

Zwei Varianten für Radinfrastruktur in der Wallensteinstraße

Überarbeitete Version vom 9.9.2024

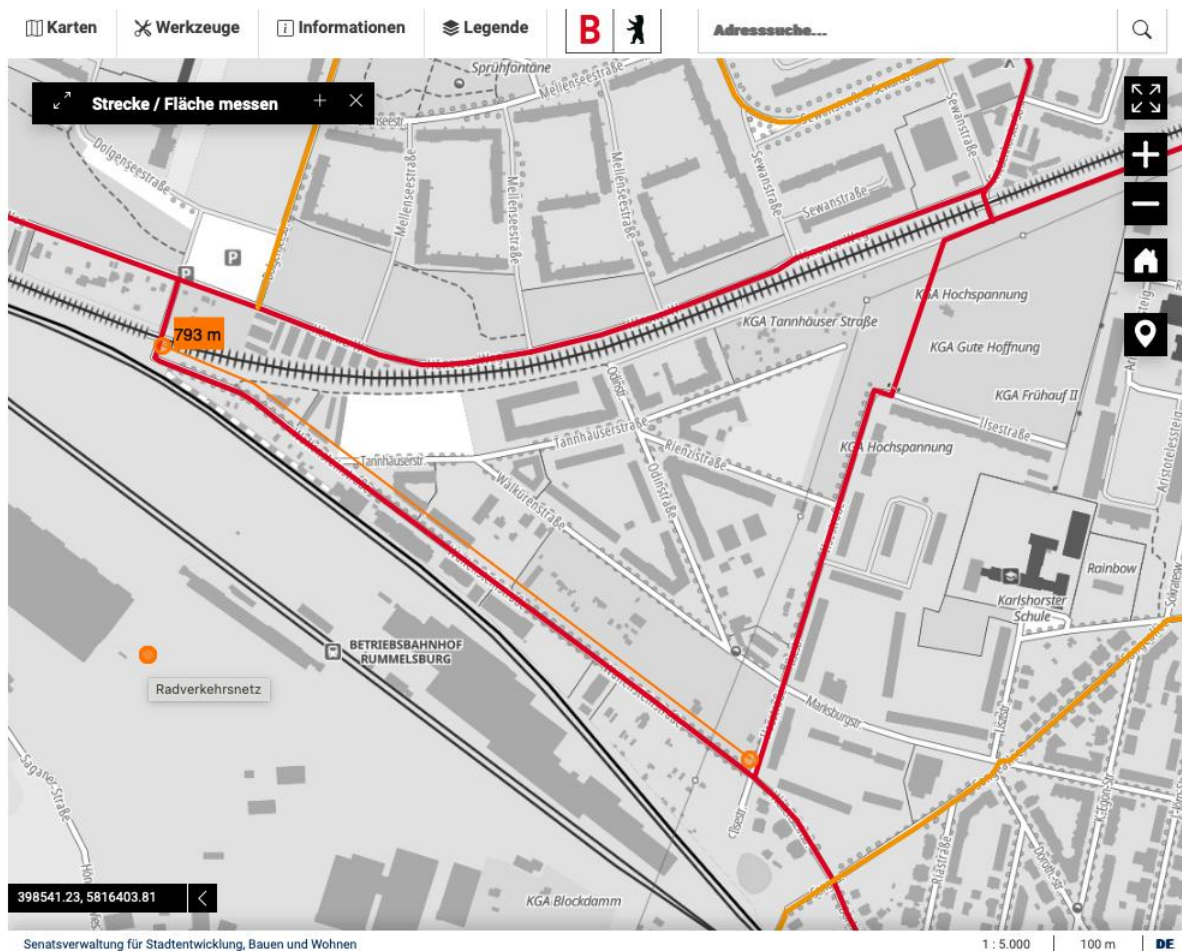
Für Radfahrer aus Karlshorst ist der Weg in die City nur über eine abschnittsweise halbseitig asphaltierte Strecke möglich. Aus dem Zentrum von Karlshorst kann man zunächst über die Dönhofsstraße und die sich anschließende Wallensteinstraße Richtung Friedrichsfelde fahren. Die Wallensteinstraße ist allerdings nur halbseitig (Richtung City nach Karlshorst) asphaltiert.

Diese Strecke ist auch im Radnetz von Berlin als Radvorrangnetz ausgewiesen.

Um in die City zu fahren, muss der Radverkehr ca. 800 m über Kopfsteinpflaster fahren. Um das Kopfsteinpflaster zu umgehen, fahren viele Radfahrer dann auf der „falschen“ Seite, was häufig zu gefährlichen Situationen mit dem Gegenverkehr führt.

Beide nachfolgend beschriebene Varianten gehen nicht auf den Teil der Wallensteinstraße ein, der nördlich der Kreuzung zur Tannhäuser Straße liegt, da dort die Asphaltierung deutlich breiter ausgeführt ist.

In der Wallensteinstraße fährt aktuell der Bus 396 in Richtung Karlshorst, in der Walkürenstraße in Richtung Friedrichsfelde.



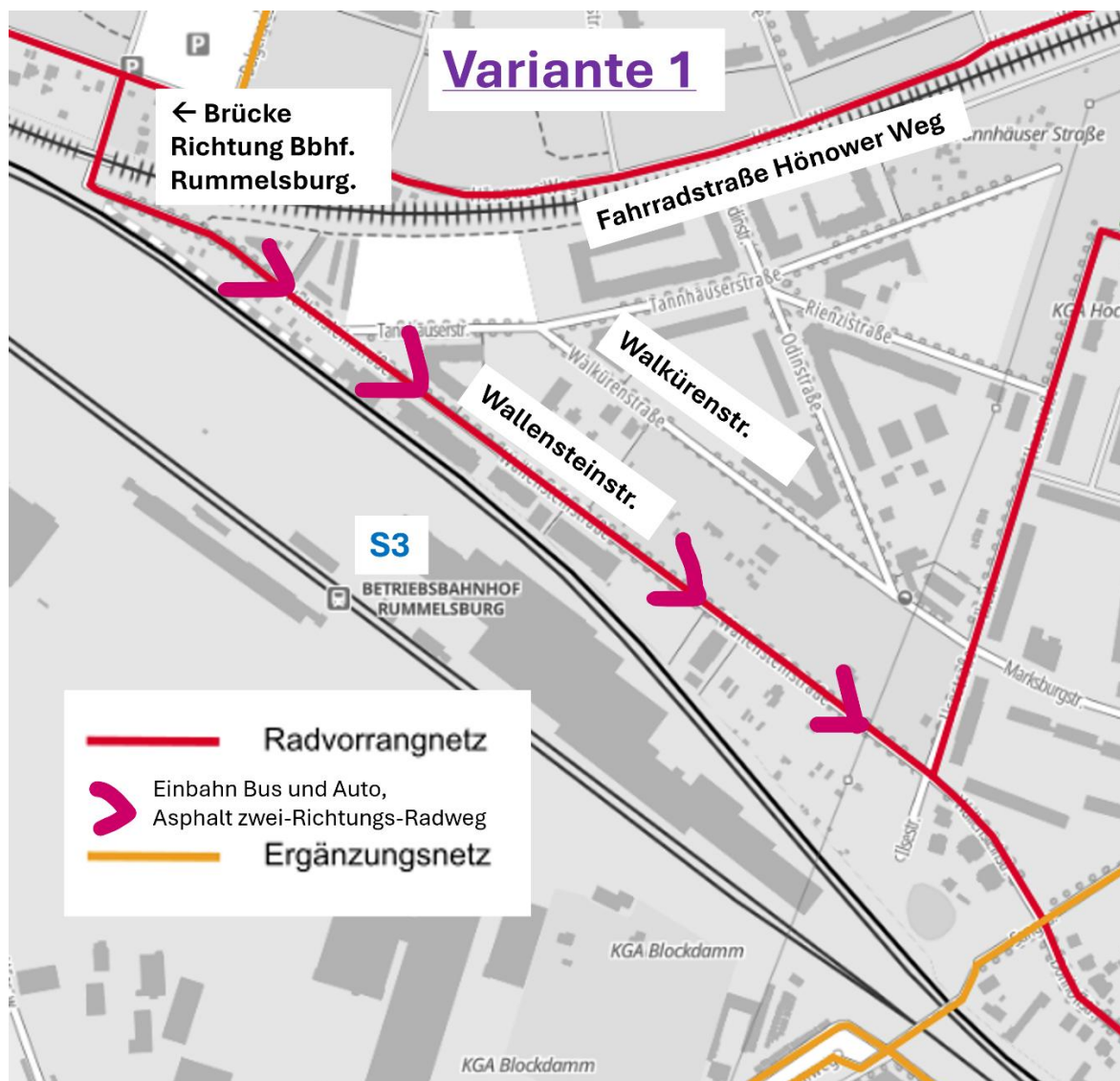
Variante 1: Zweirichtungsradweg und Einbahnstraße in der Wallensteinstraße

Eine vollständige Asphaltierung der Wallensteinstraße scheidet zunächst aufgrund der Regenentwässerung aus. Jedoch ist die Route über die Wallensteinstraße für Radfahrenden aus dem Karlshorster Zentrum, dem Prinzenviertel und der Parkstadt die kürzeste Verbindung in Richtung City.

Um die Wallensteinstraße für Radfahrende sicher befahrbar zu machen, bietet sich ein Zweirichtungsradweg auf der asphaltierten Seite der Wallensteinstraße an, der z.B. durch überfahrbare Protektionselemente vom verbleibenden Straßenraum getrennt werden kann. Dafür ist lt. Radverkehrsplan eine Breite von 4 m erforderlich, womit die Breite des aktuell asphaltierten Abschnitts um ca. 1,50 m überschritten wird.

Da der verbleibende Straßenraum nur für eine Fahrspur ausreicht, sollte die Wallensteinstraße in eine Einbahnstraße umgewandelt werden, die für Kfz nur in Richtung der Buslinie 396, also nach Karlshorst befahrbar ist.

Für die Haltestelle der Buslinie 396 sollte am ICE-Werk der Zweirichtungsradweg aufgehoben werden.

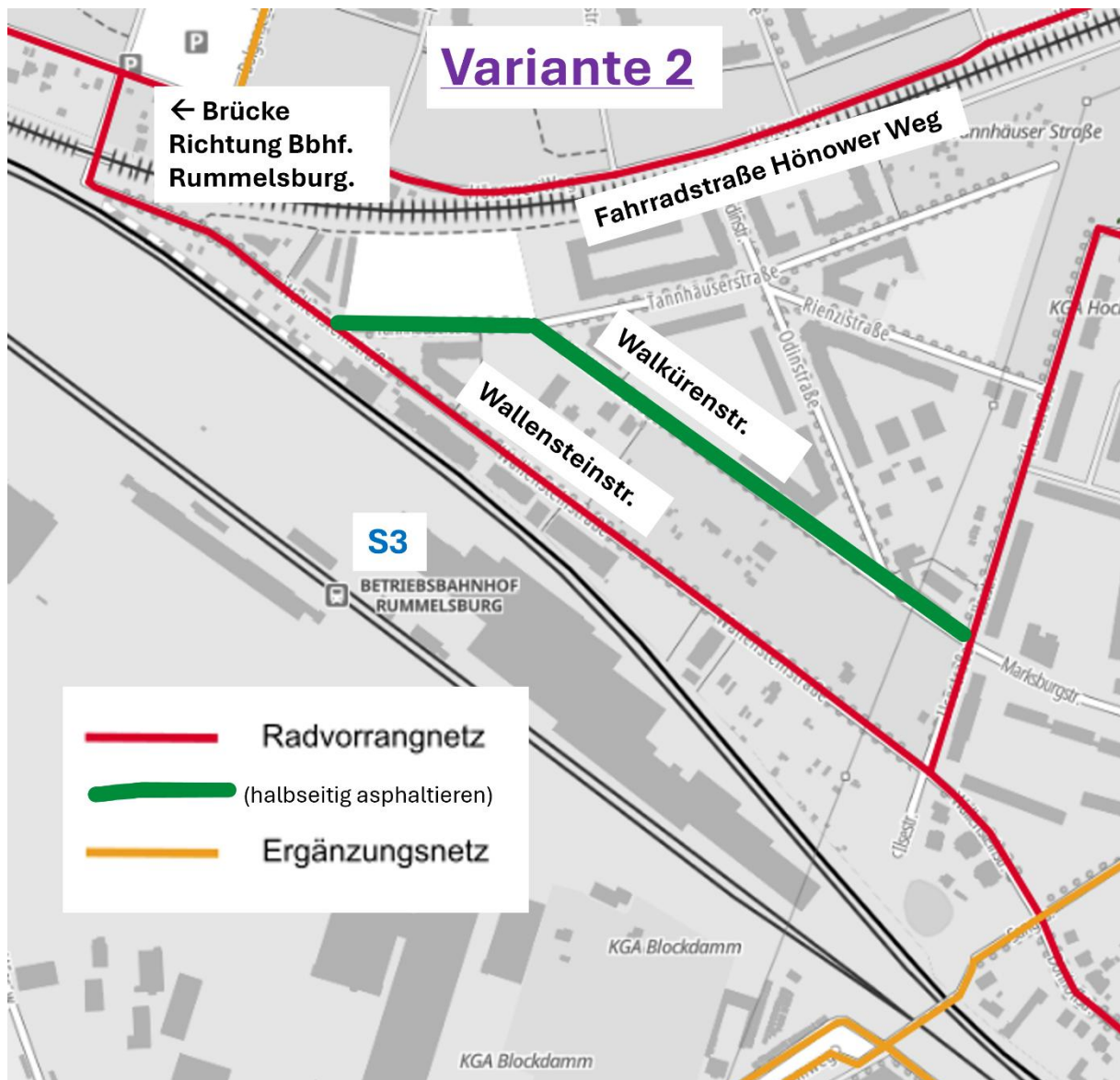


Variante 2: Kombinierte Einbahnstraßenlösung von Wallenstein- und Walkürenstraße

Zur Umgehung des Kopfsteinpflasters könnte die Walküren- und ein Teilstück der Tannhäuserstraße genutzt werden. Diese Straßen sind allerdings ebenfalls Kopfsteinpflasterstraßen.

Als schnell umsetzbare Variante könnten diese Straßen Richtung City mit einem ca. 2 m breiten Asphaltbelag über dem Kopfsteinpflaster ausgebaut werden.

Das zu asphaltierende Teilstück ist ca. 500 m lang. Die Kosten hierfür sind voraussichtlich überschaubar.



Die Walkürenstraße ist mit einer Entwässerung ausgestattet.

Straßenbaurechtliche Genehmigungen für die Teilasphaltierung sind m.E. nicht erforderlich.

Um den Radverkehr auf das asphaltierte Teilstück hinzuweisen, sollte ein Hinweisschild an der Kreuzung Ilsestraße / Wallensteinstraße aufgestellt werden.

Favoritenvariante von Carlesshorst

Wir favorisieren klar die Variante 1, da diese für die Radfahrenden deutlich intuitiver erkennbar ist und dem jetzigen Stand des Vorrangnetzes entspricht.