreten Routen entwickelt. Es ist nicht vorgesehen, dass die Zentren unmittelbar über die Radroute erreichbar sein müssen, d.h. die Route „direkt am Haupteingang“ vom z.B. einem Museum oder einem Wissenschaftsstandort vorbeiführen muss, sondern ein kurzer beschilderter Abzweig von der Bezirksroute als Anbindung gilt.

Die Vernetzung von definierten Standorten gibt der Routenplanung eine klare theoretische Grundlage. Zur Festlegung der Routenführung wurde nicht die pragmatische Methode gewählt, dort eine Route vorzusehen, wo günstige Bedingungen bestehen, sondern dort, wo ein Zentrum sie räumlich erfordert. *

Es wurde auch nicht der anhand der Planungen in Pankow entwickelte Ansatz der Arbeitshilfe gewählt, dort Netze aufzubauen, die sich vorwiegend an bestehenden Radverkehrsanlagen orientieren. Der von der Arbeitsgruppe in Steglitz-Zehlendorf empfohlene systematische Netzaufbau ist in dieser Arbeitshilfe für Pankow nicht durchgeführt worden. Es entsteht dort eine Dichte, die eine klare Routenzuordnung mit der Einrichtung eines Leitsystems (Beschilderung) deutlich erschwert.

Die theoretische Planungsgrundlage in Steglitz-Zehlendorf berücksichtigt Bewohnerinteressen und bietet gleichermaßen eine Orientierungshilfe für Ortsfremde und Touristen. Die aus der Befragung gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen der Untersuchungen für ein Verkehrskonzept in Wannsee zeigen den Bedarf für Touristen, die die Orte der Kultur und der Erholung im Berliner Südwesten auch in großer Zahl mit dem Fahrrad aufsuchen.

Die vorgesehene klare Netzstruktur, die aus der Verknüpfung der o.g. markanten Orte entsteht, unterstützt eine künftige Beschilderung, die die Routenführung im Straßennetz eindeutig und logisch darstellen soll.

Die Beschilderung der Hauptrouten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung folgt dem System der Benennung der Ortsteilgrenzen. Für einen ortsunkundigen Radfahrer ist die Beschilderung z.B. am Dürerplatz (S-Bf. Friedenau) im Zuge der Teltowroute „Steglitz 0,9 Km“ wenig informativ.

Daher wird für das bezirkliche Radroutennetz in Steglitz-Zehlendorf eine Beschilderung empfohlen, die die Orte von gesamtstädtischer Bedeutung als Ziel benennt.

* Der theoretische Planungsansatz folgt damit nur sehr bedingt der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragten „Arbeitshilfe für die Planung - Nahbereichskonzepte für den Radverkehr, am Beispiel Pankow“, bearbeitet vom Büro Spath - Nagel, Berlin, Dez 2007.

Beschilderung wird neben der sicheren und komfortablen Befahrbarkeit der Route als gleichrangiger Faktor gewertet. Routenschilder mit klarer Zielausweisung stellen einen Merkpunkt im Straßenraum dar und fungieren dadurch als Werbemaßnahme für den Radverkehr. Der exakte Entfernungshinweis auf ein Ziel, das damit „real näher rückt“ als die vormals gefühlte größere Entfernung kann die Entscheidung für Fahrradnutzung entscheidend positiv beeinflussen.

» Gute Routenbeschilderung ist Fahrradmarketing! «

Korridorplanung

Die Zentren werden auf dem Arbeitsplan der Arbeitsgruppe graphisch verbunden. Es entstehen dadurch Schwerelinien, die die künftigen Routenkorridore kennzeichnen.

Die Planungskorridore werden auf ihre Potentiale für die künftige Routenführung untersucht. Gemäß den Vorgaben der Nachhaltigkeitsziele (Handlungsfeld 8.5.6) sind die Routen in Nebenstraßen zu führen.

„Vorrang haben möglichst Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen“

D.h., dass die Prüfung prioritär in dieser Richtung vollzogen wurde. Wenn jedoch das zentrale Kriterium der klaren, eindeutigen und damit möglichst versatzfreien Führung sich als nicht umsetzbar erwies, wird die Routenführung im Zuge von Hauptverkehrsstraßen geprüft.

Für eine Führung der Radrouten im Netz der Hauptverkehrsstraßen bzw. in Bezirksverbindungsstraßen sprechen folgende Argumente:

- Klare Orientierung im Straßennetz
- Geringe Umwegführung
- Schnelleres, zügiges Fahren, d.h. keine Berücksichtigung der Verkehrsregel „rechts vor links“ mit Bremsen und wieder anfahren auf kurzen Abschnitten
- Erkennbarkeit der Gleichwertigkeit des Radverkehrs
- Umverteilung des Fahrbahnraumes wie z.B. in der Schloßstraße
- Direkte Erreichbarkeit der Ziele

Gegen eine Führung über das o.g. Straßennetz sprechen neben dem Platzmangel, der gerade in Steglitz die dort im Falle einer Routenführung nötigen Radverkehrsanlagen erst nach umfassendem Umbau zulässt die erhebliche Belastung des Radfahrens durch Kfz-verkehrsbedingte Immissionen.

Auch wenn das Ziel, den Radverkehr aus Verkehrssicherheitserwägungen auf die Fahrbahn zu verlegen unterstützt wird, werden dennoch bauliche Radwege, die gemäß StVO nicht mehr benutzungspflichtig sind, auf ihre Tauglichkeit hinsichtlich der Integration in das Routensystem untersucht. Es ist ein Ziel, auch weniger sicheren Radfahrern ein komfortables Vorankommen zu gewährleisten. Dazu zählen auch Fahrräder mit Lasten- oder Kinderanhängern. Daher wird empfohlen, auch bauliche nicht benutzungspflichtige Radwege durch Sanierungsmaßnahmen aufzuwerten und verkehrssicher zu gestalten.

Es ist daher durchaus nicht als Widerspruch zu sehen, wenn eine Route durch eine Nebenstraße geführt wird und dennoch auf einer im unmittelbaren Umfeld dieser Route gelegenen Hauptverkehrsstraße Radverkehrsanlagen installiert oder angeordnet werden. Als Beispiel aus einem anderen Bezirk sei in Schöneberg die Routenführung über die Innsbrucker Straße bei paralleler Anordnung von Fahrradangebotsstreifen in der Martin-Luther-Straße zwischen Innsbrucker Platz und John-F.-Kennedy-Platz genannt.*

Die genannte Methodik der Zentrenverbindung mit den Ortsteilzentren von Zehlendorf und Steglitz lässt zwei Hauptkorridore in West – Ost – Richtung und einen in Nord – Süd – Richtung entstehen. Weitere Relationen sind durch die Hauptrouten in Kombination mit netzergänzenden Korridoren abgedeckt.

* s. Route Zehlendorf – Wannsee, Prüfung der Varianten Königsweg / B1

Qualitätskriterien

In Anlehnung an die Hauptroutenplanung wird auch beim bezirklichen Routennetz sichergestellt, dass die Routen durchgängig legal befahrbar sind und insgesamt einen fahrradfreundlichen Belag aufweisen. Letzteres bedeutet, dass weitestgehend Asphalt-, Beton-, Platten- oder Betonsteinbeläge vorhanden sein sollten und dass keine Abschnitte mit Kopfsteinpflaster im engeren Sinne (unregelmäßiges, nicht quaderförmiges Natursteinpflaster) und nur wenige, kurze Strecken mit regelmäßigeren Naturpflasterbelägen (z. B. gutes Reihen-, Kleinstein- oder Mosaikpflaster) enthalten sein sollten. Werden Pflasterstraßen nur teilweise asphaltiert, muss der Asphaltstreifen so breit sein, dass Radfahrer bei Begegnungen mit PKW den Asphaltstreifen nicht verlassen müssen: Hier bietet die Begegnungsbreite nach RASSt von 4,00 m bzw. reduziert 3,80 m einen Anhaltspunkt. Wenn der Autoverkehr nicht nach beiden Seiten auf das Pflaster ausweichen kann, darf die nutzbare Breite des Streifens diese Werte nicht wesentlich unterschreiten. Weitere Verbesserungen der Belagsqualität über die Mindestvoraussetzungen hinaus werden mittel- bis langfristig angestrebt.

Südlicher West – Ost –Planungskorridor:

Wannsee – Zehlendorf - Lichterfelde-Ost – Marienfelde

Erschließung Wannsee (Erholungsgebiete, Kulturstandorte, Anbindung R 1, Berliner Mauerweg) – über Abzweig Europarc Dreilinden – Museumsdorf Düppel - FU-Veterinär-campus – Ortszentrum Zehlendorf – Bundesarchiv – Lichterfelde-Ost (DB-Regionalhaltepunkt, Ortsteilzentrum) – FU-Geocampus – Verknüpfung Route Berlin-Leipzig - Wohngebiete in Marienfelde

Nördlicher West – Ost –Planungskorridor:

Grunewald – Dahlem – Steglitz - Tempelhof bzw. Lichterfelde-Ost

Erschließung Grunewald „Großer Stern“ Jagdschloss – Dahlem Dorf (FU Zentralstandort, Museen Dahlem, Domäne, Verknüpfung RR1 – Botanischer Garten / Museum – Ortsteilzentrum Steglitz Schloßstraße – Wilhelm-Förster-Sternwarte/ Carl-Zeiss-Planetarium/ Sommerbad am Insulaner - Tempelhof – Verknüpfung Route Berlin-Leipzig

Klinikum Benjamin-Franklin - Verknüpfung Teltowroute - Lichterfelde-Ost

Nord – Süd - Planungskorridor

Charlottenburg-Wilmersdorf Ortsteil Schmargendorf – Verknüpfung mit bezirklichem nördlichem West – Ost –Planungskorridor – Alliierten Museum - Generalkonsulat der USA - Verknüpfung RR1 – Ortsteilzentrum Zehlendorf – John-F.-Kennedy-Schule – Verknüpfung Berliner Mauerweg - Teltow

Netzstruktur

Die räumliche Anordnung der Planungskorridore lässt eine trapezförmige Figur entstehen, die durch die bestehenden bzw. in der Planung befindlichen Haupttrouten tangiert oder geschnitten wird. Es entwickelt sich daher ein Netz mit einer relativ gleichmaschigen Struktur.

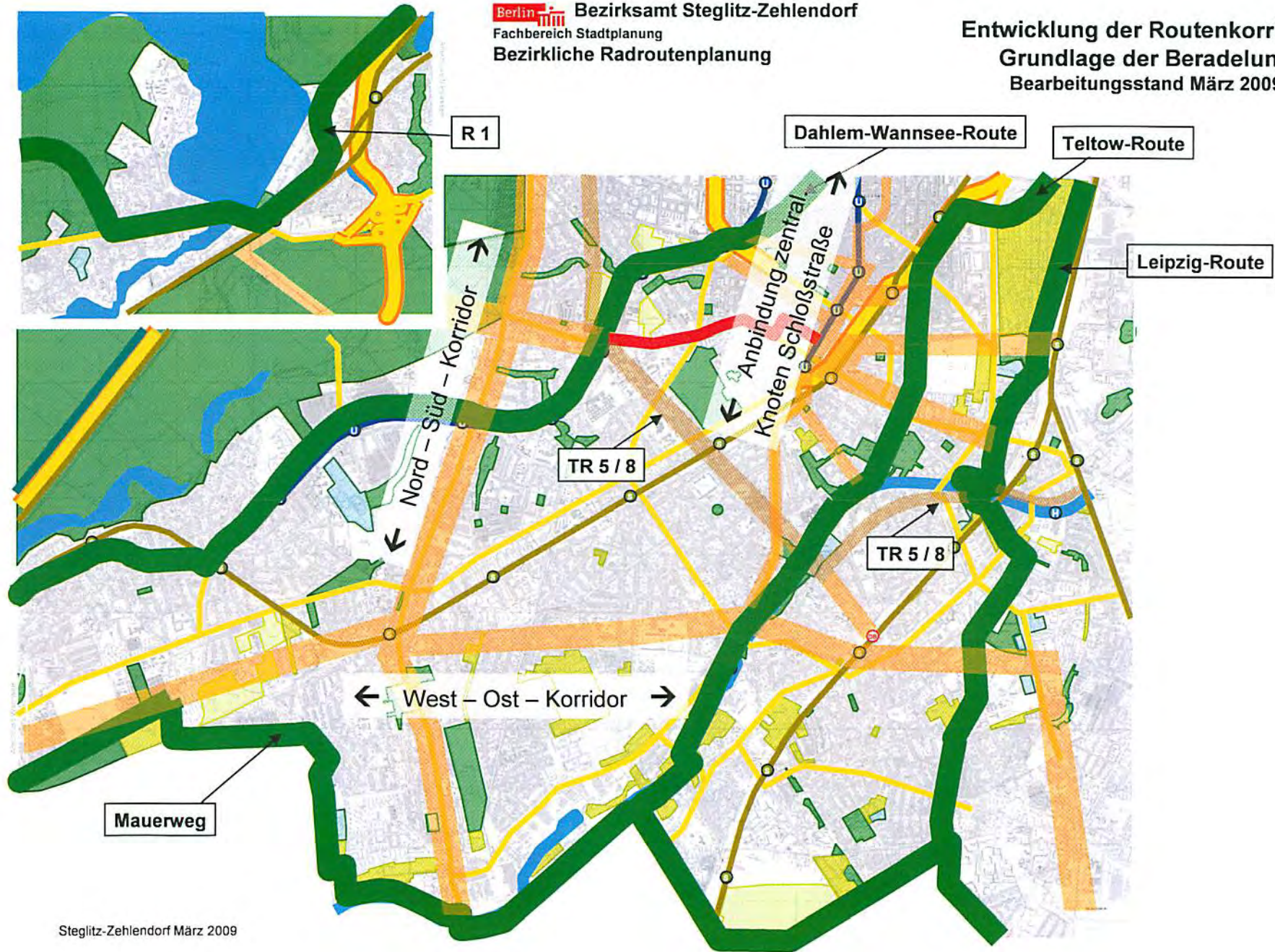
Zwei Hauptnetzknotten Zentrum Zehlendorf und die Schloßstraße in Steglitz sind entstanden. Unter Einbeziehung der Haupttrouten RR1 und der TR 5/8 besteht dann in Dahlem-Dorf ein weiterer Netzhauptknoten.



-  Berliner Hauptroute
-  Tour. Hauptroute
-  Bezirksroute (in der Diskussion)
-  Vernetzung
-  Wissenschaft und Forschung
-  Einkaufen
-  Kultur
-  Verkehr
-  Freizeit
-  Wirtschaft

Kleinmachnow

Teltow



Teil II Routenplanung

Vorschlag für eine Routenplanung

Arbeitsstand Oktober 2010

West-Ost-Route, Westabschnitt Zehlendorf – Wannsee

Innerhalb des Planungskorridors bestehen zwei Trassierungsvarianten zur Auswahl:

- B1, Potsdamer Chaussee
- Königsstraße / Königsweg

Die **Potsdamer Chaussee** ist mit einem baulichen Radweg in Substandard ausgestattet. Die Breite dieses Radweges beträgt ca. 1,00 m. Der Belag besteht überwiegend aus gegeneinander verkippten K-Platten. Getrennt von der Fahrbahn ist der Radweg durch einen ca. 1,50 m breiten entsiegelten Unterstreifen. Die alleeartige Baumreihe ist auf diesem Streifen gepflanzt. Diese städtebauliche gute Lösung führt jedoch zu erheblichen Wurzelaufbrüchen im Zuge des Radwegs. Dieser Radweg ist aufgrund der hier kurz dargestellten Mängel als Bestandteil einer Radroute nicht brauchbar. Die Fahrbahn ist je Richtung mit drei Spuren, d.h. zwei Fahr- und einer Parkspur ausgestattet. Der Mittelstreifen markiert die ehemalige Fahrbahn. Die Verkehrsbelastung beträgt 30 000 – 40 000 Kfz/Tag.

Die Radverkehrszahlen sind trotz der im Grundsatz ungünstigen Bedingungen auf Grund fehlender Alternativen relativ hoch: Am einzigen, zentral gelegenen Zählpunkt, dem Knoten Lindenthaler Allee beträgt die Verkehrsstärke 1 400 Radfahrer / Tag.*

Als zweite Trasse besteht die Führung über den **Königsweg**. Der Königsweg stellt die historische Verbindung zwischen Berlin über Zehlendorf nach Potsdam dar. Dieser zumindest ehemals bestehende Charakter einer übergeordneten Verbindung ist heute nicht erkennbar. Abschnittsweise ist die Verbindung für Kfz-Verkehr gesperrt und die Oberfläche geschottert. Dort ist auch Reiten zulässig.

Ausgehend vom Rathaus Zehlendorf werden die Routen untersucht.

Beide Trassierungsmöglichkeiten beinhalten bauliche und verkehrsorganisatorische Probleme.

Die Entscheidung für die Routenführung unter Einbeziehung des Königsweges wurde aus folgenden Gründen gefällt:

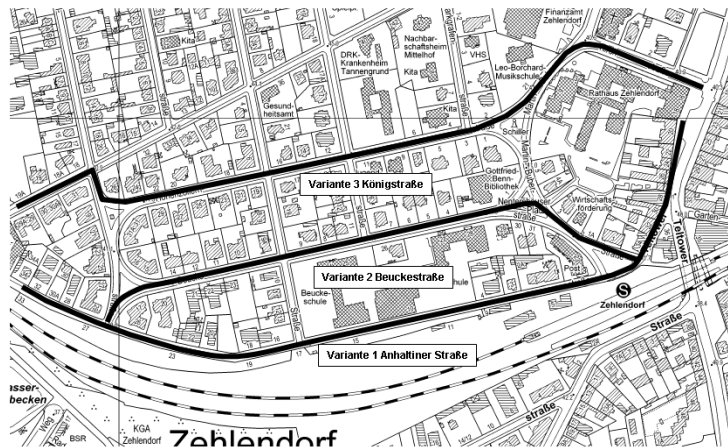
An erster Stelle steht der Beschluss der Nachhaltigkeit „Vorrang haben möglichst Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen.“ Auch wenn mit dem FU Veterinärstandort und dem in Kleinmachnow gelegenen Europarc Dreilinden hochrangige Ziele im Berufs- und Ausbildungsverkehr erreicht werden, hat diese Route ihre Hauptfunktion im Ausflugsverkehr nach Wannsee. Der westliche Abschnitt deckt sich mit der Führung des Berliner Mauerweges (westlich Benschallee). Die Route quert landschaftlich geprägte Räume und Waldgebiete.

Die B1 mit einer hohen Belastung durch Lärm und Abgase ist für den Freizeitverkehr ungeeignet. Dennoch sollten aufgrund der an der B1 liegenden Funktionen Radverkehrsanlagen qualitativ und hinsichtlich des Sicherheitsstandards verbessert werden.

* Die hier und im Folgenden genannten Radverkehrszahlen sind im Rahmen der Routineverkehrszählungen durch die VLB erhoben. Es handelt sich nicht um gesonderte Fahrradverkehrszählungen. Dadurch besteht die Wahrscheinlichkeit, dass Straßen mit einem real hohen Radverkehrsaufkommen, die aber nicht im VLB-Zählnetz liegen, nicht erfasst werden.

Im Bereich um das Rathaus Zehlendorf bestehen innerhalb des Korridors drei Varianten zur Planung der Route über den Königsweg:

- Anhaltinerstraße
- Beuckestraße
- Königstraße



Routenvarianten im Bereich Zentrum von Zehlendorf

Mit der Zielsetzung einer klaren Routenführung stellt die Führung durch die **Anhaltinerstraße** die beste Lösung dar. Beginnend am S-Bahnhof folgt die Route der Bahntrasse als räumlicher Orientierung. Diese räumliche Orientierung an der Bahntrasse führt dazu, dass diese Verbindung bereits heute von Radfahrern trotz der nicht befahrbaren Oberfläche der Anhaltinerstraße bevorzugt genutzt wird. Die Radfahrer nutzen vorzugsweise den relativ schmalen Gehweg.

Die Sanierung der Fahrbahnoberfläche entspricht einem Neubauvorhaben, das hier eindeutig unter Anwendung des Straßenausbaubeitragsgesetzes zu finanzieren wäre. Da vor allem die Anlieger auf dem Bahngelände Kleingewerbetreibende sind, wäre eine anteilige Finanzierung bereits Existenz bedrohend. Daher wird die Führung über die Anhaltinerstraße nicht weiter verfolgt.

Die **Beuckestraße** ist bereits zwischen Nentershäuser Platz und Neue Straße asphaltiert. Die noch mit Kopfsteinpflaster versehenen Abschnitte im Bereich des Nentershäuser Platzes als Verbindung zur Martin-Buber-Straße und die Anbindung zur Anhaltinerstraße (ca. 320 m) sollten mittelfristig mit einem mittigen Asphaltstreifen versehen werden oder vollständig mit Asphalt überzogen. Auch der Umbau des Abschnitts über die Anhaltinerstraße, unter der Bahnunterführung hindurch und dahinter bis zum Hohentwielsteig wird als Fahrradverkehrsmaßnahme nicht ausbaubeitragspflichtig geplant. Im Bereich Königstraße-Königsweg (Einmündungsbereich Anhaltinerstraße, Eisenbahnüberführung der Wannseebahn und der Abschnitt südwestlich der Bahnbrücke) wird die Fahrbahn durch einen ca. 3-4 m breiten Asphaltstreifen für den Radverkehr befahrbar gemacht; in den Randbereichen bleibt das vorhandene historische Pflaster aus der Entstehungsphase der Straße erhalten. Dieser für die bauliche Entwicklung von Zehlendorf und die der Wannseebahn bedeutsame Ort bleibt so weiterhin im Stadtbild erkennbar. Für den Abschnitt der Königstraße südwestlich der Wannseebahn wird in der weiteren Planung geprüft, ob durch Verlagerung des Parkens auf die nordwestliche Fahrbahnseite Kosten reduziert und mehr historisches Pflaster erhalten werden kann.

Die dritte Variante ist die Führung über Martin-Buber-Straße – Königstraße. Trotz der, bezogen auf den Stadtgrundriss, eindeutigen Streckenführung wird diese Route wegen der durchgängigen Kopfsteinpflasterung nicht weiter verfolgt. Das Kopfsteinpflaster wirkt hier prägend für das Ortsbild und ist daher aus städtebaulichen Gründen zu erhalten auch wenn es nicht aus der ersten Phase der Pflasterung stammt.

Negativ	Positiv
Anhaltinerstraße	
Der Fahrbahnbelag befindet sich in einem desolaten Zustand. Eine vollständige Sanierung (Asphaltüberzug einschließlich eines neuen Unterbaus) ist erforderlich.	Klare eindeutige Streckenführung
Königstraße	
Kopfsteinpflaster, Ortsbild prägend, Asphaltierung aus städtebaulichen Gründen nicht möglich.	Klare eindeutige Streckenführung, trotz zusätzlicher kurzer Wegeföhrung über Teltower Damm – Martin-Buber-Straße
Beuckestraße	
Nicht geradlinige Routenführung, daher höherer Beschilderungsaufwand	Asphaltbelag besteht auf 270 m, kostengünstige Variante

Maßnahmen im Zuge der Route Zehlendorf – Wannsee über Königsweg

Martin-Buber-Straße – Hohentwielsteig:

Das historische Pflaster in der Königsstraße bzw. im Königsweg ist mit dem Fahrrad nicht befahrbar. Auch die anderen gepflasterten Teilabschnitte (Nentershäuser Platz, Teil der Beuckestr., Anhaltinerstr.) sind ohne Asphaltierung im Sinne der Qualitätskriterien nicht routentauglich. Daher wäre hier zumindest der Einbau eines durchgehenden Asphaltstreifens, der eine Breite von 3,00 m nicht unterschreiten sollte, erforderlich. Als Variante besteht im Bereich der o.g. im Original erhaltenen Pflasterung die Möglichkeit, aus stadtgeschichtlichen Gründen den bereits asphaltierten Gehweg an der Nordseite der EÜ für die Mitbenutzung durch den Radverkehr freizugeben. Das historische Pflaster ist mit dem Fahrrad nicht befahrbar. Südwestlich der EÜ könnten die Stellplätze auf die Nordseite verlegt werden. Der bestehende einseitige Asphaltstreifen wird für den Radverkehr genutzt. Die Breite sollte auch hier 3,00 m nicht unterschreiten

Hohentwielsteig – Idsteiner Straße:

Sanierung der Asphaltdecke

Idsteiner Straße – Holstweg

In diesem für den Kfz-Verkehr wenig bedeutsamen Abschnitt empfiehlt sich die Anordnung als Fahrradstraße, zumal dann die Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelages von SenStadt finanziert werden könnte.

Querung Clauertstraße:

Asphaltierung des Pflasters im Bereich der Querung Clauertstraße, um Radfahrern, die auf der Wohnerschließungsfahrbahn fahren eine ungehinderte Querung zu ermöglichen.

Clauertstraße – westl. Ende Waldfriedhof / Siedlung :

Asphaltierung des Radweges mit einer Breite von 3,00 m. Diese für einen Radweg im Zweirichtungsverkehr vorgesehene Breite wurde aus Gründen der Regenwasserversickerung und des Landschaftsbildes festgelegt. Darüber hinaus werden Eingriffe in die Vegetation nicht erforderlich. Es wird eine bauliche Trennung von Radweg und Reitweg durch Holzpoller oder lang gelegte Baumstämme erfolgen.

Die Sicherung der Querung von Clauertstraße und Lindenthaler Allee soll folgendermaßen umgesetzt werden:

- An der Radroute soll das Zeichen 101 StVO „Gefahrenzeichen“ angeordnet werden.
- An der querenden Straße sollen das Zeichen 138 StVO „Radfahrer“ sowie Fahrbahnmarkierungen angeordnet werden.

Diese Kombination von Gefahrenzeichen ist eine mögliche Form der Sicherung für Kfz-Straßen querende Radrouten. Auch wenn sich die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde trotz mehrfacher Bitte zu dieser Problematik nicht geäußert hat, wird die hier dargestellte Querungssicherung durch die Arbeitsgruppe als verkehrsrechtlich tragfähig angesehen. Die Verkehrsbelastung der zu querenden Straßen liegt im Bereich zwischen 5 000 Kfz / Tag in der Clauertstraße und zwischen 10 000 bis 15 000 in der Lindenthaler Allee.

Westl. Ende Waldfriedhof / Siedlung – Katteweg:

Keine Maßnahmen erforderlich, Mitbenutzung der asphaltierten Fahrbahn einer Wohnerschließungsstraße-

Katteweg – BAB-Querung – Stahnsdorfer Damm:

Der Berliner Mauerweg liegt hier im Fachvermögen der Berliner Forsten. Die Sanierung der geschotterten Wegeoberfläche als Radroute ist dringend erforderlich. SenStadt VII unterstützt diese Zielsetzung. Es wird eine Förderungsmöglichkeit dieser Maßnahme durch GA-Mittel gesehen, da der Königsweg in diesem Abschnitt Teil des Berliner Mauerweges ist. Damit wäre auch die Anbindung des Europarc Dreilinden über den kürzlich auf Kleinmachnower Seite angelegten Radweg auf dem Stahnsdorfer Damm gesichert. Auf Brandenburger Seite ist der Radweg beleuchtet. Der Abschnitt des Stahnsdorfer Damms zwischen Potsdamer Chaussee und Kurfürstenweg sowie zwischen Parkplatz und Königsweg wird durch Haushaltsmittel der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kurzfristig mit Asphalt überzogen. Die Routenteilung zum Bf. Wannsee bzw. zum Europarc Dreilinden beleuchteten Radweg ist damit gewährleistet.

Anbindung Bf. Wannsee

Die Anbindung der Route zum Bf. Wannsee vom Königsweg über die Quantzstraße und Potsdamer Chaussee wird wegen der teilweise untermaßigen Radwege als nicht optimal bewertet.

Auch die Unterführungen, die eine hohe verkehrliche Sicherheit im Zufahrtbereich der Autobahn bieten, werden von einigen Teilnehmern der Arbeitsgruppe auf Grund der schlechten Lichtverhältnisse in Kombination mit der baulichen Trennung durch eine Höhendifferenz von ca. 10 cm zwischen Geh- und Radbereich und der Vandalismusauswirkungen (Glasscherben) als unsicher angesehen.

West-Ost-Route

Abschnitt Zehlendorf - Wannsee

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Teltower Damm (Abzweig der historischen Trasse)	Teltower Damm – Beuckestr. 80 m	- - -		
Beuckestraße	Teltower Damm – Anhaltiner Str. 680 m	Teilasphaltierung als Maßnahme der Radverkehrsförderung	400 000 €	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Anhaltiner Str.	Düppelstr. – Königstr. 250 m	Asphaltierung als Maßnahme der Radverkehrsförderung	150 000 €	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Anhaltiner Straße – süd. S-Bahnunterführung 70 m	Prüfung des Einbaus einer fahrradfreundlichen Führung unter Erhalt des historischen Pflasters und dem Kostenaspekt	Nach Beschluss zu ermitteln ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Königstraße – Hohentwielsteig 120 m	Änderung der Parkordnung, seitliches Tauschen der Stellplätze, bestehenden Asphaltstreifen auf mindestens 3,00 m verbreitern.	Nach Beschluss zu ermitteln ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Hohentwielsteig – Idsteiner Weg 110 m	Sanierung des Asphaltbelages	Nach Beschluss zu ermitteln ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Idsteiner Weg – Holstweg - Clauertstr. 770 m	Umbau des Knotens / Teilasphaltierung der nördl. Einmündung des Königswegs, im bereits für den Durchgangsverkehr gesperrten Bereich Anordnung einer Fahrradstraße, Sanierung des Belages	Nach Beschluss zu ermitteln ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
2 Knoten: Clauertstr. und Lindenthaler Allee		Anordnung von Z 101 und Z 138 StVO und Würfelkette markieren,		VLB
Königsweg	Clauertstr. – Lindenthaler Allee 230 m	Neubau eines asphaltierten Radwegs mit 3,00 m Breite, bauliche Trennung (Holzpoller, Baumstämme) vom Reitweg	420 000 €	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

Königsweg	Lindenthaler Allee – Benschallee 330 m	Neubau eines asphaltierten Radwegs mit 3,00 m Breite, bauliche Trennung (Holzpoller, Baumstämme) vom Reitweg	↓	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Benschallee – Wasgensteig 530 m	Neubau eines asphaltierten Radwegs mit 3,00 m Breite, bauliche Trennung (Holzpoller, Baumstämme) vom Reitweg	↓	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Wasgensteig – Waldhausstraße 730 m	Sanierung der Asphaltdecke	Nach Beschluss zu ermitteln	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsweg	Waldhausstraße – Katteweg 480 m	- - -	Nach Beschluss zu ermitteln	
Königsweg	Katteweg - AVUS-Brücke 430 m	- - -	Nach Beschluss zu ermitteln	
Königsweg	AVUS-Brücke – Stahnsdorfer Damm 930 m	Sanierung der wassergebundenen Decke		Berliner Mauerweg, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berliner Forsten

Legende

1. **Priorität:** Ohne Realisierung funktioniert die Route nicht, bietet aber auch als routenunabhängige Maßnahme eine deutliche Qualitätssteigerung für den Radverkehr
2. **Priorität:** Erforderliche Maßnahme, um die Maßnahmen der 1. Priorität und damit das Routenangebot mit höherer Akzeptanz zu versehen
3. **Priorität:** Qualitätssteigerung im Routenkonzept nachrangige Maßnahme, Route funktioniert auch ohne diese Optimierungsmaßnahme



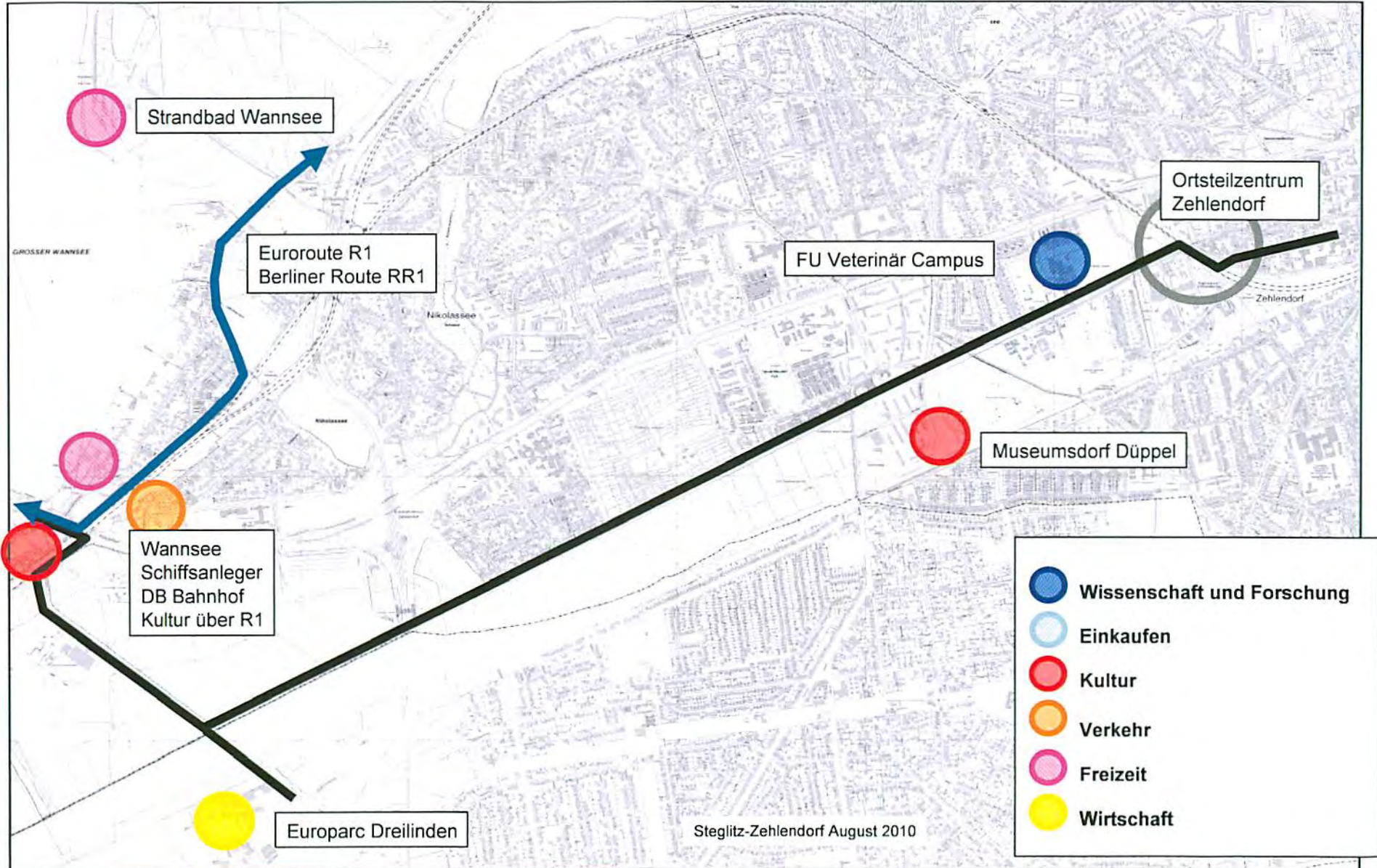
Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

Fachbereich Stadtplanung

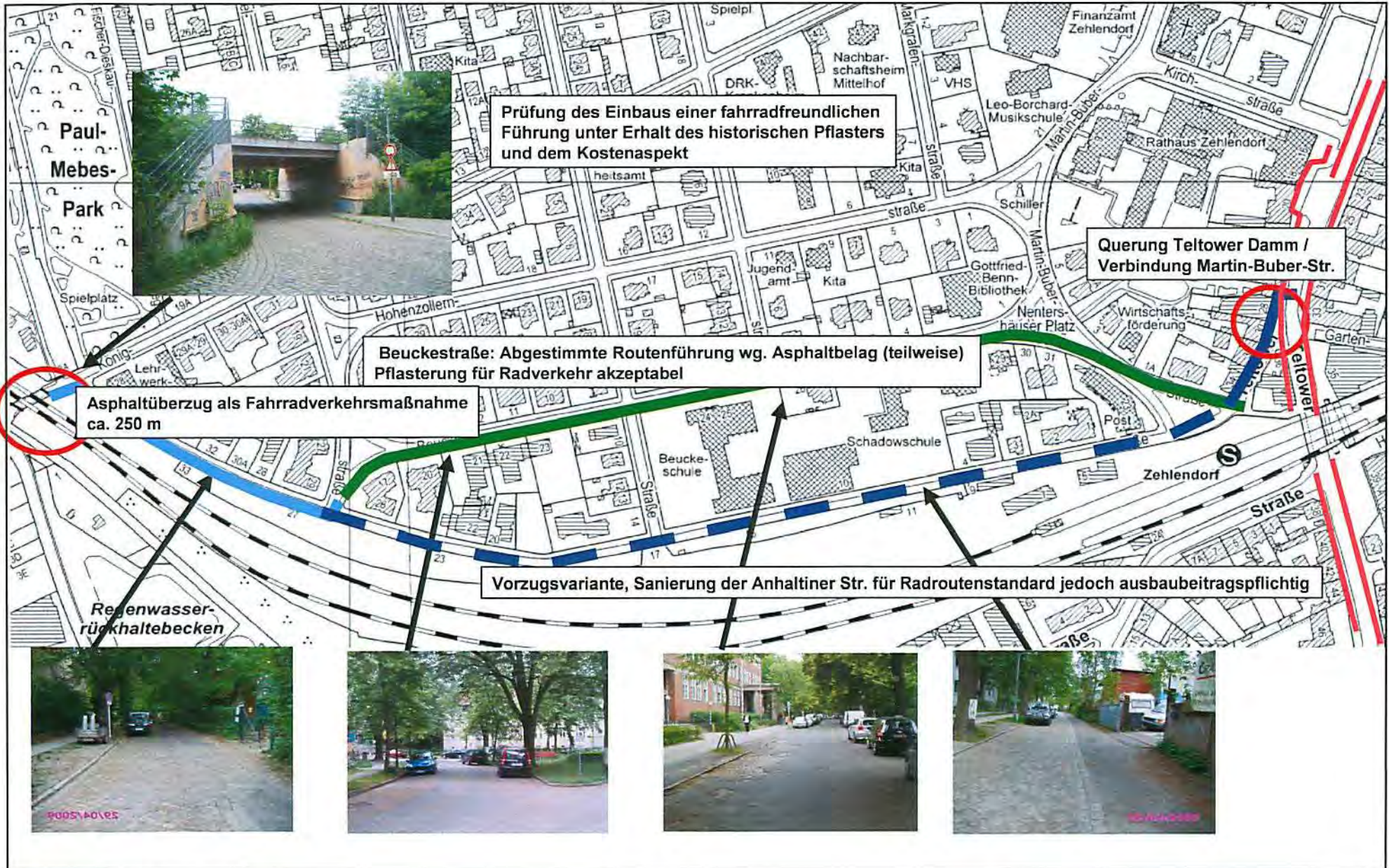
Bezirkliche Radroutenplanung

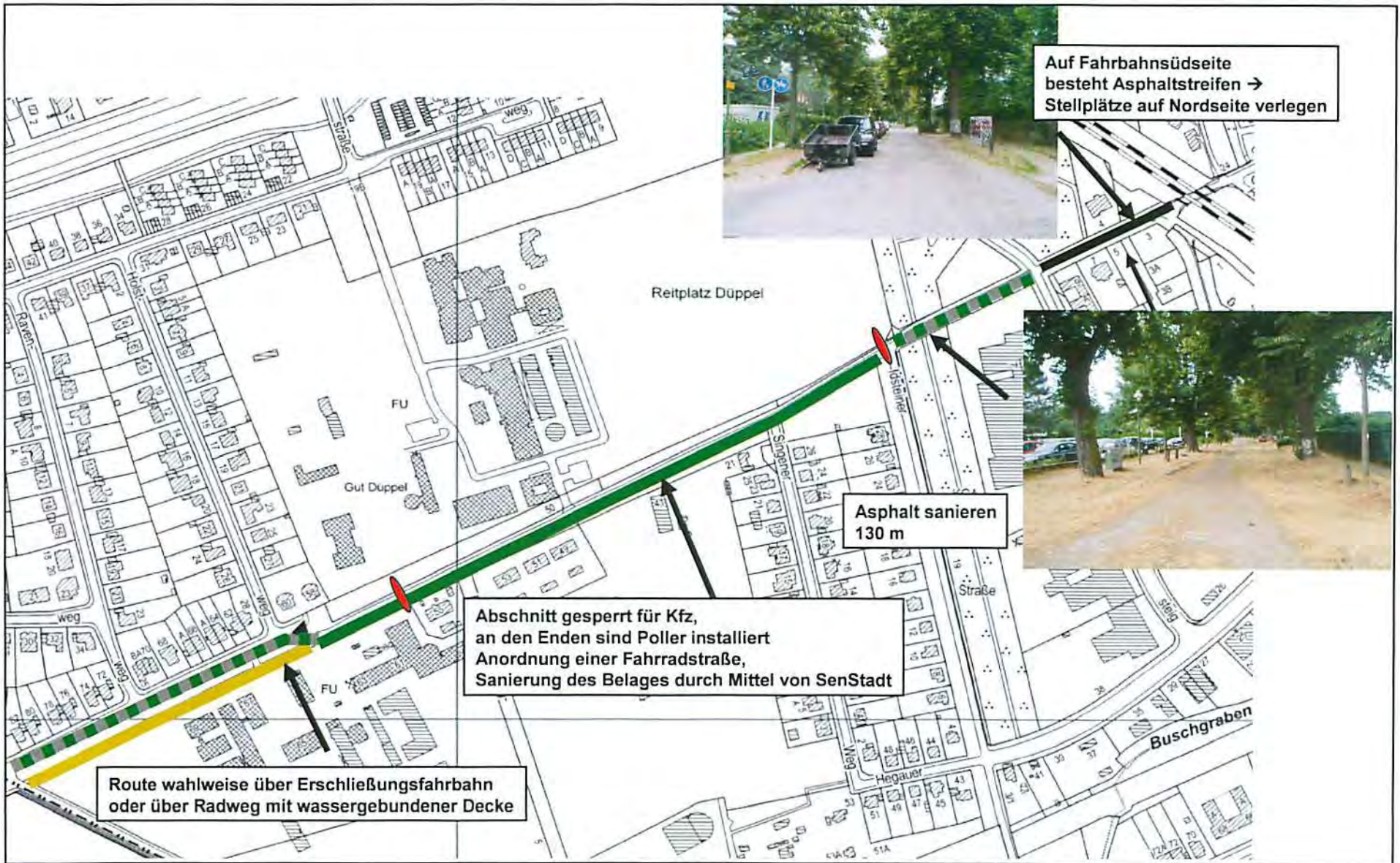
West-Ost-Route

Übersicht Westabschnitt

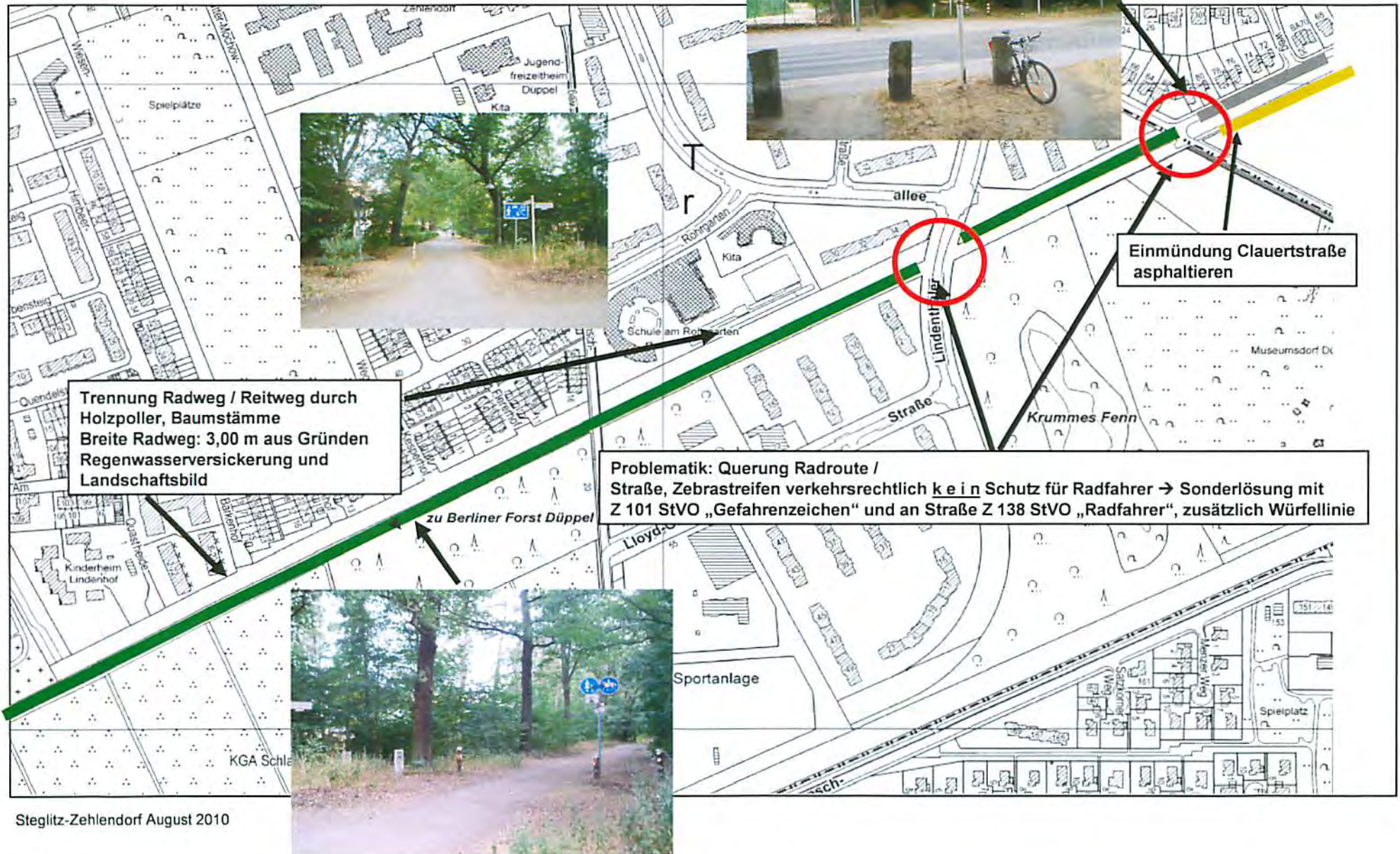


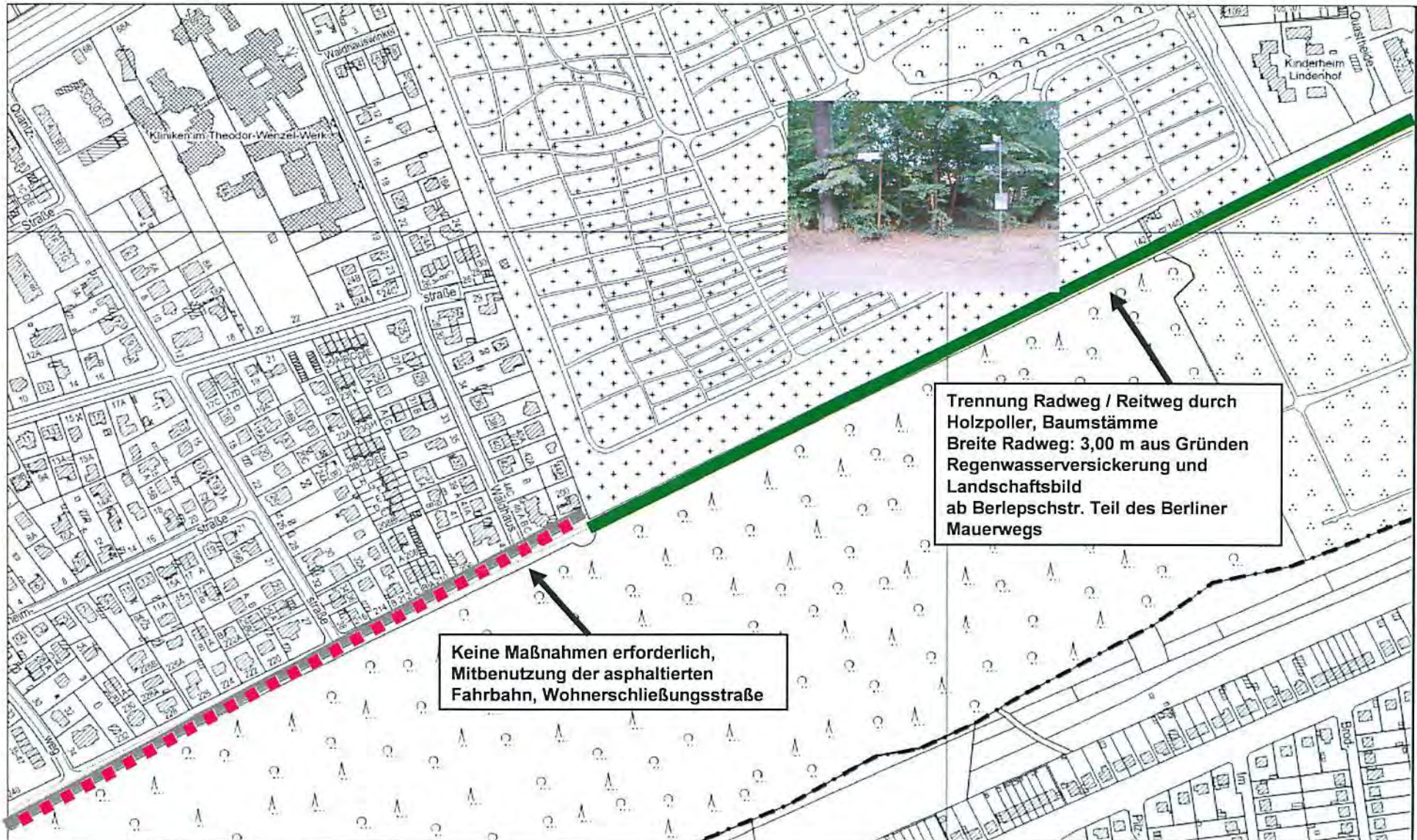
- Wissenschaft und Forschung
- Einkaufen
- Kultur
- Verkehr
- Freizeit
- Wirtschaft

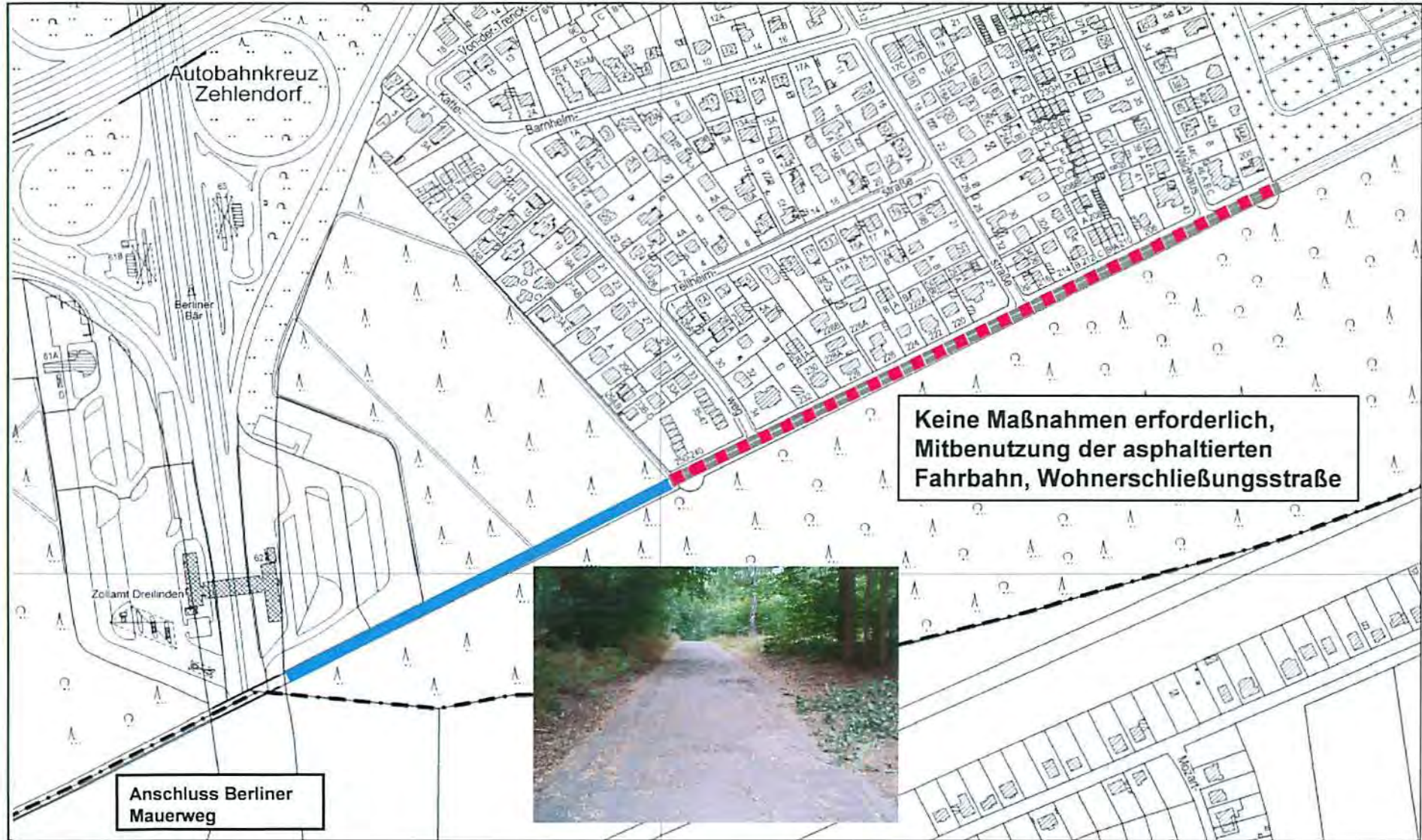


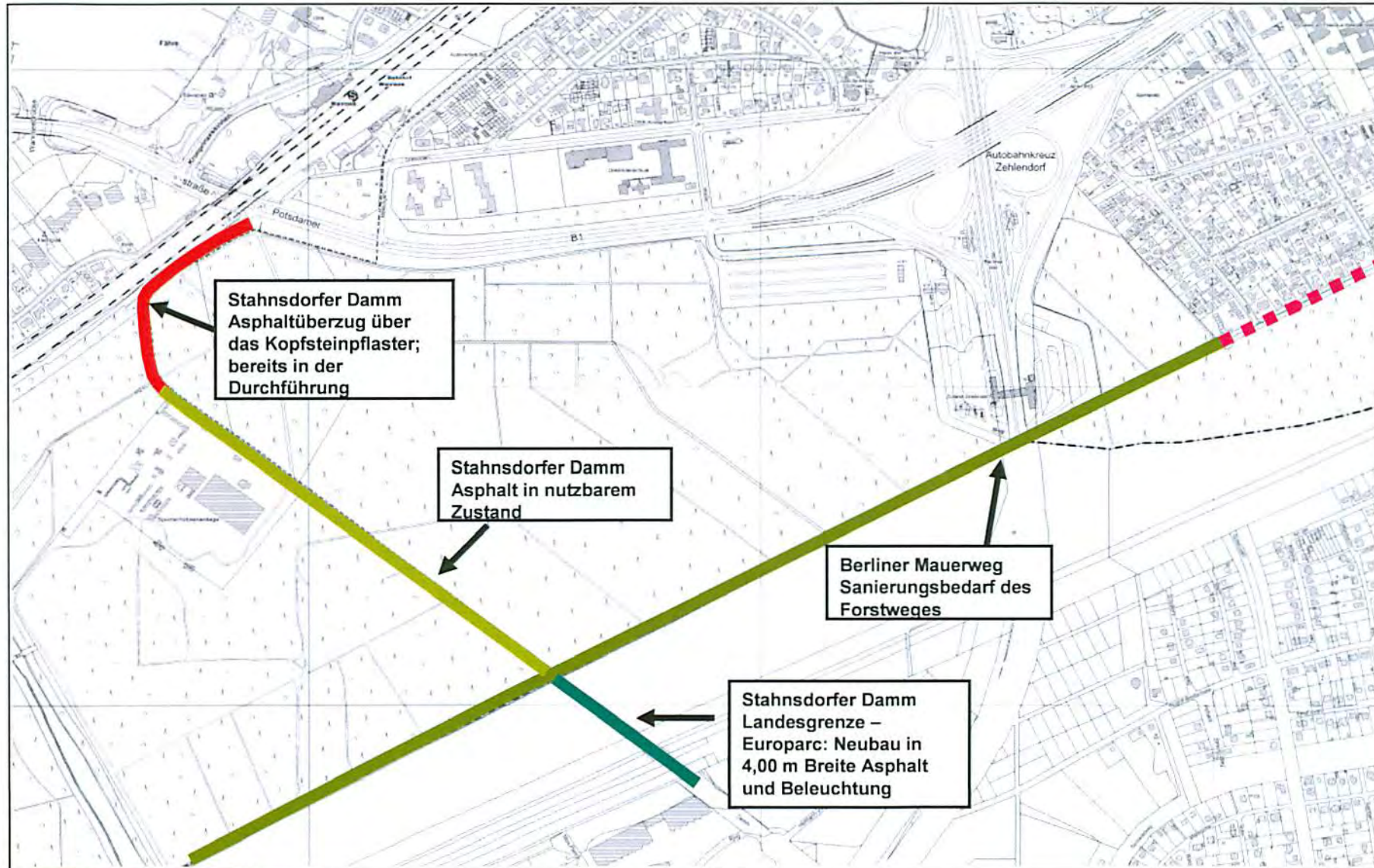


West – Ost - Route
Zehlendorf – Wannsee Abschnitt 3









West-Ost-Route, Ostabschnitt I - Zehlendorf – Lichterfelde-Ost

Zehlendorf, Teltower Damm – Goerzallee

Im Abschnitt zwischen dem Zehlendorfer Zentrum bis Dahlemer Weg sind innerhalb des Planungskorridors zwei Varianten geprüft worden:

- **S-Bf. Zehlendorf – Hampsteadstraße – Sundgauer Straße – Dahlemer Weg**
- **S-Bf. Zehlendorf – Teltower Damm – Mühlenstraße – Hochbaumstraße - Dahlemer Weg**

Die Länge beider Routenabschnitte zwischen Bf. Zehlendorf und der Querung Dahlemer Weg / Hochbaumstraße ist mit ca. 1.550 m nahezu identisch.

Die erste Variante verläuft in etwas größerem Maße über ruhige Nebenstraßen. Die Hampsteadstraße ist jedoch über eine Strecke von 430 m mit vergossenem Kopfsteinpflaster belegt.

Die Querung des breiten Fußgängerbereichs an der Südseite des S-Bf. Zehlendorf in die Hampsteadstraße stellt ein erhebliches Problem dar. Bereits heute wird dieser Bereich, um zum Bahnhofseingang zu gelangen, von Radfahrern mitgenutzt. Im Falle der Routenausweisung wird sich das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern verstärken. Es wäre eine verkehrrechtlich eindeutige Situation für den Radverkehr zu schaffen, da die heute übliche Mitbenutzung der überbreiten Gehwegfläche und der auf ca. 70,0 m durchgepflasterten Einmündung der Hampsteadstraße durch den Fahrradverkehr verkehrrechtlich unzulässig ist.

Als besonderes Problem der Routengestaltung wäre zudem die Einmündung der Sundgauer Straße in den Dahlemer Weg im Zweirichtungsverkehr zu queren, wenn die Fortführung durch den verkehrsberuhigten Bereich entlang der Industriebahntrasse erfolgt. Dann wären in dem Übergangsbereich der Sundgauer Straße aufwendige Sicherungen für den Fahrradverkehr erforderlich, da Radfahrer den an der Westseite des Dahlemer Weges befindlichen Radweg (neben der Industriebahn) im Zweirichtungsverkehr nutzen müssten. Auch die Nutzung des Dahlemer Wegs selbst für den Versatz zur Hochbaumstraße ist wegen der schwierigen Linksabbiegeverhältnisse ungünstig. Auch da der Kfz-Verkehr in bzw. aus der Sundgauer Straße zweisepurig erfolgen kann, ist diese Einmündung relativ unübersichtlich. Ohne die – hier wegen des Gütergleises sehr aufwändige – Signalisierung der Einmündung wäre daher eine verkehrssichere Führung für Radfahrer nicht möglich.

Aus den genannten Gründen wird diese Variante nicht mehr verfolgt.

Als zweite Variante ist die Führung über den Teltower Damm und die Mühlenstraße untersucht worden. Auch diese Routenführung ist nicht frei von Problemen.

Der Radweg im Zuge des Teltower Damms ist mit nur 1,00 m zu schmal, um das bereits heute bestehende Radverkehrsaufkommen konfliktfrei zu bewältigen. Die detaillierte Darstellung der Konfliktbereiche wird im Abschnitt der Nord-Süd-Route dargestellt.

Die **Mühlenstraße** ist im StEP Verkehr als Straße der Stufe III zugeordnet. Die Kfz-Belastung beträgt bis zu 15 000 Kfz / Tag. Die Buslinie 112 verkehrt im 20 Min-Takt.

Die Mühlenstraße ist im Abschnitt zwischen Teltower Damm und Seehofstraße mit einer ca. 9,10 m breiten Fahrbahn sowie je Richtung durch zwei baulich angelegte Radwege ausgestattet. Das Parken findet auf dem Unterstreifen zwischen Bord und Radweg statt. Es besteht keine räumliche Trennung, so dass durch das plötzliche Öffnen der Beifahrtür eine erhebliche Gefährdung für den Radverkehr ausgeht.

Im östlich anschließenden Abschnitt besteht dieses Konfliktpotential nicht, dafür befindet sich der nur 0,9 m breite Radweg (ohne Tiefbord gemessen) in Fahrtrichtung links von einer Hecke, die Rad- und Gehweg trennt. Die ausladende Hecke engt den Radweg, wenn sie nicht regelmäßig beschnitten wird, weiter ein. Der Unterstreifen hat eine Breite von 1,50 m.

Da die Routenführung über die Mühlenstraße in Bezug auf den Stadtgrundriss die eindeutige Linienführung aufweist, wird diese trotz der dargestellten nicht unerheblichen Probleme als Vorzugsvariante festgelegt.

Die Radverkehrszahlen von 700 Radfahrern / Tag zeigen, dass der Bedarf zur Aufwertung der Verbindung besteht. Die erste Variante ist im Zählnetz nicht erfasst.

Folgende Maßnahmen sind umzusetzen, damit eine Radverkehrsroutenausweisung erfolgen kann:

Im Abschnitt zwischen Teltower Damm und Seehofstraße wird das Parken wieder auf der Fahrbahn angeordnet. Der Konflikt mit der Beifahrertür ist damit beseitigt. Eine 9,10 m breite Fahrbahn ist auch nach Abzug von 2 x 1,80 m für den Parkstreifen in der Lage die bestehenden Verkehrsmengen auf einer Fahrgasse von 5,50 m konfliktfrei abzuwickeln. Die Fahrgasse ist damit nur ca. 0,7 m schmaler als die der Seehofstraße, in der keine Probleme im Kfz-Verkehrsbereich bzw. dem BVG-Busverkehr bekannt sind. Sollten hier dennoch Probleme gesehen werden, käme auch für diesen Bereich der Mühlenstraße die nachfolgend dargestellte Angebotsstreifenvariante in Frage.

Für den Abschnitt bis zur Einmündung der Hochbaumstraße ist folgende Variante diskutiert worden:

Auf der Fahrbahn sollten Fahrradangebotsstreifen markiert werden. Um die Fläche für einen Angebotsstreifen zu gewinnen, ist das Parken neu zu organisieren. Die parkenden Fahrzeuge werden auf den zu befestigenden Unterstreifen zusammen mit dem baulichen Radweg verlegt. Damit die Beifahrertüren geöffnet werden können, müssten die das Stadtbild prägenden Hecken dort, wo Pkw-Stellplätze ausgewiesen werden, unterbrochen werden.

Gemäß des geltenden Regelplans der VLB für einen „Angebotsstreifen mit Parken im Parkhafen oder Gehwegparken“ vom Dezember 06 sollten 2,00 m einschließlich des Sicherheitstrennstreifens und der Außenmarkierung nicht unterschritten werden, um Türöffnerunfälle zu vermeiden (Minimalwerte: 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen, 1,25 m Radfahrbereich, 0,25 m Außenmarkierung). Wenn der Sicherheitstrennstreifen im Fahrbahnbereich läge, bliebe für die Kernfahrbahn zwischen den Fahrradangebotsstreifen nur eine Breite von ca. 5,00 m. Diese Breite wäre für eine Hauptverkehrsstraße mit mehr als 10.000 Kfz/Stunde sehr knapp bemessen. Deshalb sollte der Sicherheitstrennstreifen im Unterstreifenbereich angelegt und die Parkhäfen erst dahinter angeordnet werden; die Kernfahrbahn hätte dann eine Breite von ca. 6 m, was die Mitnutzung der Angebotsstreifen durch den Kfz-Verkehr nur in seltenen Ausnahmefällen erforderlich machen würde.

Alternativ besteht die Möglichkeit die vorhandene Radverkehrsanlage zu sanieren und zu erweitern, was aber auch zu Lasten der Hecken gehen würde.

Die Fortsetzung der Route erfolgt über die Hochbaumstraße. Diese endet mit einem Wendehammer vor der Trasse der Industriebahn, die hier an der Westseite des Dahlemer Weges verläuft. Zwischen Industriebahn und den westlichen Grundstücksgrenzen besteht eine Grundstückerschließungsstraße. Diese ist nach Z 325 / 326 StVO verkehrsberuhigt. Die Hauptfahrbahn des Dahlemer Weges hat eine Breite von ca. 6,20. Die Verkehrsbelastung liegt in der Kategorie 10 000 – 15 000 Kfz / Tag.

Die Querung der Industriebahntrasse, die nur selten und mit äußerst geringer Geschwindigkeit befahren wird und daher keine besondere Gefahrenquelle darstellt, ist mit Sperrschranken gesichert, an denen Radfahrer aber ohne Probleme vorbeifahren können. Aufgrund der Übersichtlichkeit und der relativ geringen Fahrbahnbreite erweist sich auch der Quervorgang über die Hauptfahrbahn des Dahlemer Wegs für Radfahrer als unproblematisch. Um die Zufahrt zur verkehrsberuhigten Nebenfahrbahn des Dahlemer Wegs zu erleichtern, ist eine Bordabsenkung am Wendehammer vorzunehmen und parallel zum Gehweg ein kurzes Stück Radweg zu bauen. Zusätzlich sollte das Zeichen Z 138 StVO angeordnet werden.

Die Route verläuft weiter durch die Hochbaumstraße und die Altdorfer Straße zur Goerzallee. In den genannten Straßen ist Tempo 30 angeordnet. Diese Routenführung erschließt das Bundesarchiv und das neue „Schweizer Viertel“. Auf eine direkte Querung des „Schweizer Viertels“ über die Lausanner Straße ist wegen der Umwegführung verzichtet worden.

Goerzallee – Königsberger Straße

Die Goerzallee stellt einen Engpass in der Routenplanung dar, für den jedoch keine Umfahrungsvarianten bestehen. Daher muss mit Mindestabmessungen auszukommen sein. In Fahrtrichtung Drakestraße wird ein Angebotsstreifen in der gleichen Dimension angeordnet, wie bereits weiter südlich kürzlich realisiert (1,50 m Breite, Sicherheitstrennstreifen im Seitenraum abmarkieren). In Fahrtrichtung Drakestraße – Altdorfer Straße besteht ein baulicher Radweg in Minimaldimension von nur ca. 1,0 m Breite. Da neben dem Radweg „absolutes Halteverbot“ Z 283 StVO angeordnet ist, besteht kein Problem mit etwaigen Beifahrtüren.

Für die Erforderlichkeit von Aufwertungsmaßnahmen spricht bereits die Zahl von 900 bis 1 900 Radfahrern / Tag.

Im Bereich der Königsberger Straße / Emil-Schulz-Brücke sind die baulichen Radwege zu sanieren und die Wurzelaufbrüche zu beseitigen.

Emil-Schulz-Brücke - Bf. Lichterfelde-Ost

Für den folgenden Abschnitt bis zum Kranoldplatz bzw. Bf. Lichterfelde-Ost sind innerhalb des Planungskorridors zwei Varianten geprüft worden:

- Direkt hinter der Brücke wird die Königsberger Straße gequert und die Route über einen unbefestigten Weg in der Grünanlage in die Herwarthstraße geführt.
In Anschluss an die Herwarthstraße muss die Route auf einem Abschnitt von ca. 100 m den Ostpreußendamm versetzt queren, um in der Bahnhofstraße fortgesetzt zu werden. Der Ostpreußendamm hat in diesem Abschnitt eine Verkehrsbelastung von 10 000 bis 15 000 Kfz / Tag mit Busverkehr im 10 Min Takt. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m. Der Bahnhof Lichterfelde-Ost wird in der Fortsetzung der Route über die asphaltierte Bahnhofstraße rückseitig am Jungfernstieg erreicht.
- Die zweite Variante folgt der Königsberger Straße. Der Radverkehr kann wahlweise den baulich angelegten Radweg oder den für Radfahrer freigegebenen Bussonderfahrstreifen nutzen. Der Jungfernstieg wird über die LSA-geregelte Fußgängerfurt erreicht. Die Königsberger Straße weist eine tägliche Verkehrsbelastung von 30 000 bis 40 000 Kfz auf.

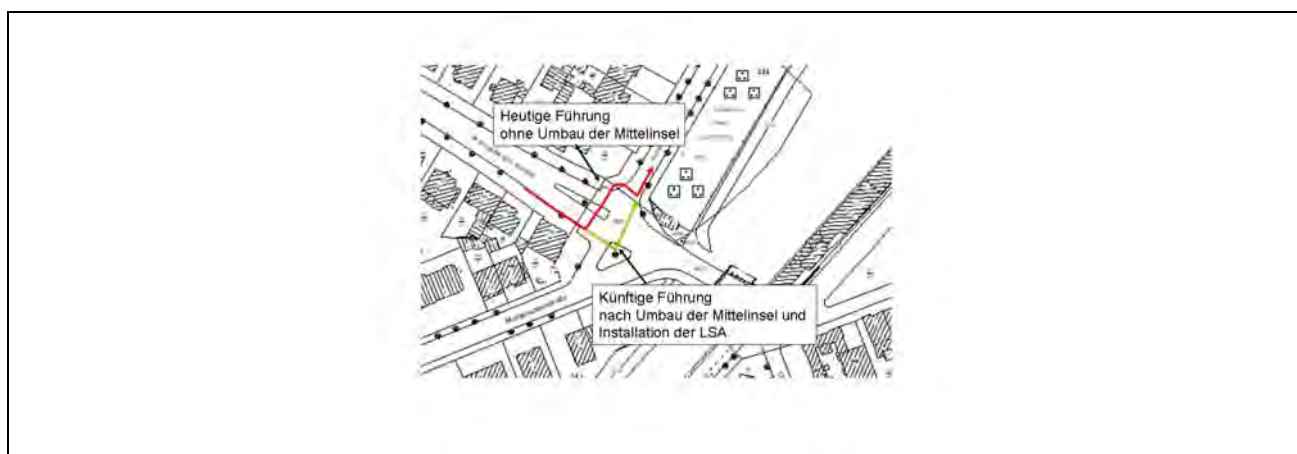
Wegen der mehrfach versetzten Wegführung erweist sich erste Routenvariante als wenig attraktiv und wegen der versetzten Querung über den Ostpreußendamm auch als nicht ungefährlich, da die Zeitfenster der LSA-Phasen der Knoten Bäkestraße / Ritterstraße und Königsberger Straße keine ausreichende Sicherheit für die genannte versetzte Querung bieten. Die Breite der Fahrbahn ist darüber hinaus mit 7,00 m so gering, dass heute der Gehweg mit dem Zusatzei-

chen „Radfahrer“ vom Radverkehr mitgenutzt werden darf. Diese negativen Aspekte überwiegen im Vergleich mit dem positiven Gesichtspunkt der ruhigen Führung durch die Bahnhofstraße, so dass diese Variante nicht weiter verfolgt wird.

Trotz der hohen Verkehrsbelastung ist das Radfahren auf der Königsberger Straße wegen der Wahlmöglichkeit zwischen der Mitbenutzung des Bussonderstreifens, der hinsichtlich der Breite nur den Mindestanforderungen des Busverkehrs genügt und der Möglichkeit der Benutzung des baulichen Radweges problemlos.

Im Verlauf der Strecke über die Königsberger Straße münden vier Straßen ein, die zum Teil LSA-geregelt sind, so dass auch die Konfliktsituation mit Radfahrern auf dem Radweg und rechtsabbiegenden Kfz gering einzustufen ist.

Der Knoten Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernstieg ist, bezogen auf den in den Jungfernstieg linksabbiegenden Radverkehr, verkehrsorganisatorisch nicht vorbereitet. Es gab Planungen, die Morgensternstraße geradlinig in den Jungfernstieg einzuführen. Diese aufgrund der Grundstücksgrenzen mögliche Option würde aber eine Verlegung der Dreiecksinsel und eine weitestgehende Erneuerung der LSA bedingen. Da sie mehr Kfz-Verkehr in den Jungfernstieg ziehen könnte, wäre sie zudem im Sinne der Routenplanung kontraproduktiv.



Heute können Radfahrer nur die LSA-geregelte Furt westlich der Einmündung des Jungfernstiegs nutzen. Dies führt jedoch zwangsläufig zu einer (nicht legalen) Mitbenutzung des Gehwegs im unmittelbaren Knotenbereich, ehe dann in der folgenden Fußgängergrünphase in den Jungfernstieg eingefahren werden kann. Da eine Fußgängerfurt von der Dreiecksinsel über die Königsberger Straße fehlt, ist ein Radfahrersignalgeber erforderlich, damit Radfahrer nach links über eine entsprechende Furt in den Jungfernstieg abbiegen können. Die erforderliche Installation des Signalgebers ist bei der VLB zu beantragen und finanziell abzusichern; der finanzielle Aufwand dürfte sich bei dieser Routinemaßnahme in Grenzen halten.

Der Jungfernstieg bildet die Erschließung für den Bf. Lichterfelde-Ost.

Diese Straße ist mit einem im Verlaufe der Zeit uneben gewordenen Großsteinpflaster belegt.

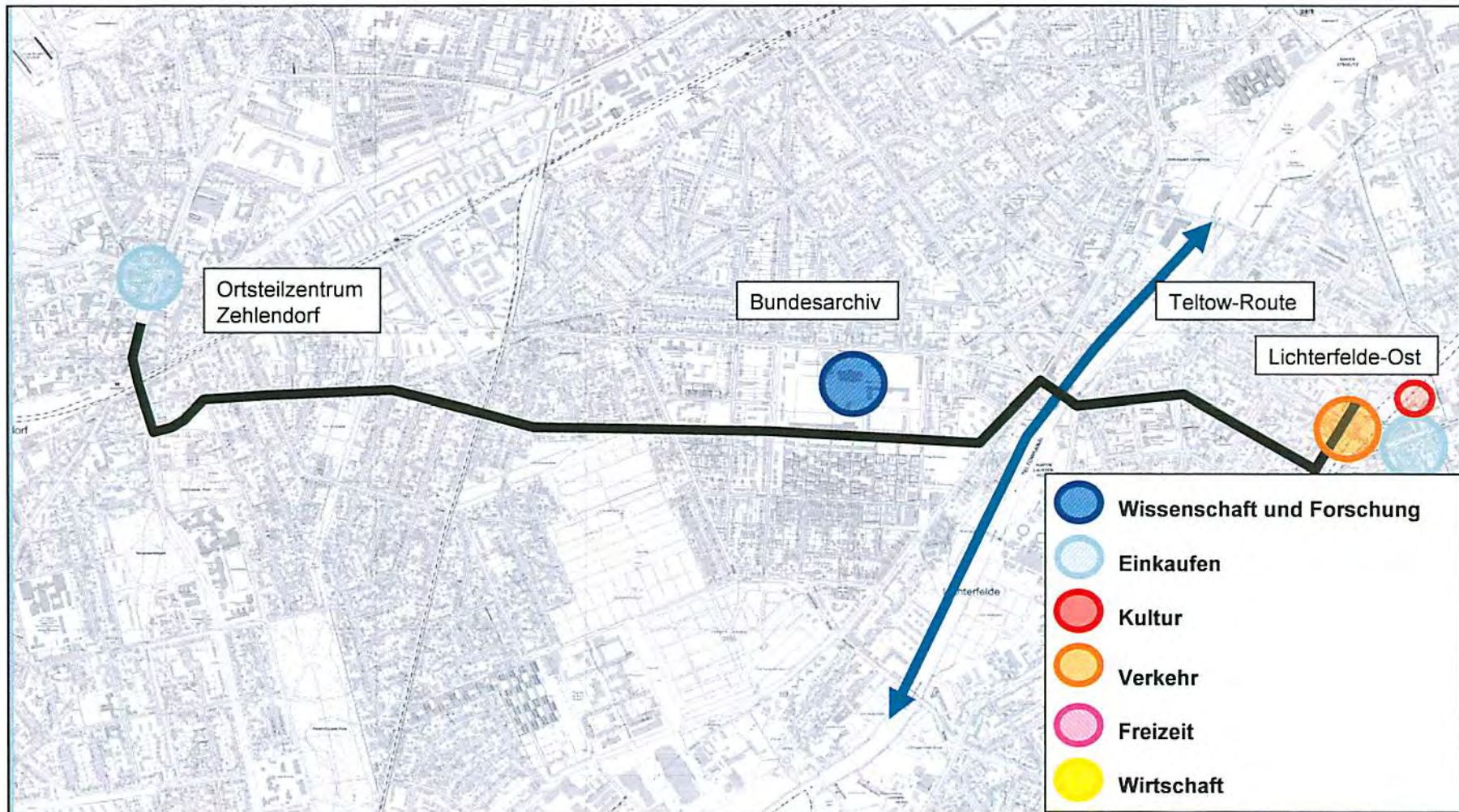
Um diese Straße fahrradfreundlich umzugestalten bietet sich die Umbauform mit einem Asphaltstreifen in der Fahrbahnmitte und dem Erhalt des Großsteinpflasters in den Parkstreifen an, wie sie für die Sembritzkistraße im Zuge der Berlin-Leipzig-Route vorgesehen ist. Diese Umbauform ist nicht als Grundsanie rung zu sehen, sondern als Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs und daher nicht ausbaubeitragspflichtig.

Die hier dargestellte Routenführung kann dazu beitragen, einem Teil des Radverkehrs im Bereich des Kranoldplatzes eine sicherere Alternative zu bieten. (Im Platzbereich und in der Kaiser-Wilhelm-Straße verkehren ca. 1 800 Radfahrern / Tag.) Es ist zu erwarten, dass ein Teil von ihnen die künftige Route über den Jungfernstieg und die im Folgenden beschriebene Fortsetzung nutzen wird.

West-Ost-Route

Abschnitt Zehlendorf – Lichterfelde-Ost

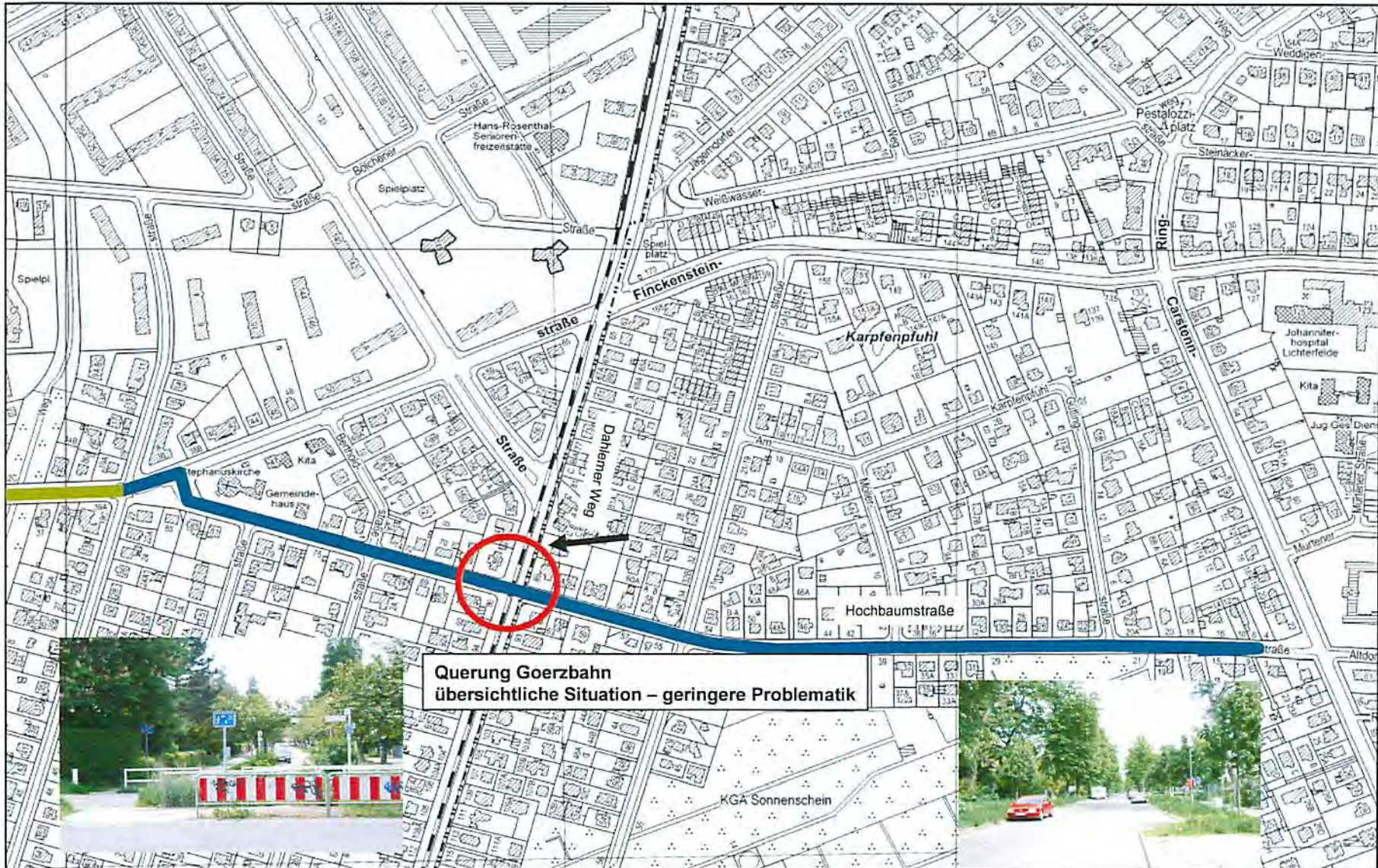
Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Teltower Damm	Gartenstr. –Mühlenstr. 300 m	Sanierung der baul. Radwege, Umbau der oberlächl. Wasserabläufe	Nach Beschluss zu ermitteln	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Mühlenstraße	Teltower Damm – Seehofstr. 500 m	Änderung der Parkordnung, Verlegen der Stellplätze von Bord auf Fahrbahn	Nach Beschluss zu ermitteln	VLB / Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Mühlenstraße	Seehofstr. – Hochbaumstr. 520 m	Radverkehrsanlage, Planung der Alternativen Radfahrstreifen vs. Erweiterung des bestehenden Radweges	Nach Beschluss zu ermitteln	VLB / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Hochbaumstr.	Mühlenstr. – Dahlemer Weg	- - -		
Knoten Dahlemer Weg / Industriebahn		Bordabsenkung Hochbaumstr., Drängelgitter Durchlass Fahrräder mit Anhänger berücksichtigen, Dahlemer Weg Z 138 StVO anordnen und Würfelkette markieren	Nach Beschluss zu ermitteln ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Hochbaumstraße	Dahlemer Weg - Carstennstraße	- - -		
Aldorfer Str.	Carstennstr. - Goerzallee 1200 m	- - -		
Goerzallee	Aldorfer Str. – Königsberger Str. 330 m	Fahrtrichtung Nord: Anordnung eines Fahrradangebotsstreifens	10 000 €	VLB / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsberger Str.	Goerzallee - Giesensdorfer Str. 220 m	Sanierung des baul. Radwegs im Bereich von Wurzelaufrüchen	Nach Beschluss zu ermitteln	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Königsberger Str.	Giesensdorfer Str. – Morgensternstr. 960 m	Reparatur des bestehenden Radweges	Nach Beschluss zu ermitteln	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Knoten Morgensternstr.		Markierung an der Mittelinsel für abbiegende Radfahrer zum Jungfernstieg, Anordnung einer Fahrrad-LSA	Nach Beschluss zu ermitteln ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	VLB und Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Jungfernstieg	Königsberger Str. – Bahnhofstr. 190 m	Teilasphaltierung als Radverkehrsmaßnahme	300 000 € (einschl. Fortsetzung bis Bruno-Walter-Str.)	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf



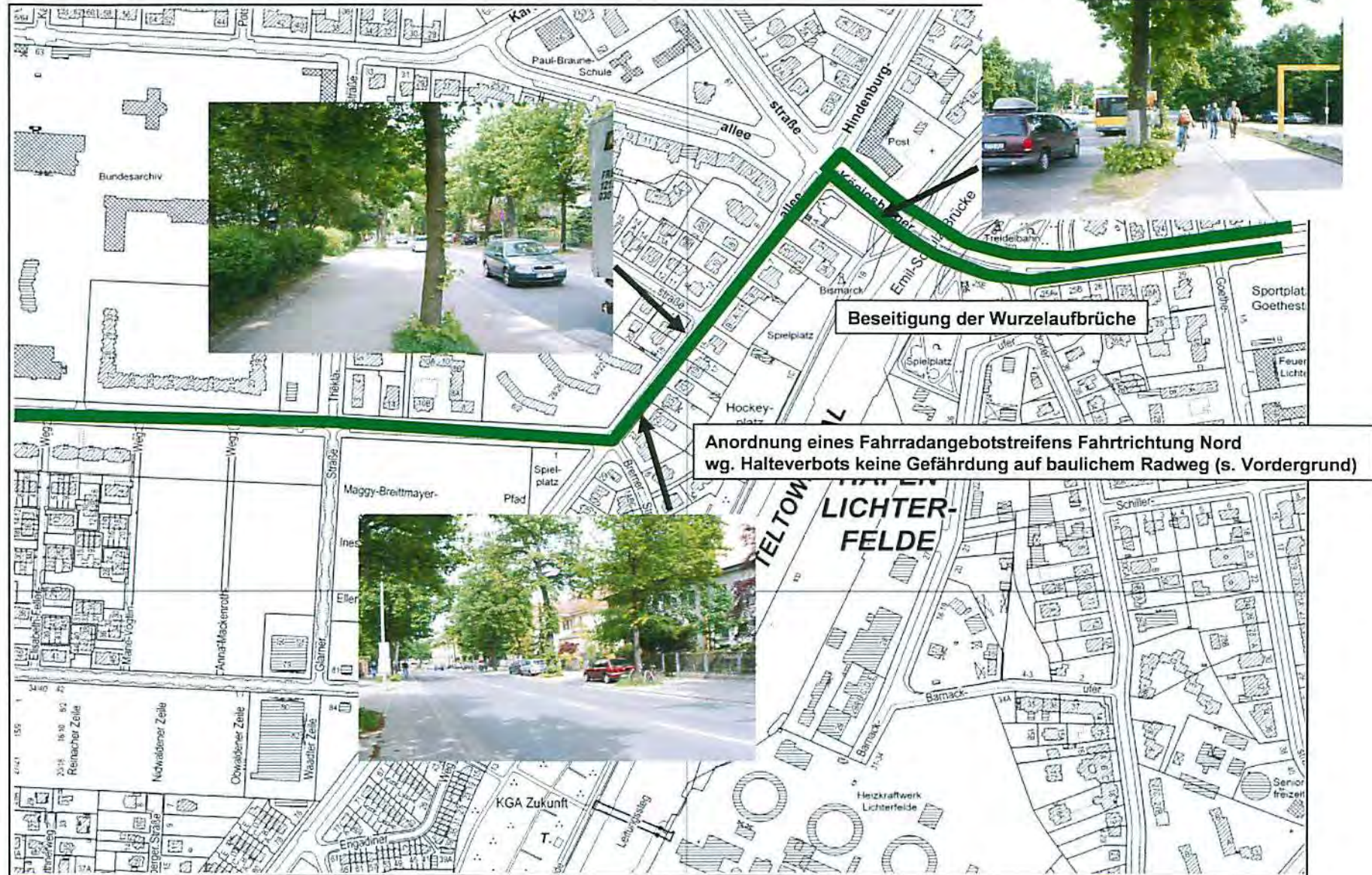


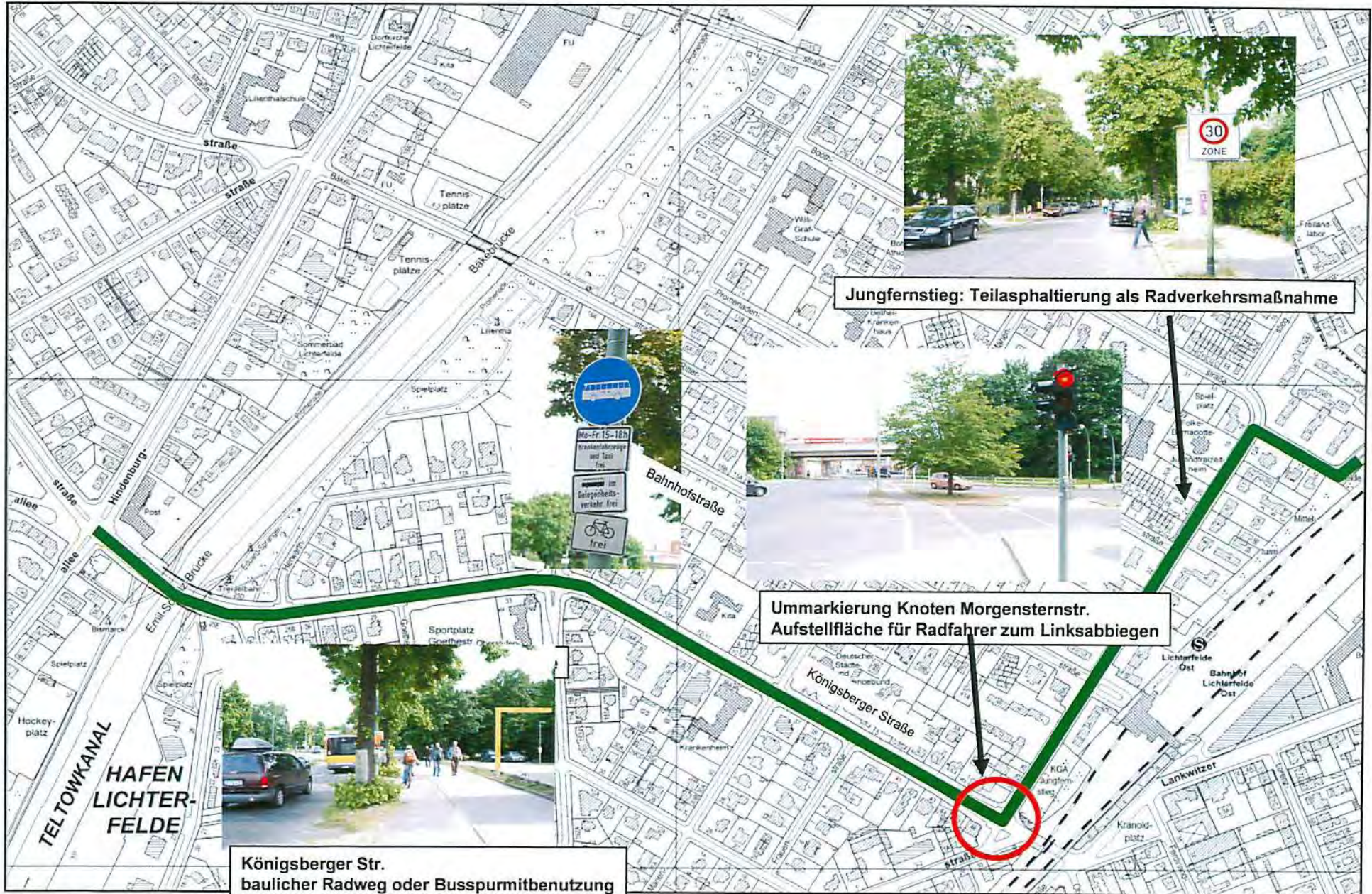
Teltower Damm – Seehofstraße
Maßnahme: Änderung der Parkordnung, Verlegen der Stellplätze von Bord auf Fahrbahn

Mühlenstraße Radweg ca. 0,75m, überwachsen durch Begleitgrün und Hecken
 Wegen gradliniger Führung Vorzugsvariante
Radverkehrsanlage, Planung der Alternativen Radfahrstreifen vs. Erweiterung des bestehenden Radweges











AG Radrouten am Knoten Seehofstraße



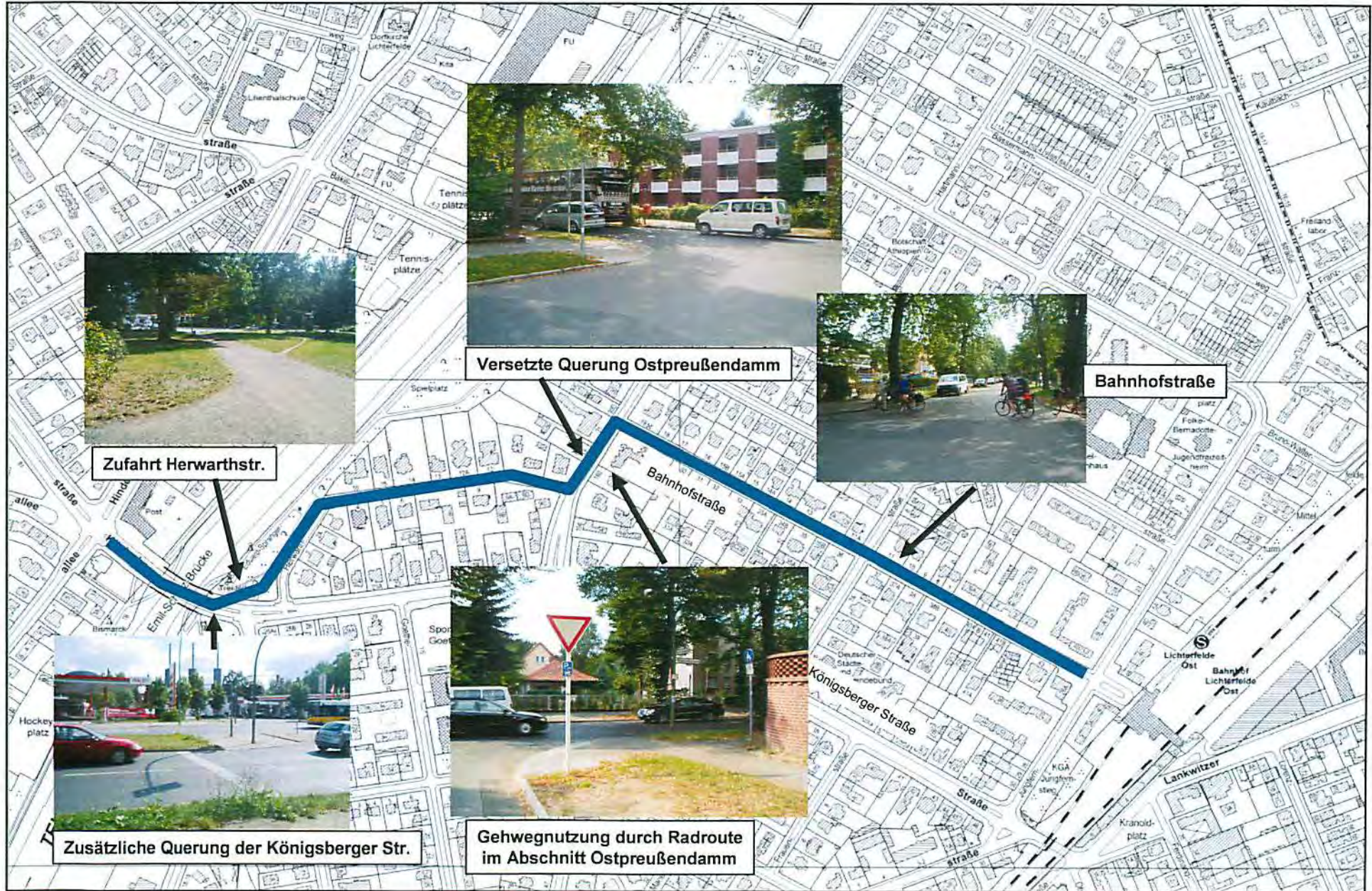
Abschnitt Teltower Damm – Seehofstraße:
Asphaltierung des Kopfsteinpflasters

Problematische Einfädelung in Teltower Damm
Fußgängerbereich, Fahrradständer

Abschnitt Seehofstraße – Sundgauer Str.:
Guter Belag

Einmündung in Dahlemer Weg für in westlicher Richtung verkehrende Radler gefährlich – von aus Dahlemer Weg links abbiegenden Kfz schwer einsehbar, Umbau / Markierung des Knotens erforderlich





West-Ost-Route, Ostabschnitt II Lichterfelde-Ost – FU Geocampus – Wohngebiete in Marienfelde

In den ersten Planungsüberlegungen einer Routenführung vom Bf. Lichterfelde Ost weiter in östlicher Richtung wurden Führungen über den Oberhofer Weg und Kiesstraße zur Dessauer Straße geprüft. Der Oberhofer Weg mit einer Fahrbahnbreite von 8,20 m und einem für Schrägparken reservierten Parkstreifen an der Ostseite erweist sich als zu schmal, um einen Angebotsstreifen anordnen zu können. Es wurde die Möglichkeit erwogen, eine Radverkehrsanlage zu Lasten des mit ca. 12,00 m überbreiten westlichen Seitenstreifens anzuordnen.

Diese Überlegung konnte jedoch wegen der ungelösten Frage der Routenführung in Gegenrichtung nicht weiter verfolgt werden. Es hätte zusätzlicher Querungen im Bereich des Oberhofer Platzes und des Kranoldplatzes bedurft. Auch die Führung in Gegenrichtung über die Ferdinandstraße wurde untersucht. Diese Straße ist aufgrund ihrer Breite und der Pflasterung als Radroute vollkommen ungeeignet. Auch eine Führung im Bereich des Kranoldplatzes war nicht umsetzbar. Die Einbeziehung der Erschließungsstraße des Platzes erwies sich wegen der Liefer- und Marktfahrzeuge als nicht möglich, die diese die Fahrbahflächen auch außerhalb der Marktzeiten blockieren.

Da auch die Fortsetzung über die Kiesstraße eine grundhafte Sanierung dieser Straße nach Straßenausbaubeitragsgesetz erfordert hätte, wird die Routenfortsetzung vom Bf. Lichterfelde Ost in direkter südlicher Richtung aufgegeben.

Als einzige Alternative wird daher die Fortsetzung über den Jungfernstieg – Bruno-Walter-Straße über die Seydlitzstraße zur Dessauer Straße gesehen. Dort findet die Verbindung mit der als nicht umsetzbar bewerteten o.g. Führung statt.

Bis auf die notwendige (Teil-)asphaltierung des Jungfernstiegs sind bauliche Änderungen nicht grundsätzlich erforderlich.

Die Fortsetzung der Route erfolgt über Seydlitzstraße – Dessauer Straße – Eiswaldstraße zum FU-Geocampus an der Malteser Straße. Die genannten Straßen sind verkehrsarm und hinsichtlich der Fahrbahnoberfläche fahrradfreundlich. Die Wohngebiete in Marienfelde werden über die Preysingstraße bzw. den Hanielweg erschlossen. Eine Festlegung ist bedingt durch den derzeitigen Planungsstand in Tempelhof-Schöneberg nicht erforderlich.

Im Zuge der Malteser Straße ist der bauliche Radweg zu nutzen. Das Problem der Beifahrertür kann im genannten Abschnitt durch Parkverbot gelöst werden. Es besteht dort beidseitig kein Parkdruck. Auf der Ostseite befindet sich der FU-Standort mit Stellplätzen auf dem Gelände und an die Westseite grenzt der mit Zäunen abgeschirmte Polizeistandort Gallwitzallee rückwärtig an. Als Maßnahme wird eine beidseitige Änderung der Ausweisung von Parkplätzen und die Abordnung von Gehwegparken empfohlen.

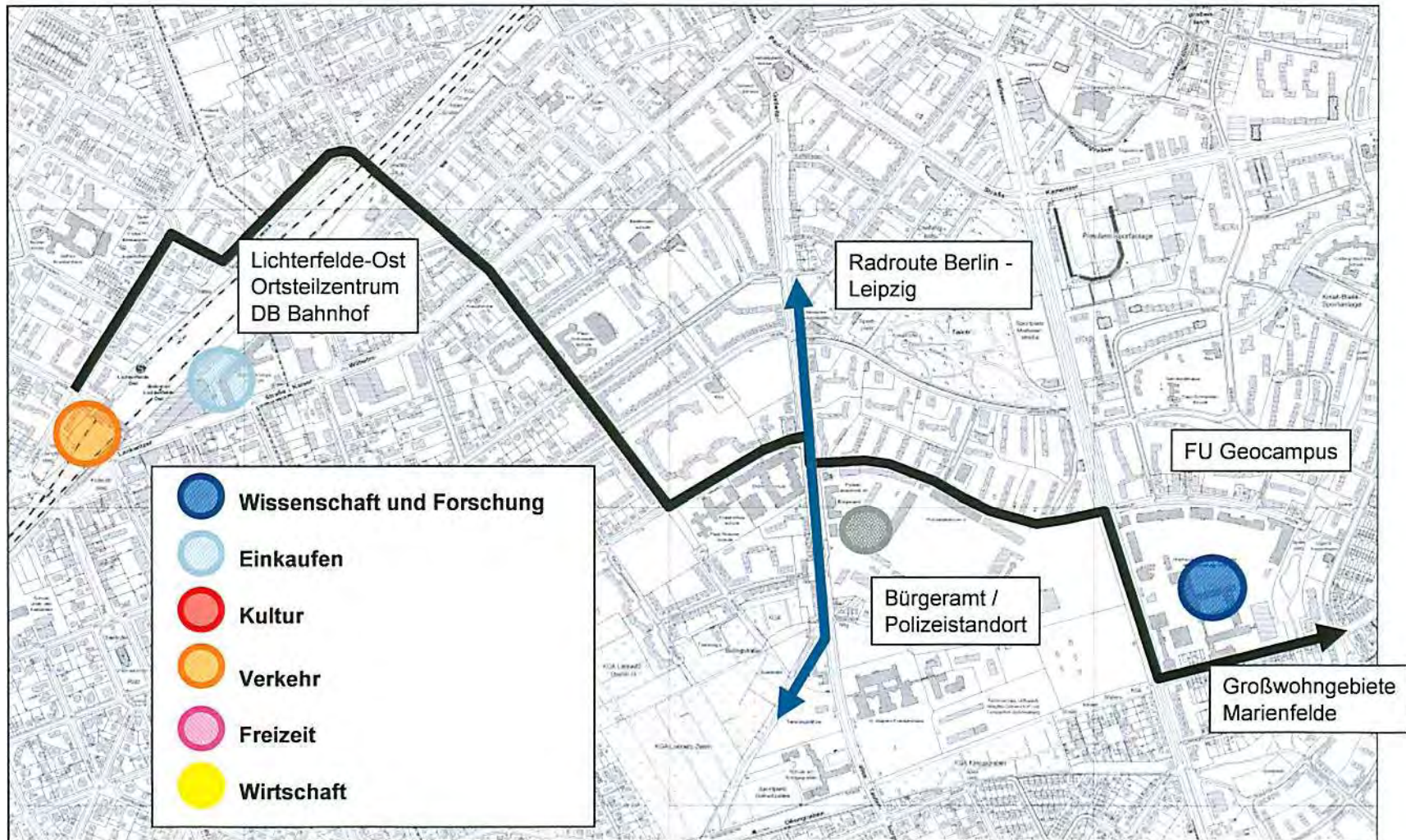
Die im Zuge der Beradelung durch die Arbeitsgruppe favorisierte Führung über die Emichstraße wird nicht mehr verfolgt. Der bauliche Aufwand den südlichen Seitenstreifen für den Radverkehr herzurichten und der damit verbundene Vegetationsverlust stehen in keinem Verhältnis zum „Gewinn“ für den Radverkehr. Darüber hinaus wäre die weitere Führung nur durch eine unbeleuchtete Parkanlage mit wassergebundener Decke möglich. Das kostenneutrale Parkverbot in der Malteserstraße wird daher als effizienter bewertet.

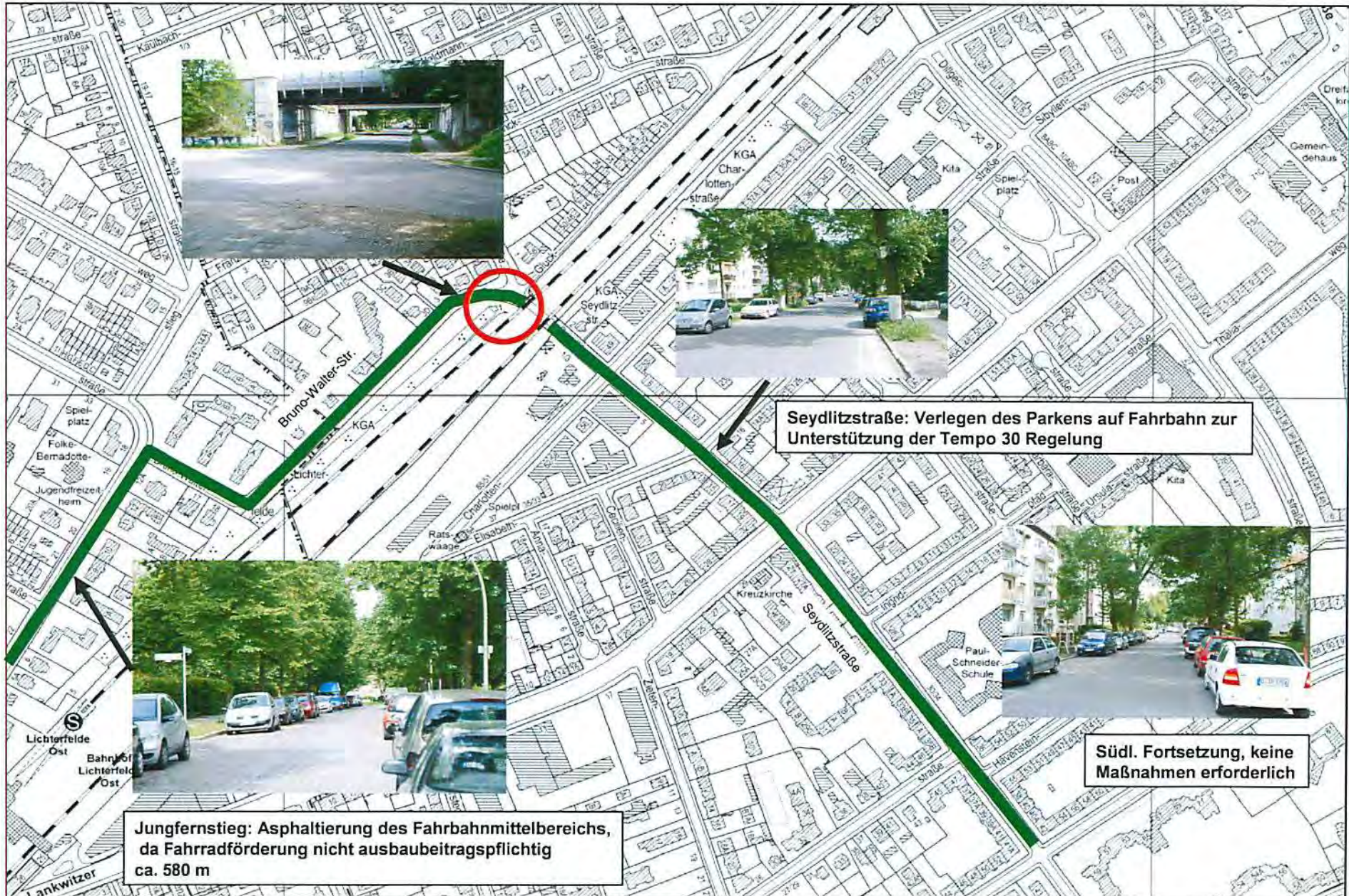
Die Zahl der Radfahrer beträgt im Umfeld des FU-Geocampus trotz der nicht optimalen Radverkehrsanlagen bereits 1 300 Radfahrer / Tag.

West-Ost-Route

Abschnitt Lichterfelde-Ost – Marienfelde

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Jungfernstieg	Bahnhofstr. – Bruno-Walter-Str. 360 m	Teilasphaltierung als Radverkehrsmaßnahme	300 000 € (einschl. Abschnitt Königsbg. Str. – Bf. Li-Ost)	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Bruno-Walter-Str.	Jungfernstieg - Beethovenstr. 450 m	- - -		
Knoten Bruno-Walter-Str. / Beethovenstr. / Seydlitzstr.				
Seydlitzstr.	Beethovenstr. - Kaiser-Wilhelm-Str. 300 m	Verlegung des Parkens auf die Fahrbahn		Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Seydlitzstr.	Kaiser-Wilhelm-Str. – Dessauer Str. 580 m	Asphaltierung im Abschnitt Frobenstraße – Dessauer Straße		
Dessauer Str.	Seydlitzstr. - Gallwitzallee 300 m	- - -		
Eiswaldstr.	Gallwitzallee - Malteser Str. 580 m	- - -		
Malteser Str.	Eiswaldstr. - Preysingstr. 380 m	Beidseitige Änderung der Ausweisung von Parkplätzen; Gehwegparken abordnen		VLB







Nordwest-Südost-Route, Grunewald – Dahlem – Steglitz-Zentrum – Anbindung Tempelhof

Westabschnitt Grunewald – Dahlem - Steglitz

Der erste Routenabschnitt bildet eine Verbindung zwischen den Erholungsgebieten im Grunewald und dem Geschäftszentrum Schloßstraße in Steglitz über den Wissenschafts- und Kulturstandort Dahlem. In Dahlem findet die Verknüpfung mit der Wannseeroute RR 1 und der TR 5 / 8 statt. Dahlem-Dorf bildet damit einen zentralen Netzknoten im bezirklichen Radroutennetz.

Die Route beginnt am Großen Stern in Grunewald, dem westlichen Ende des für den allgemeinen Verkehr freigegebenen Abschnitts des Hüttenwegs / BAB AS Hüttenweg. Für den Radverkehr besteht an diesem Punkt der Anschluss an den bei Radlern und Skatern beliebten Kronprinzessinnenweg und darüber weiter zur Havelchaussee. Auch wenn der Kronprinzessinnenweg kein Bestandteil einer offiziellen Radroute ist, hat er dennoch eine so wichtige großräumige Verbindungsfunktion für den Radverkehr, dass das Radroutennetz von Steglitz-Zehlendorf mit dieser Straße verbunden werden soll.

Eine Abstimmung über die letztendliche Routenführung zwischen Dahlem-Dorf und dem Jagd-schloss Grunewald / Paulsborn ist im weiteren Planungsprozess durchzuführen.

Bis zum Vorliegen einer endgültigen Festlegung ist das derzeitige Routenende in Dahlem-Dorf festgelegt.

Folgende Routenvarianten für das noch offene Teilstück sind einer Prüfung und Abwägung zu unterziehen:

- Hüttenweg – Clayallee – Königin-Luise-Straße
Doppelnutzung der Clayallee im Radroutensystem, kostenneutral, gegenüber der Variante „Flanaganstraße“ **Umweg** von 550 m
- Hüttenweg – Gelfertstraße – Löhleinstr. / Brümmerstr. (RR1) - Königin-Luise-Straße
Umwegführung, aber Umgehung des Westabschnittes der Königin-Luise-Straße mit derzeit nicht routenkompatiblen Radverkehrsanlagen
- Hüttenweg – Flanaganstraße – Privatgelände – Clayallee - Königin-Luise-Straße
Verkürzung der Route gegenüber der ersten Variante um ca. 550 m, Querung von privater Fläche erforderlich, Zweirichtungsradweg an der Clayallee zwischen Königin-Luise-Straße und Zufahrt erforderlich
- Gradlinige Führung durch den Grunewald
Mangelhafte Oberfläche (Forstweg), Konfliktpotential Fußgänger und Hundeauslaufgebiet

Unabhängig vom Ergebnis der Prüfung wäre in der westlichen Fortsetzung die Route ab Paulsborn über den Hüttenweg vom Großen Stern zum Kleinen Stern, d.h. Onkel-Tom-Straße / Koenigsallee zu führen. In diesem Abschnitt ist der Hüttenweg als BAB-Zufahrt nach StEP Verkehr als Straße der Stufe II, übergeordnete Straßenverbindung, klassifiziert. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 15 000 und 20 000 Kfz / Tag.

Im Abschnitt bis zur Clayallee sinkt die Belastung auf 5 000 bis 10 000 Kfz / Tag.

Im bebauten Bereich ist „Tempo 30“ angeordnet.

Die Zahl der Radfahrer beträgt im Abschnitt zwischen Zufahrt Paulsborn bis zum Kleinen Stern 600 pro Tag und verdoppelt sich im Abschnitt bis zum Großen Stern. Dieser Straßenabschnitt erweist sich somit als der wichtigste im Grunewald. Die Radverkehrsmengen aus den zuführenden Straßen Hüttenweg (Ostabschnitt), Königsallee und Onkel-Tom-Straße addieren sich bis auf den geringfügigen Betrag von 500 Radfahrern / Tag auf dem westlichen Abschnitt des Hüttenwegs.

Der Hüttenweg ist im durch Forstflächen führenden Abschnitt mit baulichen Radwegen ausgestattet. Der nördliche Radweg (Fahrtrichtung AVUS) im Abschnitt zwischen Kleinem und Großem Stern liegt zur Hälfte bereits im Nachbarbezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.

Die Radwege mit einer Breite von weniger als ca. 1,50 m sind in einem relativ gut befahrbaren Zustand, auch wenn die angrenzende Vegetation (armhohe Brennesseln) und Wurzelaufbrüche Hindernisse darstellen. Die mit Bäumen und buschartiger Vegetation bestandene räumliche Trennung zwischen der Fahrbahn und dem Radweg schafft einerseits ein angenehmes Fahrgefühl, das den Charakter dieser primär für den Freizeitverkehr geschaffenen Route unterstreicht, andererseits führt sie aber zu einer erheblichen Unübersichtlichkeit.

Im Westabschnitt sind deutliche Spuren der Wühltätigkeiten von Wildschweinen sichtbar. Kollisionen mit Tieren sind dort in den Abendstunden nicht auszuschließen. Nach Aussagen des Landesforstamtes nutzen die Wildschweine den Radweg, um von dort aus den Waldboden umzuwühlen.

Nach Aussage des Zentralen Verkehrsdienstes bei dem Polizeipräsidenten in Berlin sind in den vergangenen drei Jahren auf dem Hüttenweg nur 26 Unfälle der Schadensklasse 5 (Schadenshöhe 600 €) registriert worden. Daher wäre eine auch vom Landesforstamt unterstützte „Tempo 30“ Regelung nicht umsetzbar. Das Landesforstamt hatte eine höhere Unfallzahl erwartet, da 2008 im Zuge von Königsallee und Onkel-Tom-Straße bereits 14 schwere Wildunfälle gezählt wurden, die in die Zuständigkeit des Landesforstamtes fallen.

Daher sind Änderungen auf diesem längeren Abschnitt des Hüttenweges nicht erforderlich. Unsichere Radler nutzen den Radweg und andere können auf der Fahrbahn fahren. Die Anordnung eines Fahrradstreifens ist nach Auffassung der Forstverwaltung nicht umsetzbar, da der Seitenstreifen des Hüttenwegs künftig noch intensiver für parkende Pkw genutzt wird. Der bestehende Parkplatz in Paulsborn wird umgebaut und die Zahl der Stellplätze deutlich erhöht, aber dafür gebührenpflichtig. Durch die beabsichtigte größere Zahl von Veranstaltungen im Jagdschloss werden die gebührenpflichtigen Stellplätze nicht ausreichen, so dass Stellplätze im öffentlichen Straßenland benötigt werden.

Aus den genannten Gründen wird folgende Empfehlung nur für den Westabschnitt formuliert:

Die Radwege im Abschnitt zwischen den „Sternen“ sollen auf über 2,00m verbreitert werden, um größere Übersichtlichkeit und damit Sicherheit zu schaffen.

Eine Erweiterung des Radweges zur Waldseite wird vom Landesforstamt abgelehnt. Es werden jedoch keine Probleme im Fall von Eingriffen in den begrünten Trennbereich zwischen Radweg und Fahrbahn gesehen, da diese Fläche im Fachvermögen des Bezirksamtes liegt.

Die Verbreiterung des baulichen Radweges und eine damit einhergehende Sanierung sind wegen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens gerechtfertigt. Auf diesem Abschnitt konnte nach Beobachtungen festgestellt werden, dass Radler die auf dem Ostabschnitt die Fahrbahn nutzten, hier auf den Radweg wechseln.

Die Fortsetzung der Route Richtung Osten erfolgt nach der Entscheidung für eine der genannten vier Varianten weiter * zum Straßenzug Königin-Luise-Straße – Grunewaldstraße.

Die Königin-Luise-Straße ist mit schmalen baulichen nicht benutzungspflichtigen Radwegen ausgestattet. Die Verkehrsbelastung beträgt bis zu 10 000 Kfz / Tag. Östlich von Dahlem-Dorf steigt die Belastung auf bis zu 15 000 Kfz / Tag. Ein weiterer Anstieg ist dann erst in der Grunewaldstraße zwischen Lepsiusstraße und Schloßstraße auf bis zu 20 000 Kfz / Tag zu verzeichnen.

Die Radverkehrszahlen sind im Westabschnitt der Königin-Luise-Straße in der Größe zwischen 700 bis 1 000 Radfahrern / Tag relativ gering.

Geringfügige Steigerungen auf 1 200 Radfahrer / Tag bestehen im Abschnitt zwischen Annalallee (Zufahrt FU) und Königin-Luise-Platz. Am Knoten Grunewaldstraße / Schloßstraße steigt die Radverkehrsmenge um weitere 100.

Die Routenführung über den Straßenzug Königin-Luise-Straße - Dahlem-Dorf – Grunewaldstraße ist ohne Alternative im Rahmen eines Planungskorridors, der die Schloßstraße mit Grunewald verbindet, da nur auf dieser Route die Museums- und die FU-Standorte auf direktem Weg erschlossen werden und der Netzknoten gebildet werden kann. Weitere Verbindungsalternativen mit der Schloßstraße werden über die RR1 geschaffen*.

Der bauliche Radweg besteht bis zur Peter-Lenné-Straße.

Ab Peter-Lenné-Straße Richtung Osten ist 2009 / 2010 ein Fahrradangebotsstreifen markiert worden. Aufgrund der steigenden Verkehrsbelastungszahlen und der zu geringen Breite der Grunewaldstraße sieht die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung östlich der Lepsiusstraße keine Möglichkeit zur Durchbindung des Angebotsstreifens bis zur Schloßstraße.

Daher ist im Einmündungsbereich der Ermanstraße in der Grunewaldstraße eine Querungshilfe gebaut worden, die ein sicheres Abbiegen in die Ermanstraße gewährleistet. Die Verbindung zur Schloßstraße wird über den Straßenzug Flemmingstraße – Zimmermannstraße hergestellt.

Die Zimmermannstraße endet vor der Schloßstraße mit einem Wendehammer. Damit Radfahrer den verbreiterten Gehweg im Straßeneinmündungsbereich leicht erreichen können, wird eine Bordabsenkung eingebaut. Gemäß den Absprachen im Rahmen eines Ortstermins mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII B werden nur die ersten Meter bis zum U-Bahnzugang mit roten Platten markiert. Aus städtebaulichen Gründen soll auf eine deutlichere Radmarkierung verzichtet werden.

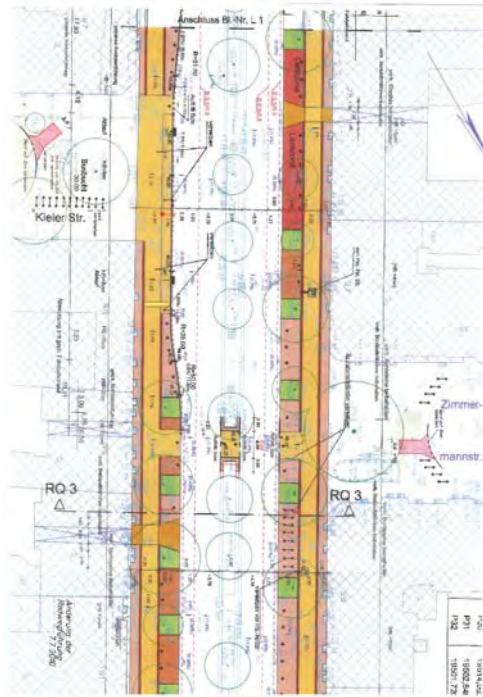
Für die Einmündungen der vier Seitenstraßen mit Wendehämmern vor der Schloßstraße bestehen Planungen zur städtebaulichen Aufwertung. Es bestehen Planungsideen diese Flächen zu „Pocket-Plätzen“ umzugestalten. Eine entsprechende Vorlage hat das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf als Bericht beschlossen. Die Finanzierung für diese Baumaßnahme ist jedoch nicht gesichert.

Die Radroute würde sich auch in die Gestaltung der sog. Pocket-Plätze an der Schloßstraße einfügen, über deren Umsetzung noch zu entscheiden ist.

Die verkehrsrechtliche Situation der Querung einer Route über einen überbreiten Gehweg zur Fortsetzung auf dem Angebotsstreifen der Schloßstraße ist mit der Straßenverkehrsbehörde noch nicht abschließend geklärt.

* Die Clayallee wird als Nord-Süd-Route gesondert behandelt

* Diese zusätzlichen Verbindungen werden unter „Anbindung der Schloßstraße“ beschrieben



Querung der Schloßstraße durch die Radroute im Abschnitt Kiekerstraße / Zimmermannstraße

Nach der beschriebenen nicht unproblematischen Quersituation wird der Angebotsstreifen auf der Schloßstraße erreicht. Die Querung der Fahrbahn der Schloßstraße erfolgt über einen ca. 70,0 m Versatz nach Süden im Zuge der LSA-geregelten Fußgängerfurt; in der Gegenrichtung quert der Radverkehr unsignalisiert über einen Mittelstreifendurchbruch mit entsprechenden Bordabsenkungen.

Ostabschnitt Steglitz - Tempelhof

Um die Radroute über eine Bordsteinabsenkung in die Kieker Straße einführen zu können, wird die Busbucht um ca. 1,00 m nach Norden verlegt. Dieser geringe Betrag ist ausreichend, um genügend Sicherheitsabstand zwischen dem südlichen Ende der Busbucht und der für den Radverkehr vorgesehen Bordabsenkung.

Aufgrund der Tatsache, dass in der umgebauten Schloßstraße die Busbucht nicht mehr die volle Breite eines Busses benötigt, um den Kfz-Verkehr ungehindert passieren zu lassen, sondern künftig deutlich schmaler wird, ergeben sich geringere Kurvenradien, um präzise an der Haltestellenlanze halten zu können. Dadurch ist die Verlegung der Busbucht um eine geringfügige Distanz nach Norden erforderlich.

In der aufgepflasterten Einmündung der Kieker Straße sind ebenfalls keine durchgängigen Markierungen, die den Radverkehr bevorzugen, vorgesehen. Der Imbisskiosk „Bratpfanne“, der in absehbarer Zeit durch einen gestalterisch höherwertigen Neubau ersetzt wird, ist aus Platzgründen zwischen 1,0 m bis 2,0 m nach Norden zu versetzen.

Die Radroute folgt der Kieker Straße – Bergstraße bis zum Knoten Filandastraße / Zufahrt Joachim-Tiburtius-Brücke.

Die Kieker Straße ist bis zur Düppelstraße mit Kleinsteinpflaster belegt. Es besteht erheblicher Sanierungsbedarf, um die Kieker Straße gut befahrbar zu gestalten.

Die Verkehrsmenge steigt von der Größe 5 000 bis 10 000 Kfz / Tag östlich der Körnerstraße auf 10 000 bis 15 000 Kfz / Tag im weiteren Verlauf Richtung Osten. Im StEP Verkehr ist die Bergstraße als örtliche Straßenverbindung, Stufe III klassifiziert.

Radverkehrsanlagen sind in der Bergstraße nicht vorhanden.

Radverkehrsmengen sind im Zuge ebenfalls nicht erfasst. Erst zwischen Thorwaldsenstraße und Prellerweg sind 1 700 Radfahrer / Tag gezählt. Da im östlichen Rampenbereich der Joachim-Tiburtius-Brücke 500 Radfahrer / Tag erfasst sind (Tragen des Rades über die Treppenanlage der ehemaligen Bushaltestelle!) und ebenfalls 400 Radfahrer / Tag in der Thorwaldsenstraße unterwegs sind, kann von einer Radverkehrsmenge der Bergstraße in der Größenordnung 800 bis 1000 ausgegangen werden.

Die Breite der Fahrbahn der Bergstraße mit 10,80 m ließe die Anordnung eines Angebotsstreifens zu. Die Stellplätze müssten jedoch dafür auf den Seitenstreifen verlegt werden, der mit 3,50 m so schmal ist, dass der Bewegungsraum der Fußgänger auf ein nicht mehr zulässiges Maß reduziert würde.

Daher wird die Route im o.g Knoten Filandastraße / Joachim-Tiburtius-Brücke, der kürzlich unter Federführung der VLB umgebaut wurde, in die Jeverstraße eingefädelt. Ein Radweg in die Jeverstraße ist bereits vorhanden. Über die Jeverstraße wird die Route über die Friedrichsruher Straße weiter in östlicher Richtung geführt. Die Querung der Bismarckstraße erfolgt im Zeitfenster der nächstgelegenen LSA-geregelten Knoten.

Über die Thorwaldsenstraße wird der bereits im Nachbarbezirk Tempelhof-Schöneberg gelegene Knoten Bergstraße / Munsterdamm / Prellerweg erreicht. Hier besteht der Abzweig zum Carl-Zeiss-Planetarium, zur Wilhelm-Förster-Sternwarte und zum Sommerbad am Insulaner.

Nur 600 m weiter wird am Priesterweg / Sembritzkistraße die Route Berlin-Leipzig erreicht, über die wieder weitere Ziele in Lankwitz und Marienfelde erschlossen werden können.

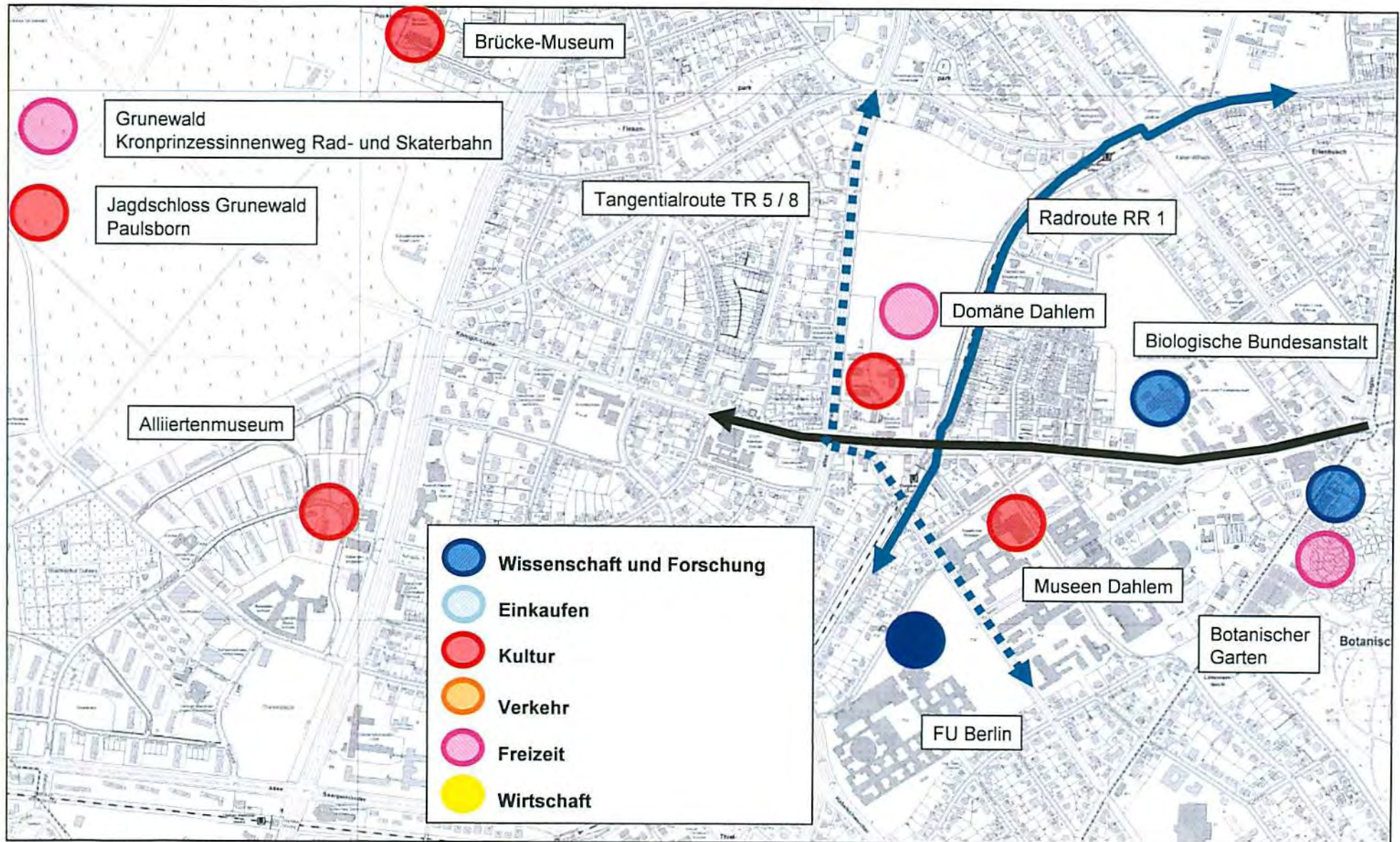
In der Thorwaldsenstraße bestehen bauliche Radwege.

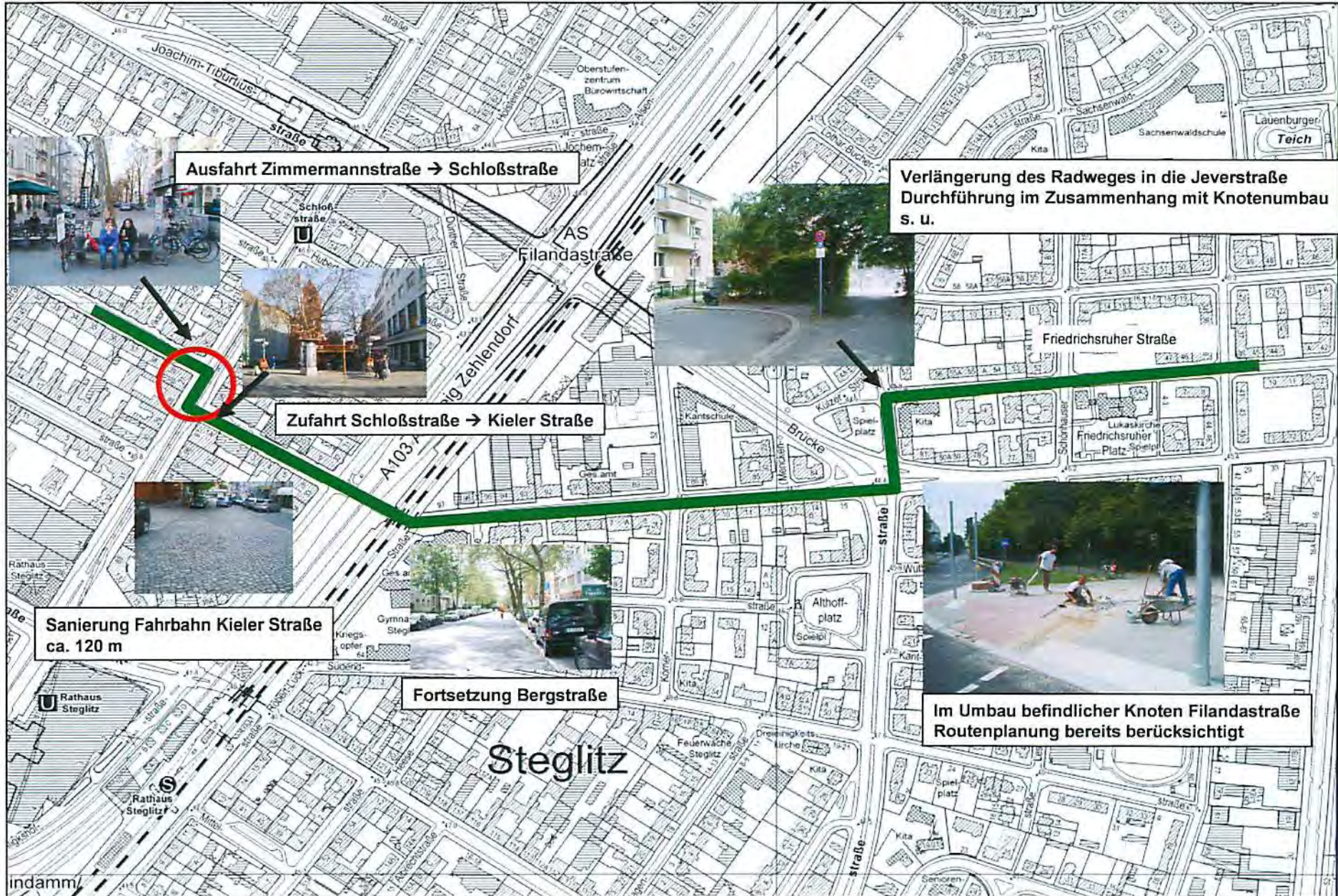
Um aus der Gegenrichtung kommend die Route in der Friedrichsruher Straße zu erreichen, ist im künftigen Querungsbereich eine Bordabsenkung an der Nordost-Seite erforderlich und der Mittelstreifen der Thorwaldsenstraße ist zu Lasten von zwei Stellplätzen zu öffnen. Die Querung ist durch Poller zu sichern.

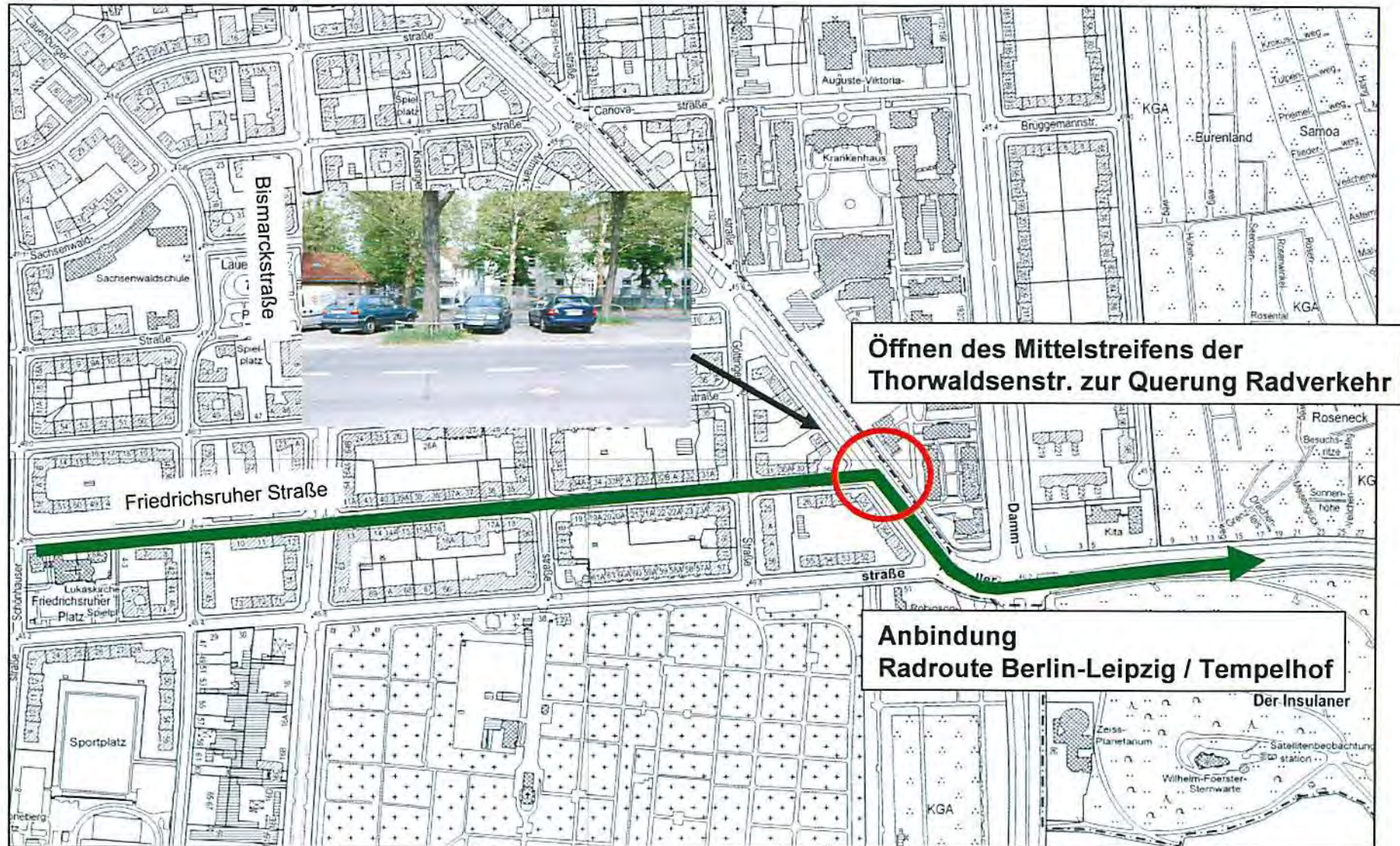
Nordwest–Südost-Route

Abschnitt Schloßstraße – Insulaner / Tempelhof

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Knoten Schloßstraße	.	Querung der Schloßstraße auf Basis der Pläne für die Umgestaltung der Schloßstraße	Umbau der Schloßstraße	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Kieler Str.	Schloßstraße – Düppelstr. 150 m	Sanierung der Fahrbahnoberfläche / Asphaltierung	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Bergstr.	Kieler Str. / Düppelstr.– Filandastr. 490 m	- - -		
Knoten Filandastraße		Knotenumbau wurde bereits realisiert	Nach Beschluss zu prüfen	
Jeverstraße	Bergstraße - Friedrichruher Straße 70 m	Bordabsenkungen an beiden Enden		Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Friedrichruherstr.	Jeverstr. - Thorwaldsenstr. 950 m	- - -		
Knoten Thorwaldsenstr.		Bordabsenkung für Querung des Mittelstreifens, Poller gegen Zuparken	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Fortsetzung der Route und Verbindung mit der Route Berlin-Leipzig im Bezirk Tempelhof-Schöneberg				







Anbindung Schloßstraße

Wie bereits dargestellt, sind im Zuge der Vernetzung drei Hauptknoten entstanden. Diese Hauptknoten sind in Zentren mit vielfachen Funktionen entstanden.

Aufgrund ihrer linearen Struktur als Zentrum des Einkaufens und der Kultur und einer hohen Bevölkerungsdichte in den angrenzenden Seitenstraßen stellt die Schloßstraße eine Besonderheit dar.

Großräumig mit dem bezirklichen Radroutennetz ist die Schloßstraße nur über die **Nordwest-Südostroute** verbunden.

Auf einer Strecke von mehr als einem Kilometer bietet die Schloßstraße die Möglichkeit weiterer Netzverdichtungen in Ost-West-Richtung und Anbindungen in Nord-Süd-Richtung. Mit der im Jahr 2011 geplanten Fertigstellung der Umbaumaßnahmen und der Anordnung eines Fahrradangebotsstreifens wird dieser Netzknoten seiner **verbindenden und verteilenden Funktion** in hoher Qualität gerecht.

Vorrangig wird die Schloßstraße jedoch als Ziel- / Quellgebiet des Fahrradverkehrs eingestuft.

Die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zum „Boulevard Berlin“ erforderlichen ca. 900 Fahrradabstellplätze unterstreichen die Zielgebietsfunktion der Schloßstraße.

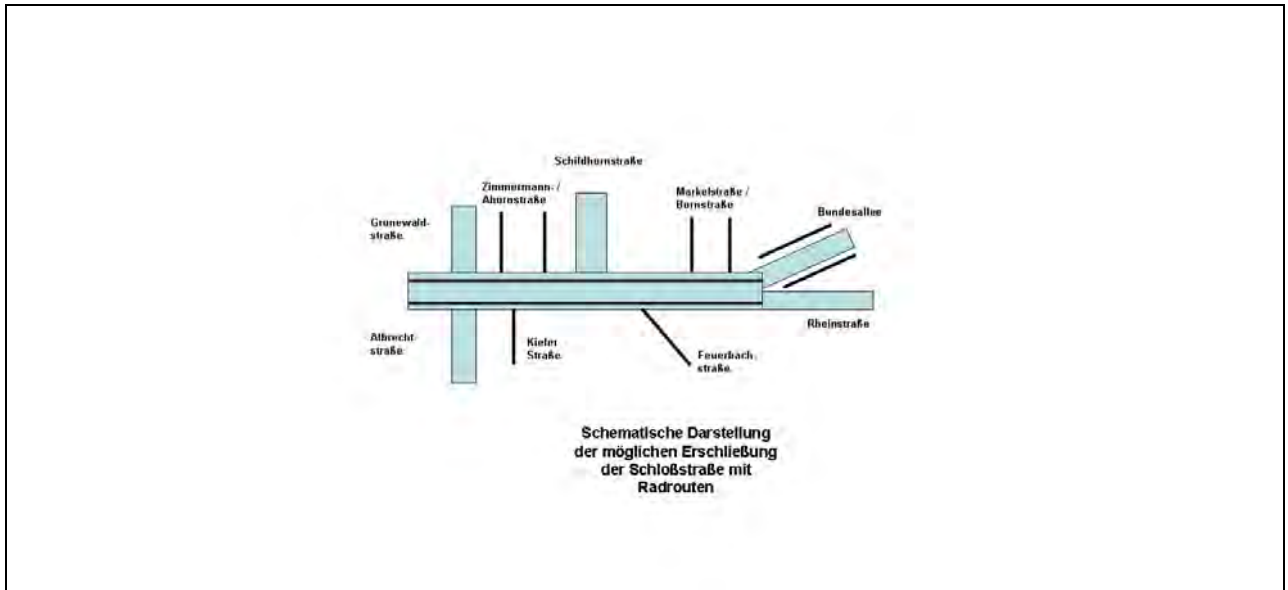
Die Schloßstraße selbst weist hohe Radverkehrszahlen auf:

Birkbuschplatz (BAB-Zufahrt) – Grunewaldstraße / Albrechtstraße: **2 300** Radf. / Tag
Grunewaldstraße / Albrechtstraße – Zimmermannstraße: **2 400** Radf. / Tag
Zimmermannstraße – Schildhornstraße: **3 200** Radf. / Tag
Schildhornstraße – Treitschkestraße: **3 200** Radf. / Tag
Treitschkestraße – Feuerbachstraße: **2 800** Radf. / Tag

Folgende Anbindungen erschließen die Schloßstraße:

- Mit der ausführlich dargestellten Nordwest-Südostroute wird der südliche Abschnitt der Schloßstraße erschlossen.
- Über die im Rahmen des noch im Verfahren befindlichen Verkehrskonzept Steglitz-Zentrum empfohlene Route Ahornstraße –Forststraße erhält der westliche Mittelbereich einen Anschluss.
- Die Markelstraße und für den vom Walter-Schreiber-Platz kommenden Verkehr auch die Bornstraße bilden die Westanbindung im Nordabschnitt der Schloßstraße
- In östlicher Richtung bestehen mit der Routenführung Kieler Straße – Bergstraße und der Routenverknüpfung über die Feuerbachstraße nur zwei Anbindungen. Aufgrund der städtebaulichen Zäsur durch die BAB Westtangente und die Bahnanlagen können auch Radrouten nur über die bestehenden Brücken bzw. Unterführungen verlaufen.

Verteilerfunktion der Schloßstraße



Verbindung Schloßstraße - Teltowroute

In einer Distanz von 600 m wird über die Feuerbachstraße als direkter Verbindung die **Teltow-Route** am Knoten Körnerstraße / Lauenburger Straße erreicht. Über die Körnerstraße verläuft die Route in nördlicher Richtung zum Bf. Friedenau und von dort über den Vorarlberger Damm zum DB Fernbahnhof Südkreuz. In Schöneberg besteht bereits die entsprechende Beschilderung.

In der Feuerbachstraße ist nur westlich der Schöneberger Straße „Tempo 30“ angeordnet. Die Verkehrsbelastung liegt hier unterhalb der niedrigsten Belastungskategorie des Zählnetzes, d.h. unter 5 000 Kfz / Tag. Radverkehrszahlen liegen nicht vor. In der Körnerstraße (Friedenau), die einen Teil der Teltowroute bildet, sind 700 Radfahrer / Tag gezählt worden.*

Im Brückenbereich ist einseitig das Parken zu verhindern, um einen Angebotsstreifen anordnen zu können. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 12,00 m, bzw. bestehen im Abschnitt des Fahrbahn-teilers zwei ca. 6,00 m Richtungsfahrbahnen. Diese Breiten lassen die Anordnung von Angebotsstreifen zu, zumal diese auf einer Seite als Radfahrstreifen ausgebildet und aufgrund der nicht erforderlichen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen schmaler ausfallen können.

Um den Abbiegevorgang für Radfahrer, die von der Teltowroute zur Schloßstraße fahren, zu vermeiden, wäre auch die Führung geradeaus über die Schöneberger Straße möglich. Der Straßenzug Feuerbachstraße - Schöneberger Straße hat eine Kfz-Belastung von ca. 10 000 Kfz / Tag. Die Fahrbahnbreite der Schöneberger Straße beträgt 12,00 m. Die Anordnung eines einseitigen Fahrradstreifens Richtung Schloßstraße wäre daher möglich, wenn einseitig auf das Parken verzichtet werden kann. Mit dieser Abkürzung wären die in die Richtung Westcity bzw. Richtung Westen führenden Netzergänzungen / Routen schneller erreichbar.

* Zur Zeit der Zählung war die Teltowroute in Friedenau noch nicht ausgeschildert.

**Anbindung Schloßstraße
Schloßstraße – Körnerstr. / Lauenburger Str., Anbindung Teltowroute**

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Feuerbachstr.	Schloßstraße - Feuerbachbrücke 330 m	Anpassung der Einmündung der Schöneberger Str. geringfügige Veränderung im Mittelstreifenbereich	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf / VLB
Feuerbachbrücke	210 m	Anordnung eines Angebotsstreifens an der Südseite entlang des Bordes, Parkverbot Z 283 StVO; an der Nordseite Angebotsstreifen plus Sicherheitsstreifen wegen fortbestehendem Parken,	Nach Beschluss zu prüfen	VLB

Verbindungen Schloßstraße Nordbereich - Wannseeroute / Breitenbachplatz

Im Rahmen der Routenkorridoruntersuchung sind für diese Verbindung zwei Varianten untersucht.

- Markelstraße
- Bornstraße

Markelstraße Vorteile:

- + Die stellt die nahezu direkte, versatzfreie Verbindung mit der o.g. Route über die Feuerbachstraße dar.
- + Durch die bestehende LSA im Einmündungsbereich in die Schloßstraße wird eine ungehinderte Richtungswahl in und aus der Schloßstraße gewährleistet. Absteigen entfällt.

Markelstraße Nachteile:

- Der Straßenzug Lepsius- Maßmannstraße vollzieht im Querungsbereich eine Kurve. Wegen der Kurvenführung ist aus fahrdynamischen Gründen die Fahrbahn erheblich aufgeweitet. Um eine gefahrlosere Querung zu gewährleisten, ist der Einbau zweier zusätzlicher Mittelinseln für Radfahrer erforderlich. Ersatzweise wäre auch eine Variante mit einer Mittelinsel und einem kurzen Radwegabschnitt über die Grünfläche nördlich der Lepsiusstraße denkbar. Die bestehende Fußgängerquerungshilfe ist für einen Teil der Fußgänger richtig positioniert, für den Radverkehr aufgrund einer anderen Linienführung nicht nutzbar.
- Die Fortsetzung der Markelstraße Richtung Westen ist mit Kopfsteinpflaster ausgestattet, das jedoch relativ gut befahrbar ist.
- Die Einmündung in die Kreuznacher Straße ist rückgebaut und der Wendehammer wird als Parkplatz genutzt. Durch den Rückbau ist in der weiteren Verlängerung eine Grünfläche entstanden. Beparkter Wendehammer und Grünfläche sind zu öffnen und eine Durchwegung anzulegen.

Bornstraße Vorteile:

- + Die Querung mit der Maßmannstraße ist LSA-geregelt. Für die Fortsetzung nach Westen bestehen bereits spezielle Furten für den Radverkehr. Die Führung wird bereits von Radfahrern sehr gut angenommen. Während jeder Grünphase querten 3 – 5 Radler die geregelte Kreuzung.
- + Die Bornstraße bzw. die Kreuznacher Straße sind durchgängig asphaltiert.
- + Die Arbeitsgruppe Radroutenplanung hatte sich für die Bornstraße ausgesprochen, da diese die Einkaufsschwerpunkte am Nordende der Schloßstraße direkt erschließt und sich mit den Zuführungen Zimmermannstraße, Ahorn-, Forststraße (entsprechend des im Verfahren befindlichen Konzepts) und Bornstraße eine Erschließung der Schloßstraße in nahezu gleichen Abständen entsteht.
- + Aufgrund ihrer klaren und eindeutigen Führung und der bereits vorhandenen Maßnahmen für den Radverkehr wird diese Route auch vom Nachbarbezirk Charlottenburg-Wilmersdorf als sinnvoll und vernünftig bezeichnet. Im Rahmen eines Berichts über den Sachstand der Routenplanung in Steglitz-Zehlendorf am Runden Tisch „Fahrrat“ wurde

die Routenführung über Born- und Kreuznacher Straße zwischen den Arbeitsgruppen der beiden Bezirke als abgestimmt angesehen.

- + Darüber hinaus wurde den Betreibern des Forum Steglitz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für Werbebanner an den Fassaden in der Bornstraße und Gutmuthsstraße für das Parkhaus die Routenführung über die Bornstraße bereits angekündigt. Die Werbung ist darauf hin um ein Signet für Fahrradstellplätze ergänzt worden. Das Forum Steglitz sieht vor, an den Türmen 8 und 7 die bestehenden alten Fahrradständer (Felgenkiller!) abzubauen und durch an der Fassade montierte Anlehnbügel zu ersetzen. Dadurch werden ca. 40 weitere Fahrradeinstellplätze geschaffen. Im Zufahrtbereich des Parkhauses sind bereits jeweils 6 – 8 Kreuzberger Bügel installiert. Der Betreiber der Autowäsche hat den Betreibern des Forums seine Bereitschaft signalisiert, im Zuge der Autopflege auch Fahrradpflege durchzuführen.
- + Weitestgehende Kostenneutralität

Bornstraße Nachteile:

- Öffnen der Bornstraße zwischen Büsingstraße und Schloßstraße (160 m) für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung, d.h. auch Fahrtrichtung Schloßstraße zu öffnen.
- Vor der Einmündung in die Schloßstraße ist ein zusätzlicher Fahrrad-Signalgeber zu installieren
- Auch nach Ummarkierung der Einfahrt in den Walther-Schreiber-Platz besteht nur die Möglichkeit, der Schloßstraße in südlicher Richtung zu folgen. Um in Richtung Norden (Anbindung an Routen Richtung Westcity) zur Bundesallee oder Rheinstraße weiter fahren zu können, wäre der Radfahrer gezwungen abzustiegen und die Fußgänger-LSA am U-Bf. Walther-Schreiber-Platz (Einmündung Bundesallee, Rheinstraße) zu nutzen.

Diese Nachteile machen es erforderlich, die Verbindung der Schloßstraße von ihrem nördlichen Ende über den Straßenzug Markelstraße – Kreuznacher Straße Richtung Breitenbachplatz zu führen und die von den Bewohnern gut angenommene Verbindung über die Bornstraße nicht in die Routenkonzeption einzubeziehen. Für Radfahrer vom Walter-Schreiber-Platz in Richtung Schmargendorf bleibt die Bornstraße natürlich weiterhin nutzbar.

Verbindungen Schloßstraße Mittelbereich - Wannseeroute / Breitenbachplatz

Nördlich der Einmündung der Schildhornstraße in die Schloßstraße besteht ein Hinweisschild für Radfahrer die Ahornstraße Richtung Breitenbachplatz zu nutzen. Damit ist der Mittelbereich der Schloßstraße ebenfalls mit der Radroute R1 am Breitenbachplatz verknüpft.

**Anbindung Schloßstraße
Schloßstraße – Breitenbachplatz**

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Markelstraße	Schloßstraße – Lepsiusstr. / Maßmannstraße	Öffnung für Radverkehr in Gegenrichtung Einbahnstr. Zusatzzeichen „Fahrrad frei“ zu Z 267 StVO, gerade kürzlich umgesetzt	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf bezirk. Straßenverkehrsbehörde
Querung Lepsiusstraße / Maßmannstraße		Einbau einer Querungshilfe Öffnung einer direkten Durchfahrt zur versetzten Fortsetzung der Markelstraße	Nach Beschluss zu prüfen / ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Markelstraße	Lepsiusstraße – Kreuznacher Straße 330 m	Asphaltierung,	Nach Beschluss zu prüfen / ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Knoten Markelstraße / Kreuznacher Straße		Öffnung des Wendehammers und Neubau eines Radweges durch die Grünfläche ca. 70 m	Nach Beschluss zu prüfen / ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

Verbindungen Schloßstraße – West-City

Diese Route liegt vollständig im Nachbarbezirk Tempelhof-Schöneberg. Aufgrund ihrer Bedeutung soll sie hier dennoch kurz dargestellt werden.

Vom Walther-Schreiber-Platz ausgehend führt die Route auf einer Länge von ca. 450 m durch die mit baulichen Radwegen ausgestattete Bundesallee bis zur Handjerystraße und folgt dieser bis nahe S-Bf. Bundesallee. Dort beginnt mit der Prinzregentenstraße eine Fahrradstraße, die den Radverkehr direkt zur West-City führt. An diesem Ort findet eine weitere Verknüpfung mit der RR 1 statt.

Die Möglichkeit einer Routenführung vom Walther-Schreiber-Platz über die Rheinstraße nach Norden auf durchgehenden Bussonderstreifen oder Angebotsstreifen für Radfahrer in der Rheinstraße, um ein bezirksübergreifendes Radroutennetz zu konzipieren ist, nach Aussage von Sen-Stadt VII B mehrfach im Bezirk Tempelhof-Schöneberg diskutiert worden. Eine Entscheidung ist derzeit nicht zu erwarten. Der Bedarf ist mit einer Radverkehrsmenge von 2 200 Radfahrern / Tag im Abschnitt zwischen Dickhardtstraße und Schmiljanstraße / Saarstraße unstrittig gegeben.

Über die Rheinstraße wären die vom Innsbrucker Platz ausgehenden Routen des Bezirks Tempelhof-Schöneberg zu erreichen.

Verbindungen Schloßstraße – Lichterfelde

Für Anbindungen Richtung Süden bestehen zwei Alternativen.

Eine Route könnte im Zuge des Hindenburgdammes geführt werden. Das Klinikum Benjamin-Franklin wäre direkt erreichbar und im Bereich des Angers von Lichterfelde wären FU-Einrichtungen („Mäusebunker“) und die TR 5/8 bzw. die Teltowroute angeschlossen. Zur Realisierung dieser Route wären im Hindenburgdamm erhebliche Umbaumaßnahmen erforderlich. Empfehlungen zum Umbau werden dazu in der „Lärminderungsplanung für Berlin – Materialien zum Aktionsplan 2008“ präsentiert.

Da die Maßnahmen entsprechend aufwendig sind, wird auf die Einbeziehung des Hindenburgdammes in die Routenplanung zum jetzigen Arbeitsstand verzichtet, obwohl ein Bedarf bei einer Radverkehrsmenge von 1 400 Radfahrern / Tag trotz ungünstiger Radverkehrsbedingungen erkennbar ist.

Route Schloßstraße – Birkbuschstraße – Lichterfelde-Ost

Um die Vernetzung der Schloßstraße Richtung Süd-Südost zu gewährleisten und die theoretische Grundlage der Routenplanung nicht in Frage zu stellen, wird die hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Anbindung von Zentren und ihrer netzbildenden Eigenschaft nachrangige Routenführung über die Birkbuschstraße Richtung Lichterfelde-Ost als Alternative, für die bereits Vorplanungen bestehen, in das Routenkonzept einbezogen.

Hier bestimmen die pragmatischen Gesichtspunkte einer zumindest schon in Abschnitten von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bereits ingenieurtechnisch durchgeplanten Fahrradverkehrsanlage.

Im Jahr 2011 wird von SenStadt VII B ein Büro beauftragt, um den Abschnitt zwischen Teltowkanal und dem Knoten Wolfensteindamm zu überplanen. Dieser Abschnitt gilt wegen der Fahrbahnbreite von ca. 11,0 m und dem nur ca. 3,50 m breiten Seitenstreifen der Nordseite als problematisch. Bei SenStadt werden aber Lösungsmöglichkeiten gesehen, wenn der Bezirk der Einführung des Unterstreifenparkens mit 2 Rädern auf der Nordostseite zustimmt.

Die Birkbuschstraße ist im StEP Verkehr als örtliche Straßenverbindung Stufe III kategorisiert.

Die Verkehrsbelastung beträgt im Abschnitt Wolfensteindamm bis Klingsorstraße zwischen 10 000 bis 15 000 Kfz / Tag und steigt weiter östlich auf bis zu 20 000 Kfz / Tag.

Westlich des Knotens Klingsorstraße beträgt die Radverkehrsmenge 1 100 Radfahrer / Tag; auf der Prinzregent-Ludwig-Brücke sinkt die Zahl auf 900 Radf. / Tag.

Die Fortsetzung der Route erfolgt über Mozartstraße – Kaulbachstraße – Beethovenstraße und erreicht dann die Ost-West-Route am Knoten Seydlitzstraße / Bruno-Walter-Straße. Die Netzgeometrie bleibt damit gewahrt. Da durch diese Routenführung der Bf. Lichterfelde-Ost ebenfalls, hier nun aus nördlicher Richtung erreichbar ist, steigt die Notwendigkeit des fahrradfreundlichen Umbaus des Jungfernstiegs. Der empfohlene Umbau der Einmündung der Beethovenstraße in die Bruno-Walterstraße dient auch im Zuge dieser Route für eine verbesserte Radverkehrsführung und Übersichtlichkeit.

Die Route folgt der Birkbuschstraße bis zur Siemensstraße. Diese wird im Versatz gequert. Zur Erleichterung besteht bereits an der Ostseite ein Radweg mit Markierung für Gegenverkehr.

Maßnahmen

Für die unmittelbare Verbindung der Schloßstraße mit der Route über die Birkbuschstraße bzw. einer weiteren künftigen Route über den Hindenburgdamm besteht die Empfehlung der Arbeitsgruppe in der Verbreiterung des bestehenden Bussonderfahrstreifens auf 4,75 m als sog. Umweltspur bis zur Einmündung der Wrangelstraße und dem Beginn des baulichen Radweges. Langfristig könnte auch die LSA-geregelte Querung der Einmündung des BAB-Abzweiges in die Schloßstraße besser an die Belange des Radverkehrs angepasst werden.

Für die Gegenrichtung BAB-Abzweig - Knoten Schloßstraße / Grunewaldstraße wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

In der Birkbuschstraße vor Einmündung Wolfensteindamm besteht ein Radfahrstreifen, der den Radfahrern hilft, den im Anschluss folgenden benutzungspflichtigen Radweg rechts vom Kfz-Verkehr sicher zu erreichen. Diese Spur ist trotz des Vorhandenseins von Z 237 StVO „Benutzungspflichtiger Radweg“ am Fahrbahnrand nicht eindeutig als Fahrradspur identifizierbar. Daher wird sie häufig von Richtung BAB abbiegenden Kfz mitbenutzt. Die Anordnung eines Z 237 als Markierung auf der Fahrbahn kann schon für ein deutliches „plus“ an Sicherheit beitragen.

Zudem wird das Ziel angestrebt, den Unfallschwerpunkt durch Vollsignalisierung zu entschärfen. Der Einmündungsbereich wird bereits im Rahmen der Unfallkommission behandelt.

Im weiteren Abschnitt vor dem Steglitzer Kreisel besteht heute ein im Gehwegbereich markierter (nicht benutzungspflichtiger) Radweg. Dieser kann nicht als routentauglich bezeichnet werden. Im genannten Abschnitt haben drei Buslinien ihre Endhaltestelle (M82, 284, 380). Die Fahrgäste müssen den Radweg queren, um zur U-Bahn zu gelangen. Diese Situation erzeugt Konflikte für beide Gruppen der Verkehrsteilnehmer, insbesondere hier für behinderte Busfahrer, da die Liftanlage der U-Bahn nur nach Querung des Radwegs erreichbar ist.

Da künftig in der Schloßstraße nur noch eine Fahrspur pro Richtung besteht, sollte die Zufahrt verkehrstechnisch neu organisiert werden. Die Fahrbahnbreite beträgt in der Knotenzufahrt ca. 12,00 m. Eine Umweltspur in vorschriftsmäßiger Breite scheint dort anordnungsfähig, wenn dabei die erforderlichen Fahrspuren links Richtung Grunewaldstraße, geradeaus Richtung Schloßstraße und rechts in die Albrechtstraße erhalten bleiben können und eine Führung des Radverkehrs in die 4,75 m breit herzustellende Busspur schon im Vorfeld des Knotens organisiert werden kann. Die in engen Abhängigkeiten mit der Radverkehrsförderung und der Busbeschleunigung stehende letztlich gültige Spuraufteilung kann im Rahmen der Radroutenplanung nicht festgelegt werden.

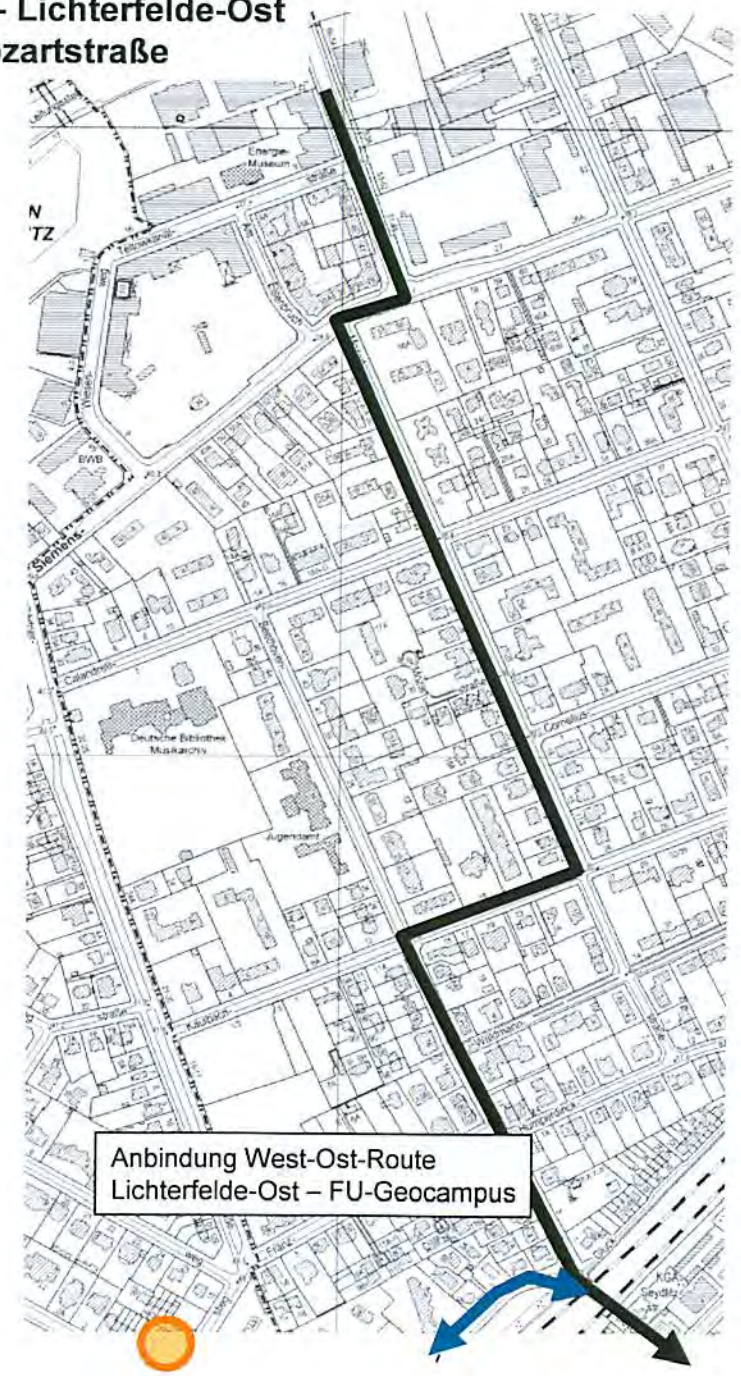
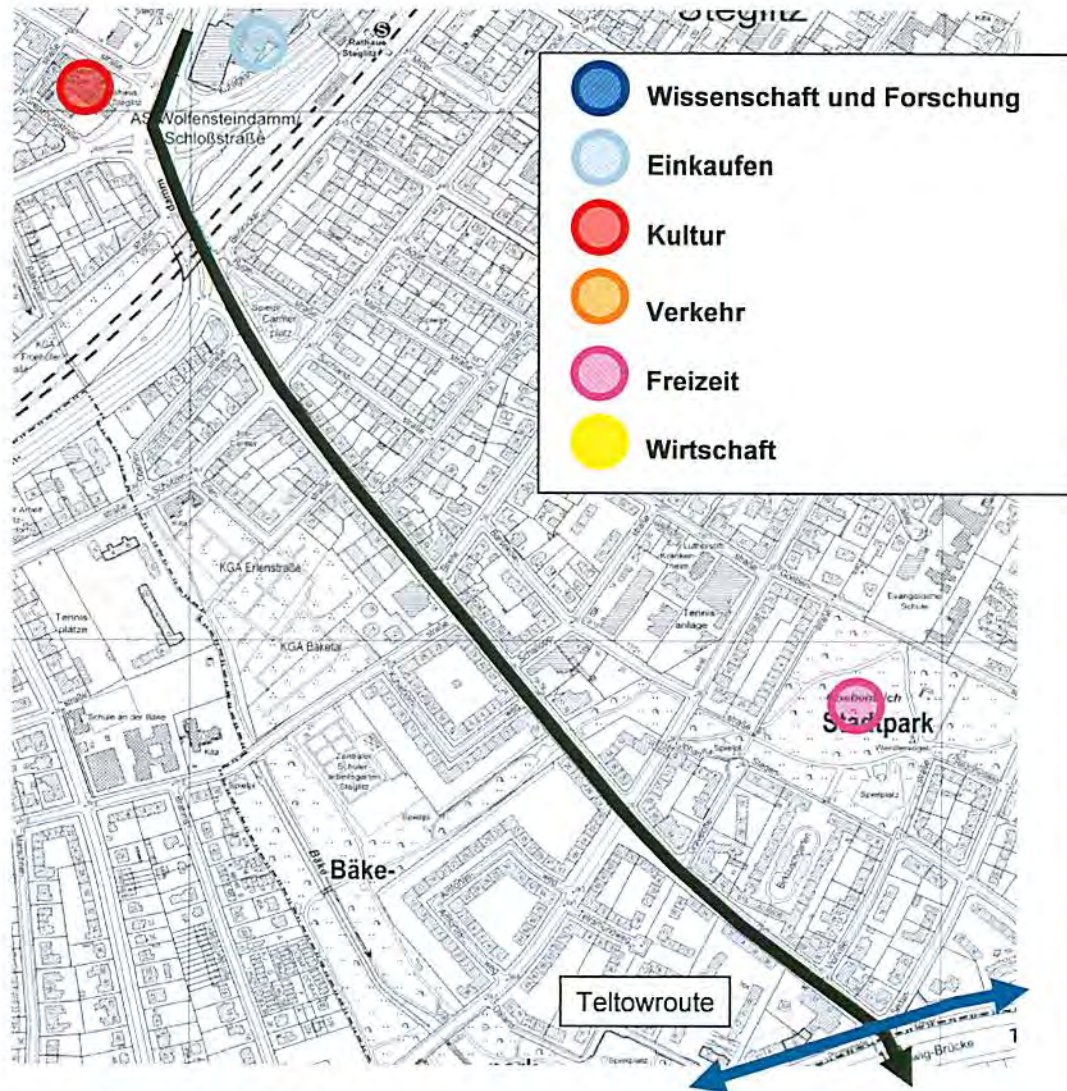
Hier besteht Abstimmungsbedarf mit SenStadt VII B, der VLB und der BVG.

Wie bereits dargestellt, zählt dieser Südabschnitt mit 2 300 Radfahrern / Tag zu den hoch frequentierten im Bezirk, so dass die Anordnung von Radverkehrsanlagen schon auch ohne Radroutenplanung notwendig wäre.

**Anbindung Schloßstraße
Route Schloßstraße – Birkbuschstraße - Lichterfelde-Ost**

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Schloßstraße → Süd	Albrechtstr. – Wrangelstr. 260 m	Verbreiterung des Bussonderfahrstreifens auf 4,75 m zur Mitbenutzung durch Radverkehr	Nach Beschluss zu prüfen	VLB (geplant)
Schloßstraße → Nord	Knoten BAB-Zufahrt – Albrechtstr. 240 m	Anordnung eines Bussonderfahrstreifens mit ausreichender Breite zur Mitbenutzung durch Radverkehr, Aufgabe des farblich markierten Radwegs mit Konfliktsituation; in der Anordnungsvorbereitung der Abschnitt vor Einmündung der Albrechtstraße auf ca. 40 m Länge in Breite eines Fahrradstreifens	Nach Beschluss zu prüfen	VLB und Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Wolfensteindamm	Birkbuschstr. – BAB-Zufahrt 180 m	- - -		VLB und Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Knoten Wolfensteindamm / Birkbuschstraße		Vollsignalisierung	Nach Beschluss zu prüfen	VLB
Birkbuschstr. → Schloßstraße	Schützenstr. – Wolfensteindamm 160 m	Bereits vorhandene schmale Spur für Radfahrer als Radspur auf der Fahrbahn deutlich markieren, Anpassung der LSA im Knoten BAB-Zufahrt an Belange des Radverkehrs	Nach Beschluss zu prüfen	VLB / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Birkbuschstr.	Schützenstr. – Sedanstr. Anbindung an Teltowroute 980 m	Prüfung hinsichtlich der Anordnung eines Angebotsstreifens	Nach Beschluss zu prüfen	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / VLB und Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Birkbuschstr.	Sedanstr. – Siemensstr. 300 m	Angebotsstreifen bereits eingerichtet	Nach Beschluss zu prüfen	
Mozartstr. – Kaulbachstr.- Beethovenstr. 1110 m		- - -		

**Route Schloßstraße - Lichterfelde-Ost
 Birkbuschstraße - Mozartstraße**





Verbreiterung der Busspur bis Wrangelstraße



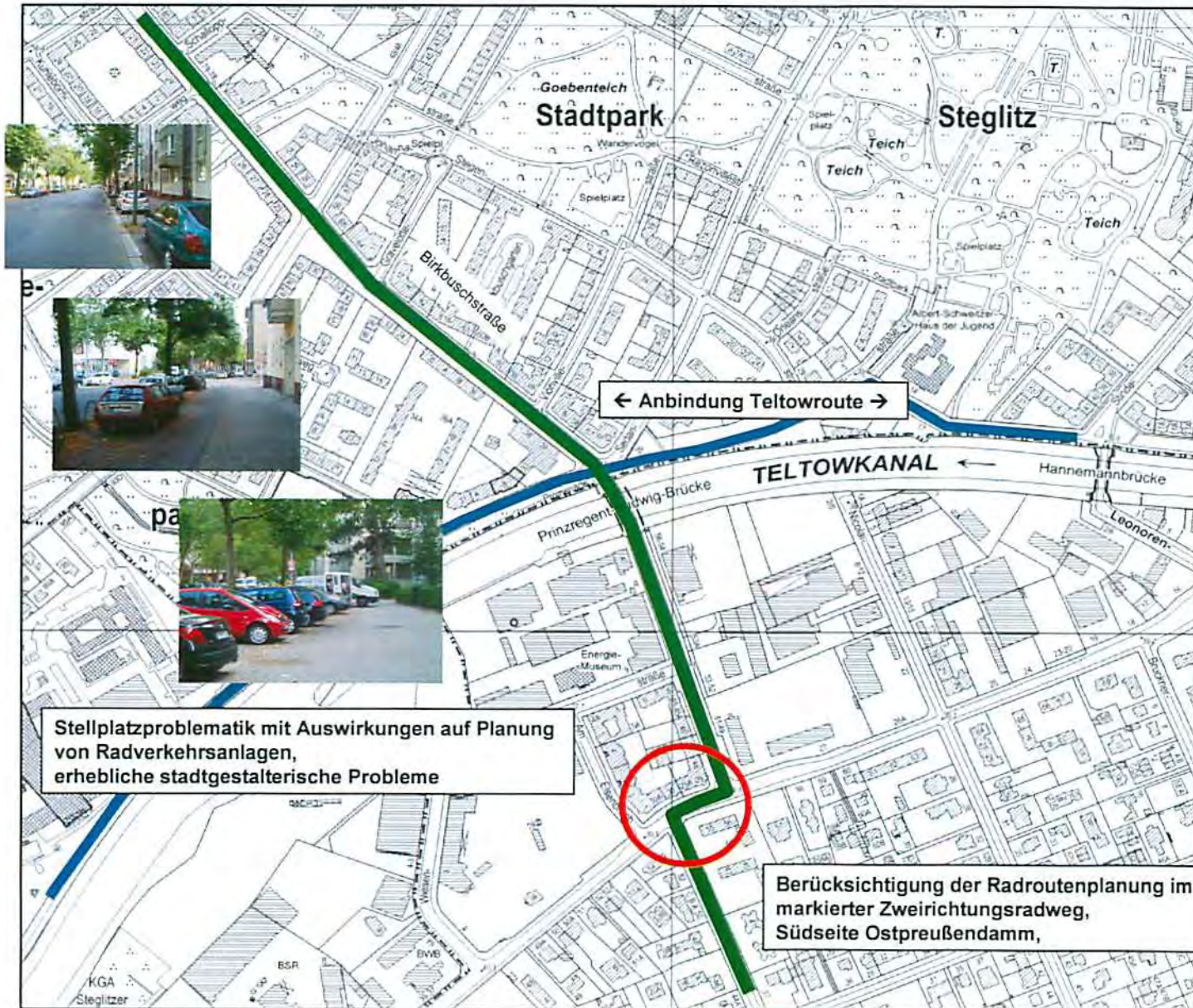
Konfliktsituation Radverkehr Schloßstraße → Albrechtstr. / BVG-Fahrgäste, Lifanlage zur U-Bahn



Querung Schloßstraße in Verlängerung Nutzungspflichtiger Radweg bis Wolfensteindamm



**Konfliktsituation Radverkehr Birkbuschstraße → Schloßstraße / Zufahrt Wolfensteindamm
 Fahrradzufahrt häufig durch Rechtsabbieger blockiert
 → Ziel: Vollsignalisierung des Knotens**



Nord-Süd-Route, Wilmersdorf – Zehlendorf-Zentrum – Teltow

Nordabschnitt Zehlendorf - Dahlem / Grunewald

Die Nutzung des Straßenzuges Teltower Damm – Clayallee ist für die genannte Ortsverbindung ohne Alternative. Es bestehen parallel keine ruhigen Seitenstraßen, die als Radroute in Frage kämen. Die Führung wäre derart unübersichtlich, dass Radfahrer eine solche Route nicht akzeptieren würden.

Die Verkehrsbelastung liegt nördlich vom Zehlendorfer Zentrum durchgängig in den mittleren Kategorien bis 30 000 Kfz / Tag und steigt nördlich der Saargemünder Straße auf Größe 30 000 bis 40 000 Kfz / Tag.

Die Radverkehrszahlen sind gering: Südlich der Argentinischen Allee liegen sie bei 1 600 Radf. / Tag, nördlich bei nur 600. Hier findet eine Verteilung des Radverkehrsstroms auf die Radroute Wannsee RR1 statt. Die deutliche Zunahme wird auf der Fahrtrichtung Westen registriert.

Am Knoten Königin-Luise-Straße wird eine Zunahme auf 1 900 Radfahrer / Tag ermittelt. Dieser Zuwachs wird vermutlich durch Bewohner der verdichteten amerikanischen Siedlung, Schülern der Waldorf-Schule und Freizeitradlern in den Grunewald erzeugt. Die Königin-Luise-Straße erzeugt selbst, wie bereits dargestellt, geringere Radverkehrszahlen als der Zuwachs der Clayallee. Diese Zunahme kann vermutlich nur durch Anliegerverkehr entstehen. Die Radverkehrsmenge bleibt dann über den Bereich des Rosenecks bis zur Franzensbader Straße konstant bei 1 600 Radfahrern / Tag.

Im StEP Verkehr ist die Clayallee der Stufe II, übergeordnete Straßenverbindung, zugeordnet.

Das Fahrbahnprofil besteht pro Richtung aus jeweils zwei Fahrspuren und einer Parkspur. Die Breite dieser drei Spuren beträgt zusammen ca. 9,00 m. Die Richtungsfahrbahnen sind durch einen baulichen Mittelstreifen getrennt.

Richtung Süden, Teltower Damm, bis zum Knoten Beeskowdamm sinkt die Belastung auf max. 20 000 Kfz / Tag und im nicht ausgebauten Abschnitt bis zur Landesgrenze an der Knesebeckbrücke werden 10 000 bis 15 000 Kfz gezählt.

Der Straßenzug besitzt bauliche, nicht nutzungspflichtige Radwege, die bis auf relativ kurze Abschnitte bezogen auf die Gesamtlänge der Strecke, einen routentauglichen Standard aufweisen.

Entgegen kommen der guten Benutzbarkeit der Radwege die langen Abschnitte ohne einmündende Straßen. Da die einmündenden Straßen vorwiegend Wohngebietserschließungsstraßen sind, ist die Zahl der abbiegenden Fahrzeuge relativ gering. Die Knoten mit Straßen mit höherer Erschließungsfunktion bzw. Straßen die im StEP Verkehr gelistet sind, sind durchgängig durch LSA geregelt. Es bestehen dort Fahrrad-LSA, die dem Radfahrer einen zeitlichen Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr einräumen. Die Gefahr für geradeaus fahrende Radfahrer mit nach rechts abbiegenden Kfz zu kollidieren, ist damit reduziert.

Die Abstände der Straßeneinmündungen liegen im Abschnitt B1 bis zum U-Bf. Oskar-Helene-Heim durchschnittlich bei ca. 260 m. Fahrtrichtung Nord steigt der Wert noch geringfügig. In Gegenrichtung liegen die Abschnitte zwischen den einmündenden Straßen wegen des angrenzenden Grunewaldes noch weiter auseinander.

Die Radwege sind überwiegend mit einem größeren räumlichen Abstand von der Fahrbahnkante trassiert. Daher ist ein entspannteres Radfahren trotz der hohen verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmission möglich.

Problematisch sind jedoch die in kurzen Abständen bestehenden Grundstückszufahrten.

Die Profile der Clayallee sind in den jeweiligen Abschnitten symmetrisch, d.h. bis auf geringfügige Abweichungen bestehen die gleichen Probleme der Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen, d.h. die Beschreibungen, die hier in Fahrtrichtung Nord durchgeführt sind, haben weitestgehend auch Gültigkeit für die Gegenrichtung.

Darstellung des Bestandes Clayallee

Im Bereich des **Zehlendorf Ortskernes** bis zur „Zehlendorfer Welle“ besteht ein 0,9 m breiter Radweg. Der Abstand zum Bord beträgt 1,00 m.

Vor der „Welle“ ist der Radweg auf 1,60 m aufgeweitet. Zügiges Fahren wird durch die Grundstücks- Parkplatzzufahrten von Kaiser´s und der „Welle“ verhindert. Jedoch besteht außerhalb des Ortskerns eine aus K-Platten hergestellte Fahrbahnoberfläche. Der Gehweg ist vom Radweg durch einen begrünten Streifen getrennt. Das Profil besteht in der beschriebenen Form bis zur Schlettstadter Straße.

Ab der **Schlettstadter Straße** besteht bis zur **Leichhardtstraße** das Profil mit dem höchsten Konfliktpotential. Da der Straßenraum der Clayallee im Abschnitt bis zur Sundgauer Straße offensichtlich planungsrechtlich nicht verbreitert ist, das nördlich und südlich bestehende Fahrprofil ohne bauliche Einschränkung durchgezogen wurde, sind die Seitenbereiche nur Restflächen. Radweg und Gehweg sind zusammen nur ca. 3,00 m breit.

Der Radweg mit einer Breite von 0,90 m verläuft ohne Trennung unmittelbar neben dem Bord, der Gehweg ist durch ein Tiefbord vom Radweg getrennt. Im Abschnitt zwischen Sundgauer Straße und Leichhardtstraße besteht ein ca. 2,00 m breiter begrünter Trennstreifen zwischen Rad- und Gehweg. Der Radweg verläuft weiter direkt neben dem Bord.

In der nördlichen Fortsetzung ist das Problem der fehlenden räumlichen Trennung zwischen Radweg und Fahrbahnbord behoben. Hier besteht ein ca. 1,30 m breiter Unterstreifen. Hier erzeugen die Baumwurzeln durch Aufbrüche Probleme auf dem Radweg. Der 1,00 m breite Radweg ist vom Gehweg durch einen begrünten Streifen baulich getrennt. Der Seitenstreifen präsentiert sich damit in einer hohen städtebaulichen Qualität.

Ab **Hüttenweg** besteht ein neuerlicher Profilwechsel. Der mit Bäumen bepflanzte Streifen liegt hier in Fahrtrichtung rechts vom Radweg. Der auch hier nur ca. 1,00 m breite Radweg ist durch einen gepflasterten Unterstreifen ca. 1,00 m vom Bord entfernt. Dieses Profil bleibt konstant bis zur Bezirksgrenze.

In der Gegenrichtung beginnt der kritische Bereich an der Sophie-Charlotte-Straße und endet an der Schützallee.

Südlich der Schützallee besteht bis zur Riemeisterstraße ein Bereich, in dem Rad- und Gehweg durch eine Hecke getrennt sind. Dieser Abschnitt zeichnet sich durch die Grünbereiche im Seitenstreifen durch eine hohe gestalterische Qualität aus.

Maßnahmenempfehlungen zur Sanierung bzw. der Aufwertung der bestehenden Radverkehrsanlage der Clayallee

Auch wenn der beschriebene bauliche Radweg in der Clayallee nicht benutzungspflichtig ist, bietet er dennoch vielen Radfahrern ein gutes Vorankommen in einem Abstand von ca. 2,00 bis 3,00 m zuzüglich der Parkspur vom Kfz-Verkehr und damit auch ein Abrücken von Lärm- und Abgasen.

Eine sicherheits- und fahrtechnische Verbesserung sollte daher durchgeführt werden.

Generell kann der Radweg maßvoll zu Lasten des angrenzenden Trennstreifens zum Gehweg verbreitert werden, ohne dass die städtebauliche Qualität des Straßenraumes darunter leidet.

Es wird der Austausch der teilweise maroden K-Platten zu Gunsten einer mit deutlich geringerem Rollwiderstand befahrbaren Asphaltdecke empfohlen. Der Einbau einer Asphaltdecke verbessert die Überfahrbarkeit von Kanaldeckeln, die auf der Seite Fahrtrichtung Zehlendorf durchweg ca. 1 – 2 cm über die Fahrbahnfläche des Radweges ragen. Dies bedeutet nicht nur einen Verlust an Fahrkomfort, sondern kann durch die Metallkanten auch den Reifen schädigen.

In den Einmündungsbereichen der Seitenstraßen sollte der Radweg wenigstens ca. 5,00 m vor dem Knoten in den Fahrbahnbereich, d.h. Parkspur, verzogen werden, um den Radfahrer für rechtsabbiegende Kfz frühzeitig in den Blickwinkel gelangen zu lassen. Eine solche Verziehung bietet dem Radfahrer zusätzlich die Chance, ungehindert vor wartenden Kfz die Straßeneinmündung queren zu können. Die Verziehungsradien sollten möglichst so groß gestaltet werden, dass die Radfahrer in ihrem Tempo konstant weiter fahren können.

Die Situation des Radverkehrs im ausführlich beschriebenen Problembereich der Engstelle zwischen Schlettstadter Straße und Leichhardtstraße kann durch die Anordnung einer Fahrradspur ohne großen Aufwand deutlich verbessert werden:

Im genannten Bereich besteht kein Parkdruck, da die anliegenden Gebäude vollständig mit Garagen ausgestattet sind. Es kann daher zu Lasten der Parkspur eine Fahrradspur angeordnet werden, ohne dass es zu großen Konflikten mit den Anwohnern kommen sollte.

Einen Sonderfall für eine Radroute für den Alltagsverkehr im Zuge von Stadtstraßen stellt die Beleuchtung dar. Im Rahmen des Berliner Lichtkonzepts ist die Clayallee wegen der gestalterischen Besonderheit der Peitschenlampen von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Referenzstrecke ausgewählt und auf die gute gleichmäßige Ausleuchtung der Fahrbahn hingewiesen worden.

Kritikwürdig ist die nicht mehr zeitgemäße Betrachtungsweise von Straßenlampen hinsichtlich ihrer Ausleuchtungsqualität des Fahrbahnraumes und der Vernachlässigung der Seitenbereiche. Durch die Baumreihe auf dem Unterstreifen, die Fahrbahn und Radweg räumlich trennt, liegt der Radweg im Dunkelbereich der Straße. Auch bei StVZO gemäßer Beleuchtung der Fahrräder ist zu erwarten, dass die Wurzelaufbrüche und andere Hindernisse im Zuge des Radweges nicht sofort zu sehen sind.

Es wurde daher eine Nachtberadlung gefordert, die die für das Lichtkonzept zuständige Arbeitsgruppe bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchführen soll. Diese hat noch nicht stattgefunden.

Südabschnitt Zehlendorf - Teltow

Die für den nördlichen Routenabschnitt im Zuge der Clayallee getätigten Aussagen hinsichtlich der Symmetrie des Straßenraumes und der damit verbundenen Vor- und Nachteile für den Radverkehr gelten ebenfalls für den südlichen Abschnitt zwischen Zehlendorf und Teltow.

Zehlendorf Zentrum

Die Bedingungen für den Radverkehr im Zehlendorfer Zentrum, das als Netzknoten und Ortsteilzentrum mit drei weiterführenden Schulen (zusammen ca. 2 000 Schüler) und der John-F.-Kennedy-Schule (ca. 1 600 Schüler) selbst einen erheblichen Ziel-Quellverkehr erzeugt, sind hochgradig problematisch.

Der Teltower Damm weist im Bereich des Bf. Zehlendorf mit 4 500 Radfahrern / Tag die höchste Verkehrsstärke im Bezirk auf, gefolgt vom Abschnitt bis zur Mühlenstraße mit 3 800 Radfahrern / Tag. Die Radverkehrsanlagen bestehen aus nicht nutzungspflichtigen Radwegen, die zum Teil nur farblich vom Gehweg optisch getrennt sind.

Der markierte Radweg verläuft zwischen den BVG Haltestellen und den wartenden Fahrgästen. Da hier 5 Buslinien konzentriert sind, sind beim Ein- und Aussteigen häufig kritische Situationen mit Radfahrern zu beobachten. Verstärkt wird die Problematik an der Ostseite, da hier ein großer Anteil der Radfahrer den Radweg in falscher Richtung befährt. Diese Regelwidrigkeit ist aufgrund der Zugangssituation zum S-Bf. Zehlendorf mit nur einem Zugang am östlichen Ende des Bahnsteigs durchaus nachvollziehbar, denn der Bahnhof ist vom Rathaus kommend nur über die „fasche Seite“ erreichbar.

Die Planung eines zweiten S-Bahnzuganges an der Westseite des Teltower Dammes wird wegen der Entzerrung des Radverkehrs auf der Ostseite grundsätzlich begrüßt. Dennoch erzeugt diese Verbesserung Konflikte an einer bislang konfliktfreien Örtlichkeit.

Im Bereich der Unterführung besteht der beschriebene gemeinsame nur optisch getrennte Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von ca. 3,20m. In der Straßenunterführung am S- Bahnhof Zehlendorf liegt der Geh- und Radweg über dem Niveau der Fahrbahn für motorisierten Verkehr. Der Höhenversatz ist durch ein Geländer gesichert. Die nutzbare Breite dieses Weges wird durch das Geländer nochmals (geringfügig) eingeschränkt.

Der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bestellten Planung zufolge wird der 2. Treppenzugang von dem beschriebenen Geh- und Radweg auf den Bahnsteig führen. Besonders nach dem Halt eines Zuges ist dann mit so hohem Fußgängeraufkommen auf diesem Weg zu rechnen, dass die Fahrgastströme sich bis in den Bereich des Radweges ausbreiten und hier durch schnelle Radfahrer gefährdet werden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat daher zwischen Geh- und Radweg ein Gitter vorgesehen. Es erscheint absehbar, dass die Geländer zum Anschließen von Fahrrädern genutzt werden. Die geparkten Räder würden dann die verfügbaren Wegebreiten noch zusätzlich einschränken. Montierte Füllelemente sollen die Rohre zum Anschließen von Kettenschlössern unbrauchbar machen und so das Parken von Rädern in der Unterführung verhindern.

Wegen der zusätzlich erschwerenden Hell – Dunkel – Situation im Zufahrtsbereich der Unterführung und der damit kaum erkennbaren baulichen Trennung zwischen Geh- und Radweg schlägt die mit dem Vorhaben beauftragte DB Netz AG vor, die Kopfenden zu beleuchten.

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf hat sich aufgrund der beschriebenen Probleme für eine andere Zugangsvariante, die vor allem den Schülerverkehr zu entzerren hilft, positioniert.

Nach Auffassung des Bezirksamtes Steglitz-Zehlendorf ist auch unter Kostengesichtspunkten eine Brückenkonstruktion über das Richtungsgleis nach Wannsee zum „Postplatz“ an der Martin-Buber-Straße die geeignete Lösung. Es werden dazu weitere Verhandlungen zwischen dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geführt.

Abschnitt Machnower Straße - Mühlenstraße

Der abmarkierte Radweg ist durch eine geradezu skurrile Eigenart gekennzeichnet, die in dieser Weise im Zuge der Routenberadlung nicht beobachtet wurde. Für den Dachabfluss der angrenzenden Gebäude sind oberflächliche Rinnenabflüsse in den Rad- und Gehweg eingebaut. Für Radfahrer bedeutet dies im Abstand von ca. 5,00 m bis 6,00 m einen Stoß.

Abschnitt Mühlenstraße - Beeskowdamm

Die Radverkehrsanlage besteht aus einem mit Betonverbundsteinen versehenen baulichen Radweg. Der Radweg ist durch einen ca. 0,7 m breiten Unterstreifen vom Fahrbahnbord und den parkenden Fahrzeugen getrennt. Zwischen Gehweg und Radweg befindet sich eine mit Bäumen bepflanzter teilbegünter Trennstreifen.

Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 11,40 m. Die Verkehrsbelastung beträgt durchgängig bis zum Beeskowdamm 15 000 – 20 000 Kfz / Tag.

Die Radverkehrsdichte beträgt südlich des Knotens Mühlenstraße 1 700 Radfahrer / Tag.

Südlich der Schädestraße wechselt das Profil. Der Unterstreifen entfällt und der Radweg liegt unmittelbar neben dem Fahrbahnbord.

Erst ungefähr in Höhe des Heinrich-Grüber-Hauses besteht ein weiterer Profilwechsel. Der Radweg wird nach außen verschwenkt, so dass ein breiter, mit Bäumen bepflanzter Trennstreifen entsteht. Trotz der Größe der Bäume sind in diesem Abschnitt keine Wurzelaufbrüche zu registrieren.

Südlich des Nieritzweges bleibt das Profil in dargestellter Weise bestehen. Die Qualität der Oberfläche des Radweges nimmt durch den Einsatz von K-Platten ab.

Abschnitt Beeskowdamm – Knesebeckbrücke / Landesgrenze

Südlich des Beeskowdammes bestehen bis auf einen kurzen Abschnitt in der Knotenzufahrt Beeskowdamm keine Radverkehrsanlagen. Es handelt sich hier um einen ca. 1,00 m breiten Angebotsstreifen, der dem Radfahrer die Möglichkeit einräumt, sich überhaupt gesichert Richtung Norden bewegen zu können. Trotz der heute hohen Verkehrsdichte auf diesem für den Verkehr in Vorwendezeiten ausreichenden Fahrbahnquerschnitt, hat der Kfz-Verkehr diesen Angebotsstreifen akzeptiert und dem Radverkehr den minimalen Schutzraum zugestanden. Als Lösung kann das jedoch nicht gelten. Trotz der widrigen Bedingungen beträgt die Zahl der Radfahrer auf diesem Abschnitt 1 500 pro Tag.

Im Bebauungsplan X-123 „Alt-Schönow“ ist eine Verbreiterung des Teltower Dammes zwischen Beeskowdamm und Alt Schönow auf 26,00 m festgesetzt. Die Fortsetzung bis zur Landesgrenze sollte in gleicher Breite umgesetzt werden. Diese Breite lässt die Anordnung eines Fahrradstreifens zu.

Maßnahmenempfehlungen

Als generelle Empfehlungen zur Aufwertung des Radweges im Zuge des Teltower Dammes gelten die gleichen wie für die Clayallee formulierten.

Im Abschnitt ohne räumliche Trennung zwischen Radweg und Fahrbahnbord werden die Aufhebung des Radwegs und die Anordnung von Angebotsstreifen empfohlen. Der Radweg ist bereits versiegelt, so dass die Verlegung des Parkens ohne zusätzliche zu versiegelnde Flächen möglich wird. Die Fahrbahnbreite ist dann vollkommen ausreichend für die Anordnung eines Angebotsstreifens.

Ein durchgängiger Angebotsstreifen über die gesamte Länge des Teltower Dammes ist aufgrund der Lage des Radwegs nicht zwingend erforderlich und würde für den ruhenden Verkehr zusätzliche Versiegelungen im Seitenstreifen erfordern.

**Nord-Süd-Route Wilmersdorf – Zehlendorf-Zentrum – Teltow
Nordabschnitt Zehlendorf – Dahlem / Grunewald**

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Clayallee	Berliner Str. – Schlettstadter Str. 720 m	Punktueller Sanierung des baulichen Radwegs, Asphaltierung in Abschnitten mit gebrochenen, verkippten Platten insbesondere Wurzelaufrüche	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Clayallee	Schlettstadter Str. – Leichhardtstr. 630 m	Anordnung Halteverbot Z 283 StVO, Anordnung eines Angebotsstreifens	Nach Beschluss zu prüfen ggf. Finanzierung durch SenStadt möglich	VLB / Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Clayallee	Leichhardtstr. - Saargemünder Str. / Anbindung RR1 560 m	Punktueller Sanierung des baulichen Radwegs, Asphaltierung in Abschnitten mit gebrochenen, verkippten Platten insbesondere Wurzelaufrüche	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Clayallee	Saargemünder Str. – Bezirksgrenze 2050 m	Punktueller Sanierung des baulichen Radwegs, Asphaltierung in Abschnitten mit gebrochenen, verkippten Platten insbesondere Wurzelaufrüche Fahrtrichtung Süd: Schaffung von Niveaugleichheit Radwegoberfläche Deckel Zugang unterird. Leitungsnetz	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Clayallee durchgängig		Vorziehen des baulichen Radwegs an Knotenpunkten, Straßeneinmündungen	Nach Beschluss zu prüfen	

**Nord-Süd-Route Wilmersdorf – Zehlendorf-Zentrum – Teltow
Südabschnitt Zehlendorf – Teltow**

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Kosten	Zuständigkeit
Teltower Damm	S-Bahnunterführung	Trennung Geh- / Radweg bei Neubau eines westl. Bahnhofzuges, Dissens zum Bauvorhaben BA Stegl-Zld. / SenStadt	Nach Beschluss zu prüfen	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, DB Projektbau
Teltower Damm	Machnower Str. Mühlenstr. 180 m	Sanierung des baul. Radweges, Entfernen der Oberflächenregenwasserabflüsse	Nach Beschluss zu prüfen	
Teltower Damm	Mühlenstr. - Schädestr. 230 m	- - -		
Teltower Damm	Schädestr. – Heinrich-Grüber-Haus (ca. 100 nördl. Leo-Baeck-Str.) 630 m	Neuordnung des Parkens, Kfz auf heutigem Radweg, Anordnung eines Fahrradangebotsstreifens	Nach Beschluss zu prüfen	VLB / Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Teltower Damm	Leo-Baeck-Str – Beeskowdamm 1500 m	Punktueller Sanierung des baulichen Radweges, Asphaltierung in Abschnitten mit gebrochenen, verkippten Platten	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
Teltower Damm	Beeskowdamm – Alt-Schönow 220 m	Ausbau des Teltower Damms gemäß Bebauungsplan X-123	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Teltower Damm	Alt-Schönow - Knesebeckbrücke / Landesgrenze 310 m	Anpassung des Profils an B-Plan X-123	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Teltower Damm durchgängig		Vorziehen des baulichen Radwegs an Knotenpunkten, Straßeneinmündungen	Nach Beschluss zu prüfen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Teil III Prioritäten

1. Priorität

Bereich Schloßstraße

Um eine bessere Erreichbarkeit der neuen fahrradfreundlichen Schloßstraße zu gewährleisten und die Einbindung in das Routennetz zu sichern sind die Maßnahmen im Umfeld der Schloßstraße prioritär umzusetzen.

Bis auf die im Rahmen des Umbaus der Schloßstraße durchzuführenden Baumaßnahmen (Querung Zimmermannstraße – Kieler Straße) erfordert die Realisierung der genannten Optimierungen **keine zusätzlichen baulichen** Maßnahmen. Erforderlich sind verkehrsbehördliche Anordnungen und die notwendigen Beschilderungen.

Mit geringem Mitteleinsatz wird damit der Fahrradverkehr im Umfeld der Schloßstraße effizient gefördert.

2. Priorität

Route Zehlendorf – Wannsee

Erster und wichtigster Schritt zur Realisierung der Route ist die Befahrbarmachung, d.h. Sanierung / Asphaltierung der Anhaltinerstraße zwischen Beuckestraße und Königstraße sowie der behutsame Einbau eines Asphaltstreifens auch unter Gesichtspunkten der Historie und der Stadtbilderhaltung im Bereich der Bahnunterführung des Königsweges. Zeitgleich ist die Anordnung des Parkens im folgenden Abschnitt neu zu ordnen (Seitenwechsel, Freimachung des Asphaltstreifens).

Die Sicherung der Querung mit Clauertstraße und Lindenthaler Allee durch verkehrsbehördliche Anordnung ist zeitnah durchzuführen; ebenfalls die Asphaltierung und Begradigung der Linienführung im Querungsbereich.

Die Asphaltierung der heute mit Schotter bzw. Sand belegten Abschnitte ist zeitgleich mit den o.g. Maßnahmen umzusetzen. Die Sanierung der bestehenden (teilweise maroden) Asphaltdecke in den weiteren Straßenabschnitten ist im Anschluss durchzuführen.

Wegen der Dringlichkeit der Maßnahme wurde bereits unabhängig von der Routenplanung eine Investitionsmaßnahme mit einer Summe in Höhe von 420 000 € angemeldet.

3. Priorität

Route Zehlendorf - Lichterfelde-Ost

Um die geplante Route nach Lichterfelde-Ost vom Ortskern Zehlendorf erreichen zu können, ist die Optimierung der Radverkehrsanlagen im Teltower Damm (Begradigung, Entfernung der Oberflächenabflüsse und Querung (LSA Anpassung) Mühlenstraße / Schönower Straße erforderlich.

Im Zuge der Route ist die Änderung der Parkordnung in der Mühlenstraße bis Seehofstraßen kurzfristig umzusetzen. Zeitgleich ist die Querung der Hochbaumstraße mit Dahlemer Weg / Industriebahn durch Bordabsenkungen zu erleichtern.

In der Goerzallee ist der Angebotsstreifen Fahrtrichtung Königsberger Straße anzuordnen.

Die Sanierung des Radwegs in der Königsberger Straße ist nachrangig, da die Qualität der Oberfläche noch eine gute Befahrbarkeit zulässt und die Mitbenutzung des Bussonderfahrstreifens eine Alternative bietet.

Hoch prioritär ist die Ergänzung des Knotens Königsberger Straße / Morgensternstraße / Jungfernstieg und die direkt anschließende Asphaltierung des Jungfernstieg. **Dieser Bereich stellt wegen der beschriebenen bereits bestehenden hohen Radverkehrsfrequenz im Bereich des Kranoldplatzes die Kernmaßnahme im Zuge der Radroute dar.**

In der Fortsetzung der Route ist die Anordnung des Halteverbots in der Malteser Straße im Umfeld des FU-Geocampus kurzfristig erforderlich.

4. Priorität

Nord – Süd-Route

Anordnung eines Fahrradstreifens mit einer aus Platzgründen unumgänglicher Anordnung von Halteverbots im Abschnitt **Schlettstadter Straße** bis **Leichhardtstraße**.

Mit diesen Anordnungen wird der für den Radverkehr am stärksten problematische Abschnitt entschärft.

Die Anordnung eines Fahrradstreifens im Abschnitt zwischen Schädestraße und Heinrich-Grüber-Haus mit Änderung der Parkordnung

5. Priorität

Querung / Öffnung des Mittelstreifens der Thorwaldsenstraße im Zuge der Route Schloßstraße - Tempelhof

Teil IV Schlusswort

Weiterer Handlungsbedarf

Parallel zur Umsetzung der bezirklichen Routen ist die Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen bzw. die Schaffung neuer Anlagen, die nicht im originären Zusammenhang mit der Routenplanung zu sehen sind, zu planen und durchzuführen.

Es ist nicht als Widerspruch zu sehen, bezirkliche Radrouten zu planen und routenunabhängige Radverkehrsanlagen baulich oder durch verkehrsbehördliche Anordnungen zu optimieren. Die Routen dienen der, bezogen auf den Bezirk, großräumigen Erschließung und Orientierung im Netz. Die weiteren Radverkehrsoptimierungen erfüllen die Aufgabe vom Netz ausgehende Erschließungen anzubieten.

Die Einbindung solcher für den Radverkehr optimierter Straßen in das Routennetz würde jedoch zum jetzigen Zeitpunkt zu Unübersichtlichkeit führen, wie eingangs hinsichtlich des Panower Konzepts vom Büro Späth / Nagel angemerkt.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass zu einem späteren Zeitpunkt, wenn sich das hier empfohlene Routennetz im Bewusstsein der Bevölkerung etabliert hat, Ergänzungen vorgenommen werden. Daher ist auch, wie bereits dargestellt, die mit Angebotsstreifen ausgestattete Englerallee jetzt (noch) kein Abschnitt einer Route.

Die Anordnung von Hinweisschildern sollte aber z.B. am Breitenbachplatz diese gute Verbindung durch den Hinweis „Botanischer Garten / Botanisches Museum“ berücksichtigen.

In einem künftigen weiteren Arbeitsschritt ist die Überprüfung des Straßennetzes hinsichtlich des Bedarfs und der Qualität der Radverkehrsanlagen durchzuführen.

Als Grundlage dazu dienen die von der VLB erhobenen Radverkehrsdaten.

Die Karte zeigt heute hohe Radverkehrsaufkommen im Zuge von Straßen die im StEP Verkehr dargestellt sind. Das könnte zu dem vordergründigen Schluss verleiten, dass das hier empfohlene Radroutennetz am Bedarf vorbeigeplant wäre. Es ist jedoch so, dass derzeit Radverkehrszählungen nur im Zusammenhang mit den Routinezählungen des Kfz-Verkehrs vorgenommen werden. Diese sind auf das StEP-Netz beschränkt. Nach Aussage der VLB besteht Kenntnis über Radverkehre im Nebennetz, ohne dass diese derzeit erfassbar wären.

Die Zahlen bilden dennoch eine Grundlage für weitere Planungen, da der Bedarf auf bestimmten Relationen erkennbar wird, trotz der Tatsache fehlender oder mangelhafter Radverkehrsanlagen. Es ist davon auszugehen, dass im Falle guter Voraussetzungen für den Radverkehr die Zahlen deutlich steigen werden.

Im Folgenden wird eine kurze Übersicht der Straßen dargestellt, in denen bereits höhere Radverkehrszahlen erfasst wurden, obgleich die Radverkehrsanlagen mangelhaft sind oder gar nicht vorhanden. Eine vollständige Darstellung ginge über die Zielsetzung dieser Vorlage deutlich hinaus.

In Steglitz zeigt sich ein Bedarf auf dem **Hindenburgdamm**. Die Zahl der Radfahrer liegt zwischen 1 400 und 1 900 Radf. / Tag. Der Hindenburgdamm war, wie bereits dargestellt ursprünglicher Bestandteil der Routenplanung. Das erwartete Radverkehrsbedürfnis in der Relation Steglitz / Schloßstraße mit dem Klinikum Benjamin-Franklin und dem Ortskern Lichterfelde, Dorfanger, ist damit nachgewiesen. Eine Radverkehrsanlage, umgesetzt gemäß den Empfehlungen der Lärminderungsplanung, wäre im Zuge dieser Verbindung vor allem wegen der

Verknüpfung mit der TR 5/8 zumindest mittelfristig ein Bestandteil des bezirklichen Routennetzes.

Ebenfalls ist ein Bedarf im Zuge der Drakestraße erkennbar. Die Radverkehrszahlen liegen zwischen 1 300 und 2 500 Radfahrern / Tag.

Die **Drakestraße** (Straße der StEP-Stufe II mit einer Belastung in der Größe zwischen 15 000 bis 20 000 Kfz / Tag) weist derzeit keine Radverkehrsanlagen auf. Dennoch besteht dort erheblicher Radverkehr in der Größe 1 300 bis 2 300 Radfahrern / Tag. Eine deutliche Verbesserung der Situation für Radfahrer zwischen Lichterfelde und Dahlem wird die künftige TR 5/8 im Zuge Fabeckstraße – Tietzenweg bieten können. Die Notwendigkeit der Realisierung dieser Route durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist gleicher Prioritätsstufe einzuordnen wie die der bezirklichen Routen.

Die **Kaiser-Wilhelm-Straße** mit einem Radverkehrsaufkommen bei 1 300 liegt im mittleren Segment des Bezirks. Eine Alternative für den Radverkehr im westlichen Abschnitt wird die geplante Route über den Jungfernstieg und Bruno-Walter-Straße bieten.

Ebenfalls im mittleren Segment mit 1 000 bis 1 300 Radfahrern / Tag liegt der **Munsterdamm**. Diese im Verhältnis zu den erwarteten Ziel- Quellbeziehungen durch drei an dieser Straße gelegenen zentralen Orten (Sommerbad am Insulaner, Planetarium und Sternwarte) geringe Zahl lässt sich nur durch die absolut mangelhaften Radverkehrsanlagen begründen. Es besteht ein schmaler (ca. 0,80 m) baulicher, direkt am Fahrbahnbord positionierter Radweg. Dieser Radweg sollte kurzfristig als halbseitige Parkspur genutzt werden, damit ein Fahrradangebotsstreifen angeordnet werden kann.

Für den Straßenzug **Berliner Straße - Unter den Eichen** liegen nur Zählungen im Bereich der Knoten Fischerhüttenweg, Sundgauer Straße und Drakestraße vor. Die Radverkehrszahlen sind hinsichtlich der überörtlichen Verbindungsfunktion und der Erschließung zentraler Orte (BAM und über Abzweige das Zentrum der FU) mit einer Größenordnung von durchschnittlich 2 000 Radfahrern / Tag gering. Als Grund können die dem Radverkehr eher abträglichen Radverkehrsanlagen sowie die parallel verkehrende S-Bahn genannt werden.

In der westlichen Fortsetzung Richtung Wannsee liegen die Radverkehrszahlen etwas niedriger bei nur noch 1 300 Radfahrern / Tag. Die Gründe sind mit Sicherheit die gleichen wie im östlichen Abschnitt der B1.

Die Sanierung / Optimierung von Radverkehrsanlagen in routenunabhängigen Straßen muss nicht zwangsläufig eine Konkurrenzsituation zu geplanten Routen entstehen, wie das Beispiel Innsbrucker Straße / Martin-Luther-Straße in Schöneberg zeigt. Es ist jedoch Wert auf einen effizienten Mitteleinsatz zu legen. Der Straßenzug der B1 von Zehlendorf nach Wannsee verläuft im Abstand von durchschnittlich nur 400 bis 500 m über eine Distanz von ca. 6,5 Km parallel zur Route über den Königsweg. Auch die Anordnung von Angebotsstreifen erfordert erheblich bauliche Maßnahme zur Absenkung der Borde mit notwendiger Anpassung der Entwässerung zwecks Verlegung des „ruhenden Verkehrs“. Beide Straßen bedienen zum Teil ähnliche Ziel-Quellverkehrsaufkommen. Eine Optimierung der Radverkehrsbedingungen im westlichen Abschnitt der B1 ist daher nachrangig.

Auch wenn die **Teltowroute** vorrangig im Freizeitverkehr dient, sollten dennoch Maßnahmen zur Steigerung ihrer Alltagstauglichkeit unternommen werden, da sie abschnittsweise auch eine ortsverbindende Funktion aufweist.

Vollkommen andere Bedingungen bestehen im Abschnitt zwischen Bf. Wannsee bis zur Landesgrenze. Bis zur Einmündung Pfaueninselchaussee liegt die Zahl der Radfahrer bei 2 400 pro Tag. Die Bedingungen des Radverkehrs und die Möglichkeiten zu seiner Verbesserung auf diesem Abschnitt, der Bestandteil des R 1 ist, sind ausführlich im Radverkehrskonzept für Wannsee beschrieben.

Radroutennetz Steglitz-Zehlendorf

Standorte von überbezirklicher und hochrangiger bezirklicher Bedeutung

Wissenschaft und Forschung	Einkaufen	Kultur	Verkehr	Freizeit	Wirtschaft und Industrie	Nachbargemeinden / Nachbarbezirke
BAM (W1)	Schloßstraße (E1)	Museen Dahlem (K1)	Südkreuz (V1)	Standbad Wannsee (F1)	Goerzallee (I1)	Potsdam (N1)
FU Standorte Dahlem (W2)	Zehlendorf Teltower Damm und Rathaus (E2)	Schlösser und Gärten Glienicke (K2)	Bf. Lichterfelde Ost (R-Bahn) (V2)	Dampferanlegestelle Wannsee (F2)	Hegauer Weg (I2)	Teltow (N2)
Klinikum Benjamin Franklin (W3)	Lichterfelde-Ost (E3)	Pfaueninsel (K3)	Bf. Wannsee (R-Bahn und Nachtzug) (V3)	Grunewaldseenkette (F3)	Europarc Dreilinden (I3)	Kleinmachnow (N3)
FU Campus Lankwitz (W4)	Lichterfelde-West (E4)	Nikolskoe / Moorlake (K4)	Bf. Steglitz (Umsteigen U-/S-Bahn) (V4)	Botanischer Garten (F4)		Stahnsdorf (N4)
FU Veterinärmedizin (W5)	Lankwitz Kirche (E5)	Villa Liebermann (K5)		Havelufer Großes Fenster (F5)		City-West (N5)

Wissenschaft und Forschung	Einkaufen	Kultur	Verkehr	Freizeit	Wirtschaft und Industrie	Nachbargemeinden / Nachbarbezirke
Botanischer Garten / botanisches Museum (W6)	Goerzallee (E6)	Haus der Wannseekonferenz (K5)		Stadion Lichterfelde (F6)		Wilmerdorf (N6)
Planetarium / Sternwarte (W7)		Villa Thiede (K5)		Freibad Insulaner (F7)		Tempelhof (N7)
Hahn-Meitner-Institut (W8)		Domäne Dahlem (K6)		Stadtpark Steglitz (F8)		Mariendorf (N7)
Max-Planck-Gesellschaft (W9)		Museumsdorf Düppel (K7)				
Behringkrankenhaus (W10)		Jagdschloss Grunewald (K8)				
Bundesarchiv (W11)		Brückemuseum (K9)				
Kennedy-Schule (W12)		Alliierten Museum (K10)				
		Kulturdenkmal Studentendorf (K11)				

