



# Stadt Falkensee Bauausschuss, 27. April 2026



## GRUNDHAFTER ERNEUERUNG DER RUDOLF-BREITSCHIED-STRAÙE

Zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-StraÙe



# Rudolf-Breitscheid-Straße

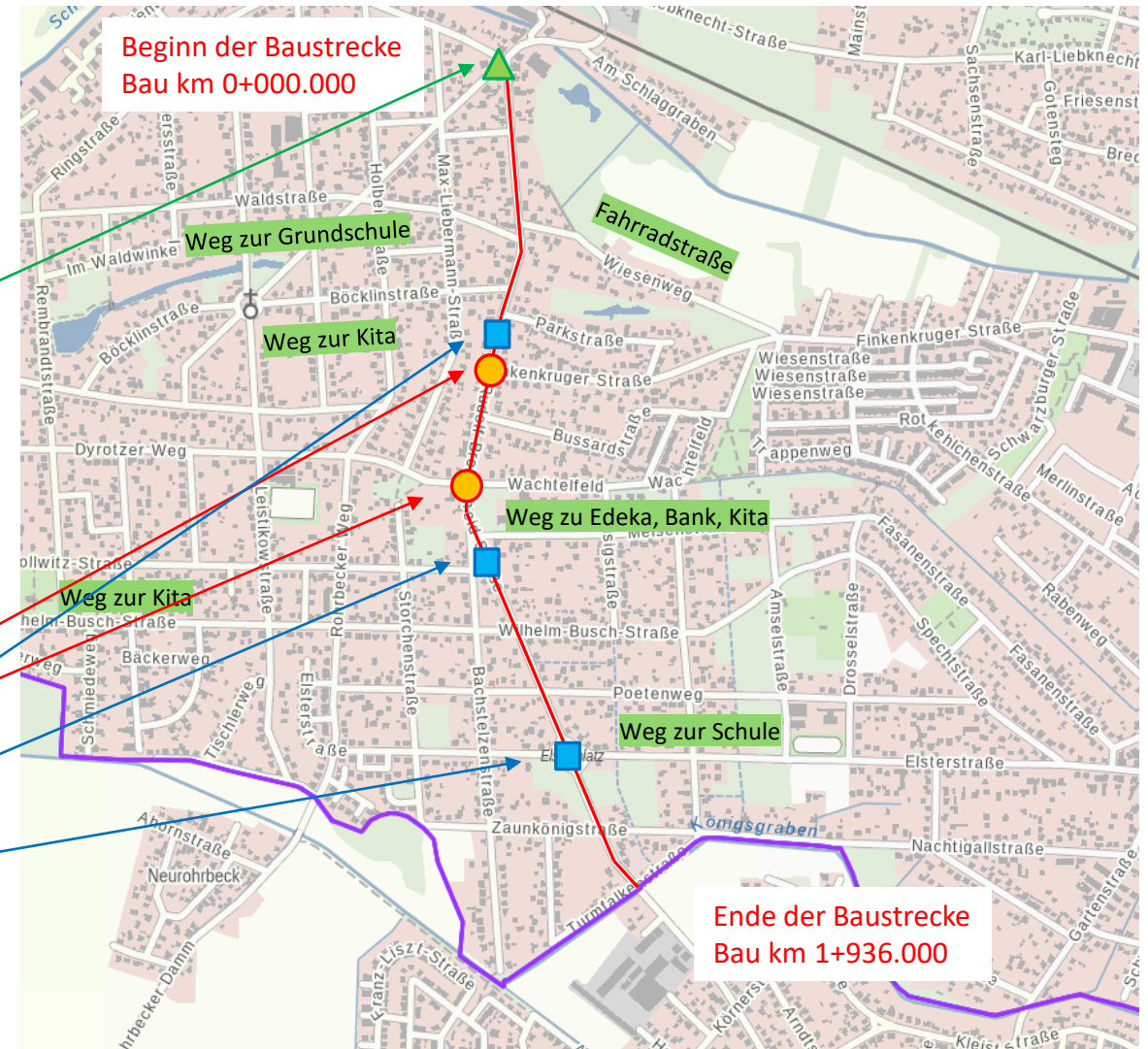
zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Übersichtskarte Rudolf-Breitscheid-Straße

### Bestand:

- Hauptverkehrsstraße
- Straßenlänge: 1.936 m
- Straßenraumbreite von 13,00 bis 23,90 m
- Zweistreifige Fahrbahn
- Fahrbahnbreite rund 6,00 m
- DTV: 821 Kfz/h (Jahr 2023)
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Keine Radverkehrsanlagen
  - ↳ „Radweg der Sympathie“
- Gehwege variieren zwischen 1,50 m und 3,00 m
- Engstellen und erhebliche Unebenheiten wegen Baumbestand
- Nicht barrierefreie Gehwegverbindungen (keine taktilen Elemente für blinde und sehbehinderte Personen)
- Keine Parkflächen
- 2 signalisierte Knotenpunkte
- 3 Bushaltestellen auf beiden Fahrtrichtungen
- ca. 88 Grundstückszufahrten





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Fotodokumentation Mängel im Bestand

Zu schmaler Gehweg



erhebliche Unebenheiten



Abstand  
ca. 70 cm

Bäume sehr dicht an der Fahrbahn



Abstand  
ca. 60 cm



## Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



### Fotodokumentation Mängel im Bestand

Fehlender Gehweg zwischen  
Elsterstraße und Turmfalkenstraße



Nicht barrierefreie Querung





## Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



### Fotodokumentation Mängel im Bestand

Nicht barrierefreie Bushaltestelle



Straßenschäden – Schlaglöcher, Tragfähigkeitsschäden





## Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



### Fotodokumentation Mängel im Bestand





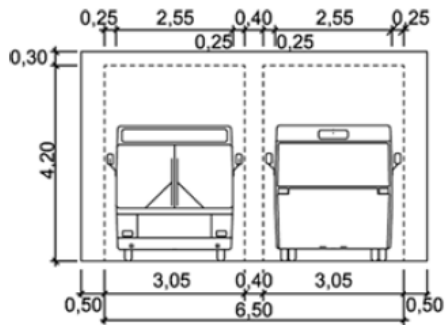
# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße

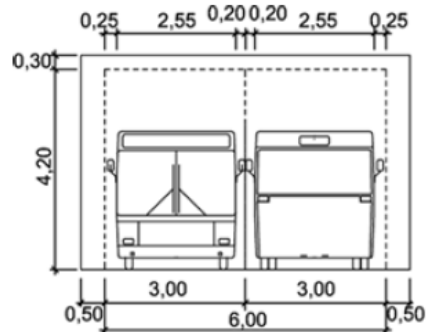


## Parameter für Planung der Rudolf-Breitscheid-Straße

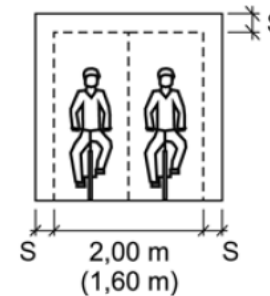
- Zweistreifige Fahrbahn
- Fahrbahnbreite 6,50 m bzw. 6,00 m (Begegnungsfall Bus/Bus)
- Sichere und attraktive Führung des Rad- und Fußverkehrs
- Einheitliche und barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen
- Barrierefreie Übergänge vom Gehweg zur Bushaltestelle des ÖPNV
- Wahl der Materialien für Sichtbarkeit der Fußgänger/ Radfahrer - ausreichende Griffigkeit und optisch ansprechende Gestaltung
- Barrierefreie Querungsstellen mit Verkehrsinseln
- Baumstreifen für Nachpflanzpotenzial



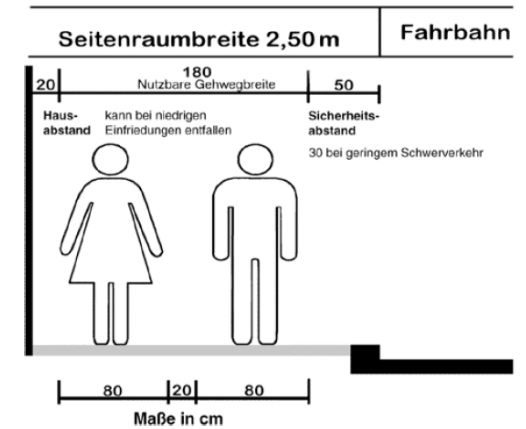
Quelle: RAS 06, Bild 15: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen



Quelle: RAS 06, Bild 16: Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen



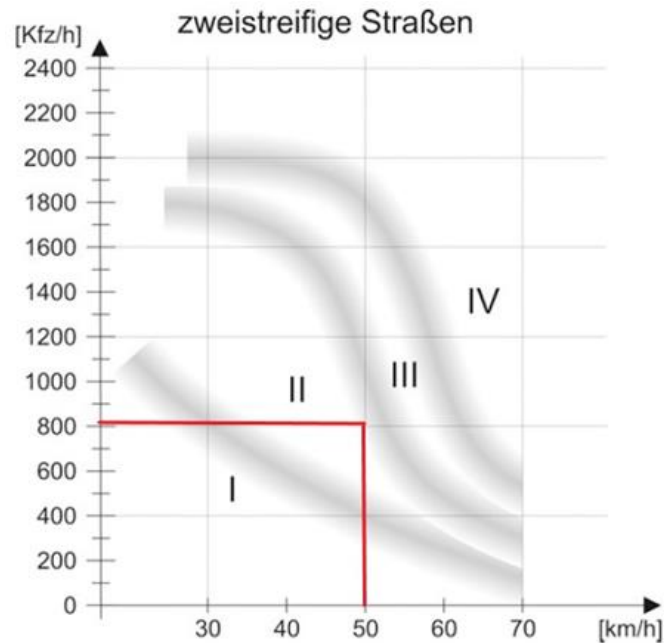
Quelle: ERA 10, Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs



Quelle: EFA 02, Bild 4: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen



## Variantenuntersuchung



Quelle: ERA 10, Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen



Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen</li> <li>• Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>• Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>• Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>• Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein</li> <li>• bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht</li> </ul>
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrstreifen</li> <li>• Radweg</li> <li>• gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden</li> </ul>

Quelle: ERA 10, Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen



# Rudolf-Breitscheid-Straße

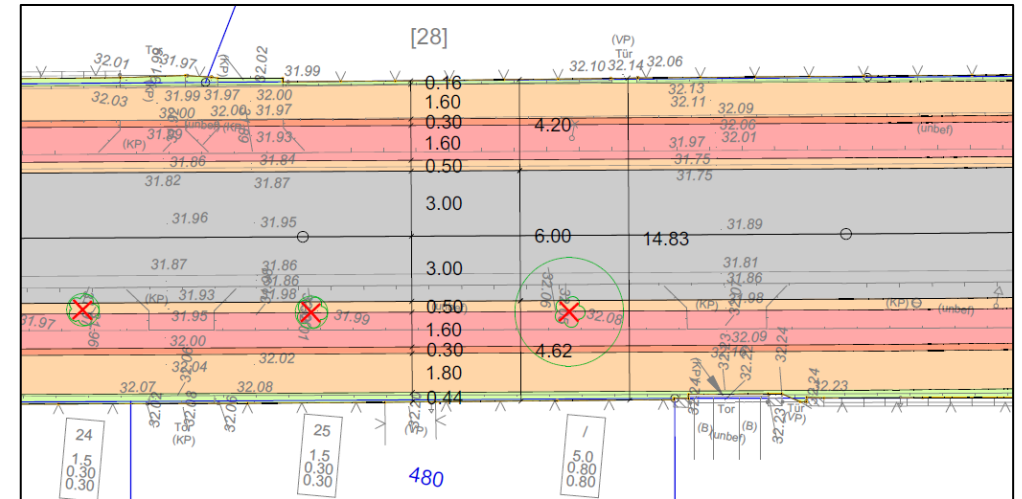
zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Variantenuntersuchung

### Variante 1: Einrichtungsradweg beidseitig

Vorteile	Nachteile
Begegnungsfall Bus/Bus	Freizuhaltende Sichtbereiche vom abbiegenden Kfz-Verkehr
Fahrtkomfort für Kfz-Verkehr	In einigen Knotenpunkten Führung Radverkehr auf Gehweg „Radfahrer frei“
Hohe Akzeptanz bei allen Beteiligten	Hohe Anzahl von Baumfällungen ca. 174 Baumfällungen
Minimierung von Zeitverlusten für alle Beteiligten	
Verkehrssicherheit für Fußgänger- und Radfahrer	
Gute Begreifbarkeit für Radfahrende	
Einige Abschnitte: Baumstreifen für Neupflanzungen möglich	







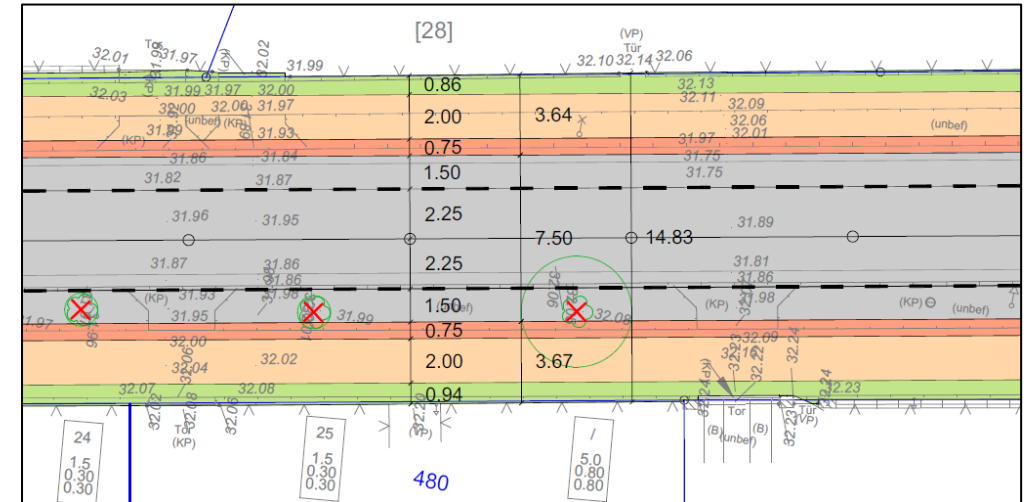
# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Variantenuntersuchung Variante 3: Schutzstreifen

Vorteile	Nachteile
Begegnungsfall Bus/Bus	Halteverbot für Kfz-Verkehr
Separater Fußgänger- und Radverkehr	Geringeres Geschwindigkeitsniveau für Kfz-Verkehr
Baumneupflanzungen punktuell	Erhöhter Zeitverlust für Kfz-Verkehr
Großes Sicherheitsgefühl für Fußverkehr	Kein Sicherheitsgefühl für Radfahrer
	Hohe Anzahl von Baumfällungen ca. 163 Baumfällungen





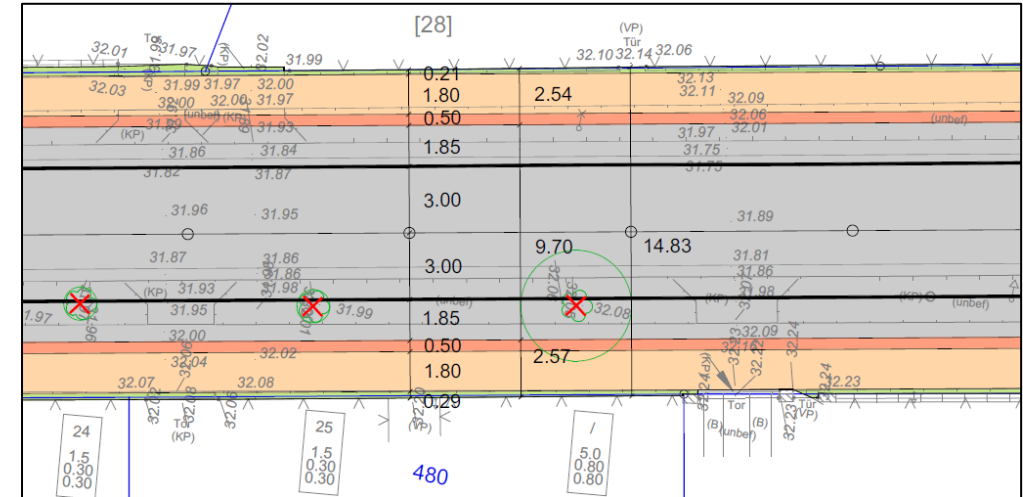
# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Variantenuntersuchung Variante 4: Radfahrstreifen

Vorteile	Nachteile
Begegnungsfall Bus/Bus	Halteverbot für Kfz-Verkehr
Separater Fußgänger- und Radverkehr	Keine Baumstreifen für Neupflanzungen möglich
Sicherheitsgefühl für Fuß- und radverkehr	Hohe Anzahl von Baumfällungen ca. 168 Baumfällungen
Minimierung von Zeitverlusten für alle Beteiligten	





## Vergleich der Varianten

Kriterium	<u>Variante 1</u> Einrichtungsrادweg beidseitig	<u>Variante 2</u> Mischverkehr auf der Fahrbahn, Gehweg „Radfahrer frei“	<u>Variante 3</u> Schutzstreifen	<u>Variante 4</u> Radfahrstreifen
Leistungsfähigkeit	hoch	gering	gering	mittel
Sicherheit für Fußgängerverkehr	hoch	gering	hoch	hoch
Sicherheit für Radverkehr	hoch	gering	gering	hoch
Sicherheit für MIV	hoch	gering	gering	mittel
Ruhender Verkehr	Parken möglich	Parken möglich	Halteverbot	Halteverbot
Baumverluste	hoch ca. 174 Bäume	hoch ca. 137 Bäume	hoch ca. 163 Bäume	hoch ca. 168 Bäume
Potenzial Baumpflanzung	mittel	mittel	mittel	gering
<b>Wertung</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Planerische Vorzugsvariante



## Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



### Planerische Vorzugsvariante – Beidseitiger Einrichtungsrادweg

#### Querschnittsaufteilung in Teilabschnitte:

Teilabschnitt 1: Karl-Marx-Straße bis Wiesenweg

Teilabschnitt 2: Waldstraße bis Dyrotzer Weg

Teilabschnitt 3: Dyrotzer Weg bis Turmfalkenstraße





# Rudolf-Breitscheid-Straße

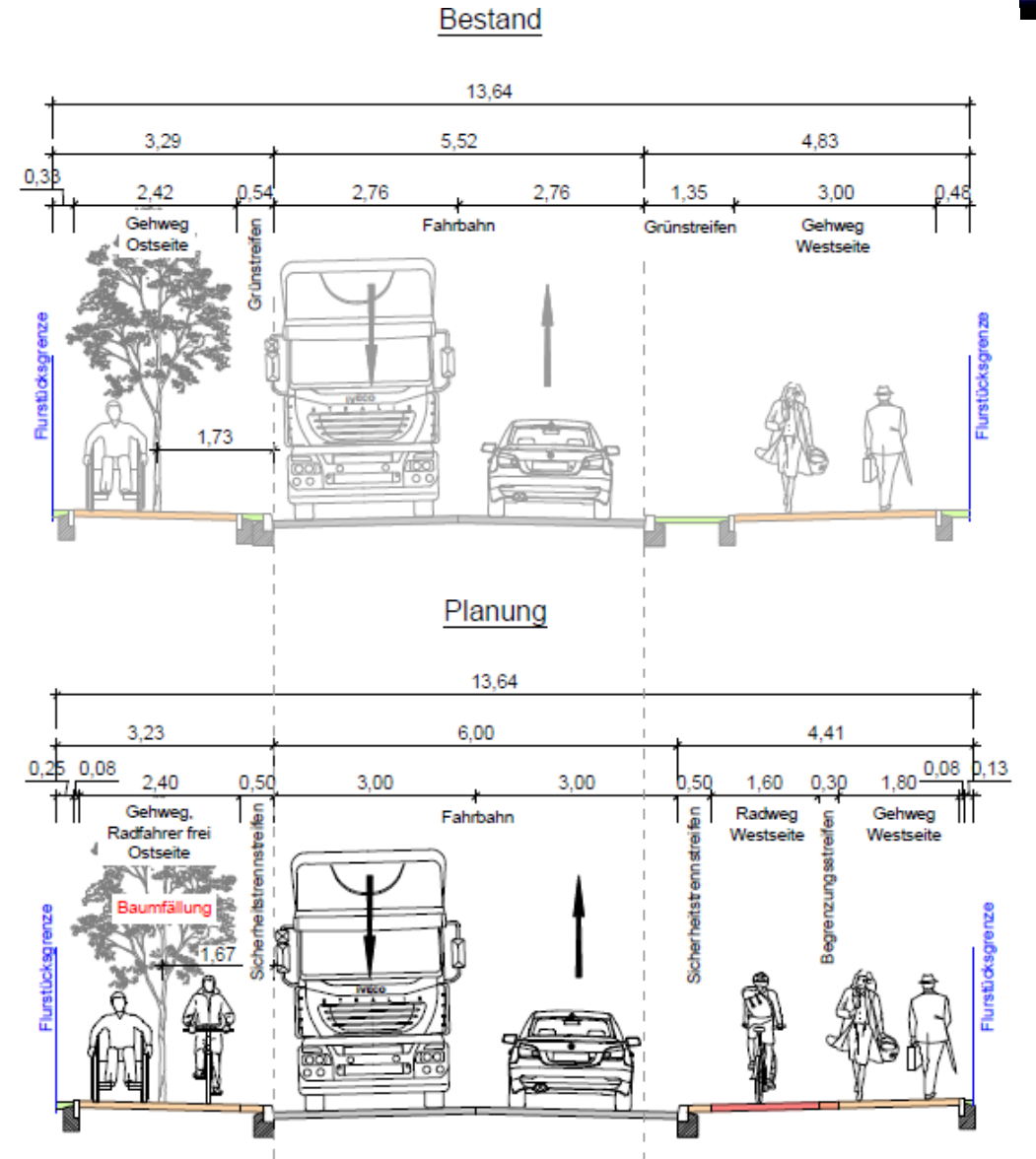
zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsrادweg Teilabschnitt 1.1: Karl-Marx-Straße bis Wiesenweg

Gehweg Ost (Engstelle)  
Gehweg, Radfahrer frei

Gehweg West  
Einrichtungsrادweg





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße

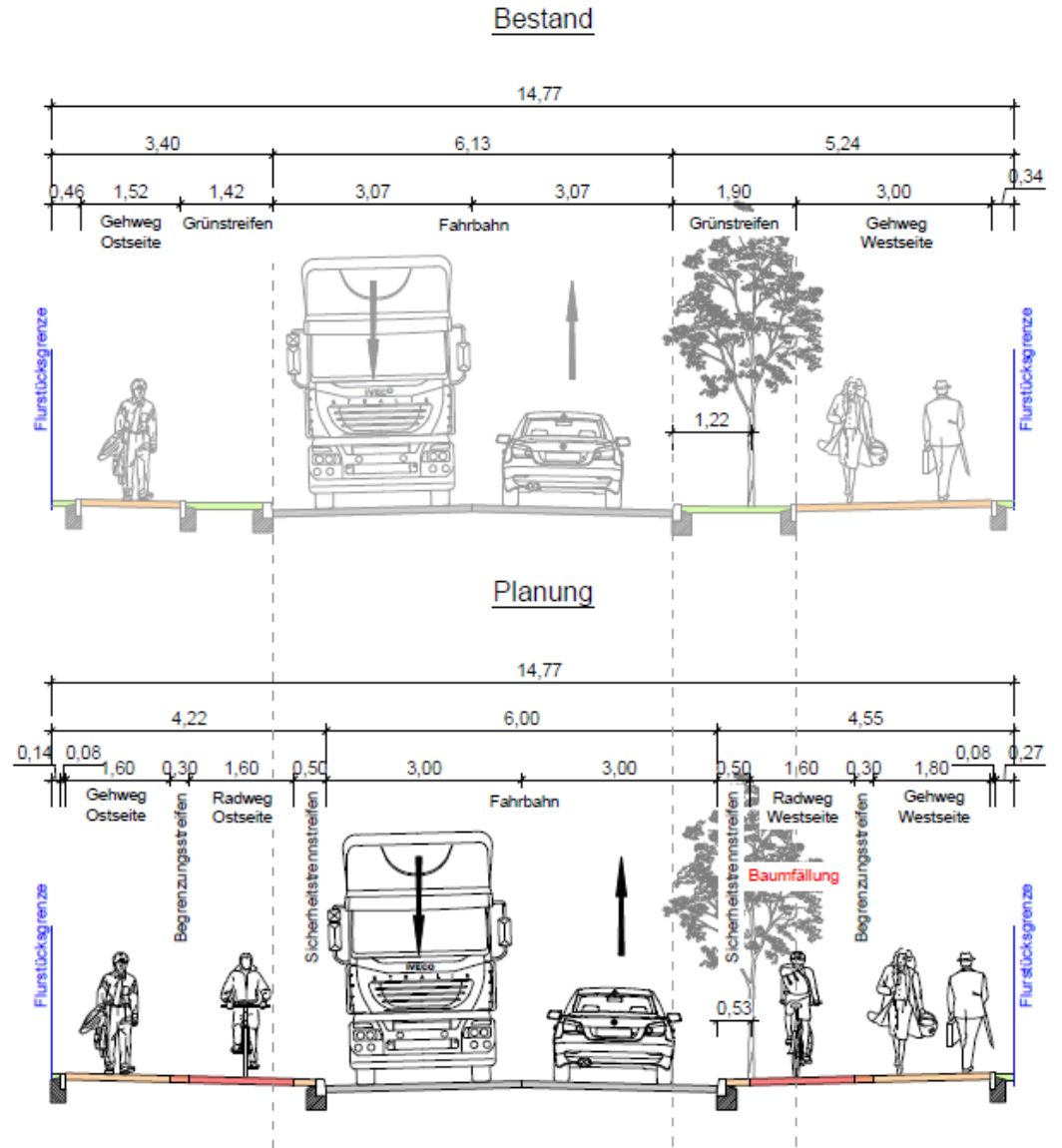


## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsrادweg Teilabschnitt 1.2: Karl-Marx-Straße bis Wiesenweg

Gehweg Ost  
Einrichtungsrادweg



Gehweg West  
Einrichtungsrادweg





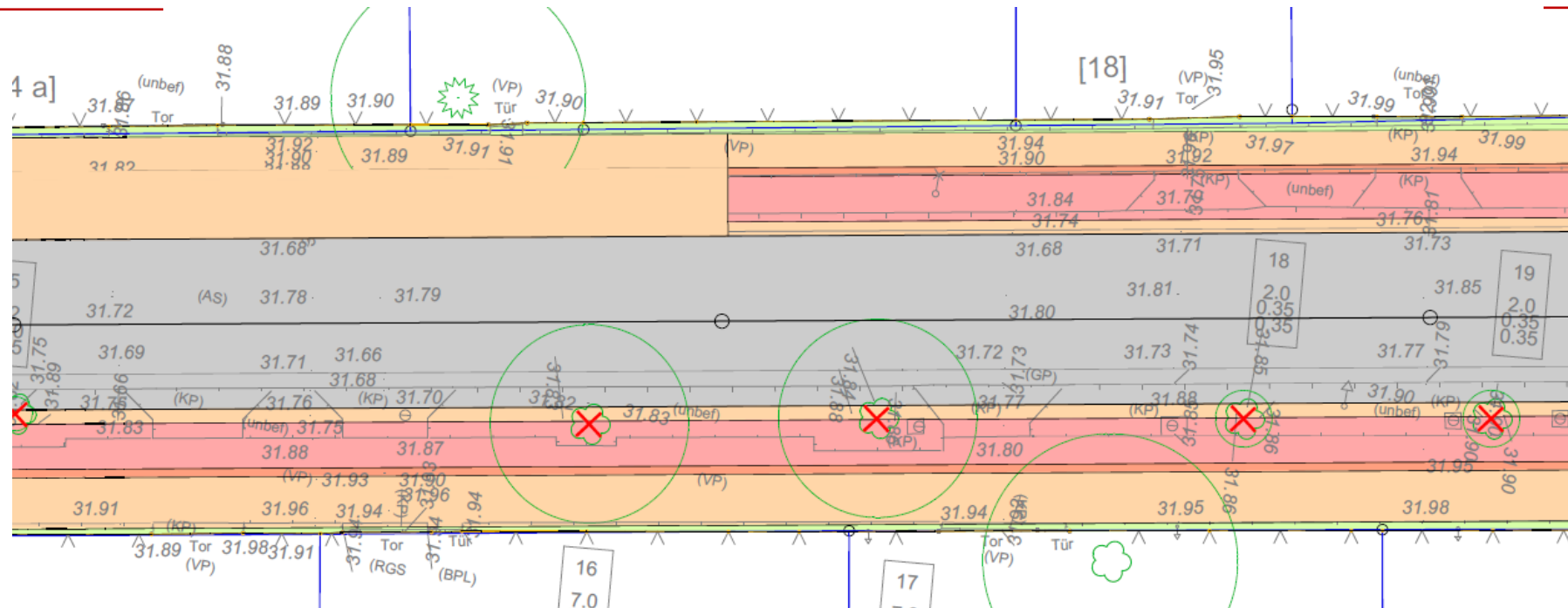
## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsrادweg

### Teilabschnitt 1: Karl-Marx-Straße bis Wiesenweg

- Straßenraumbreite: ca. 13,00 m – ca. 14,85 m
- Engstelle auf der Ostseite
- Einrichtungsrادweg: möglich ab 14,80 m Straßenraumbreite (ca. Station 0+250.000)

Richtung Karl-Marx-Straße

Richtung Wiesenweg





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsrادweg

### Teilabschnitt 2: Waldstraße bis Dyrotzer Weg

#### Gehweg Ost

#### Einrichtungsrادweg

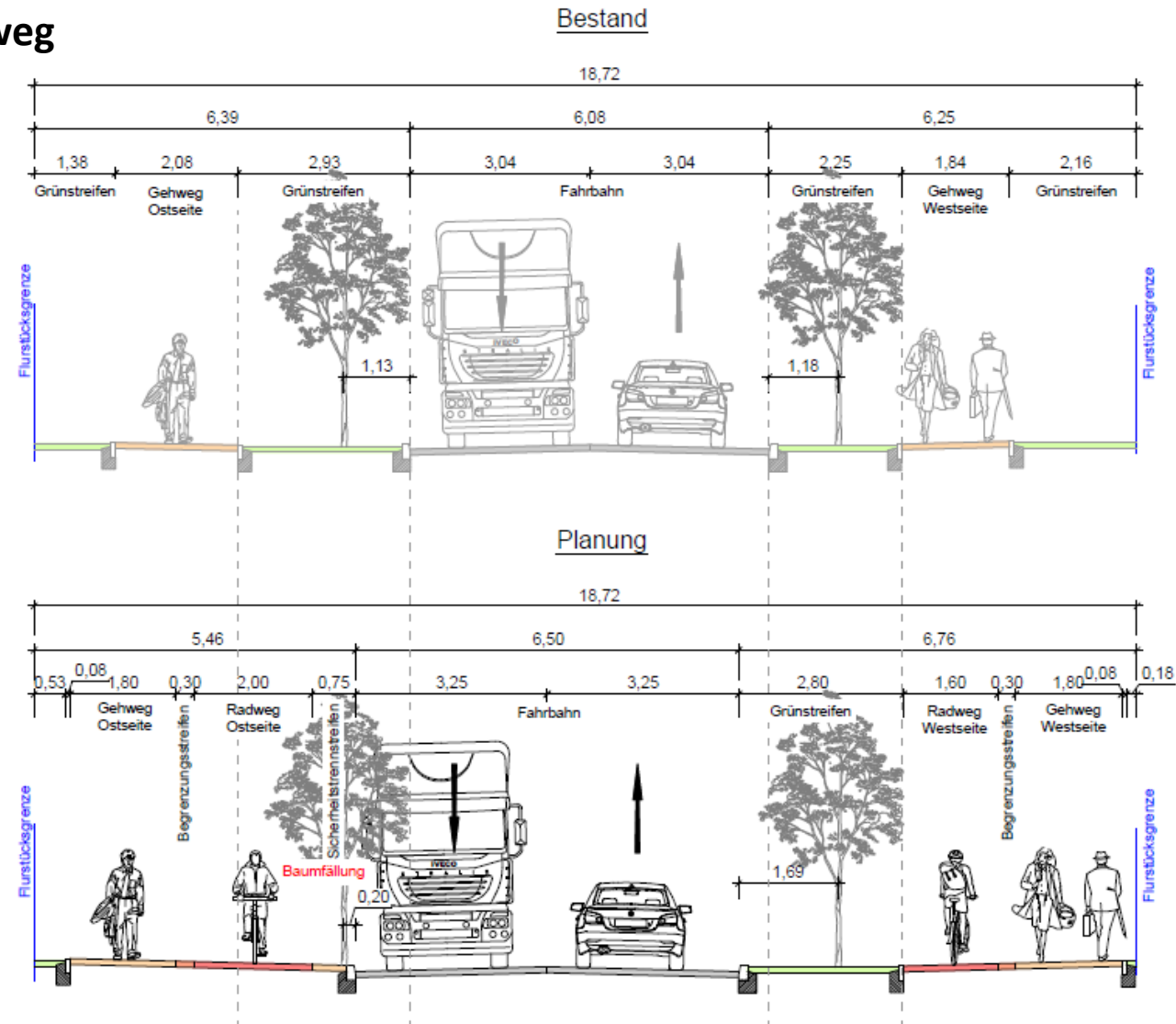
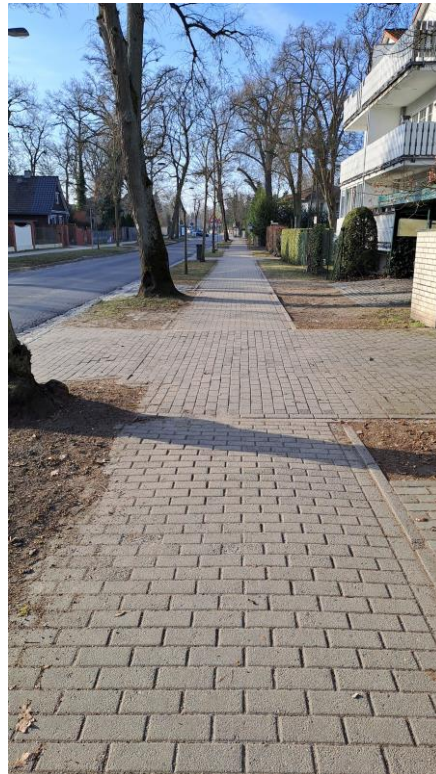
#### Teilbereiche mit Grünstreifen



#### Gehweg West

#### Einrichtungsrادweg

#### Teilbereiche mit Grünstreifen





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsweg

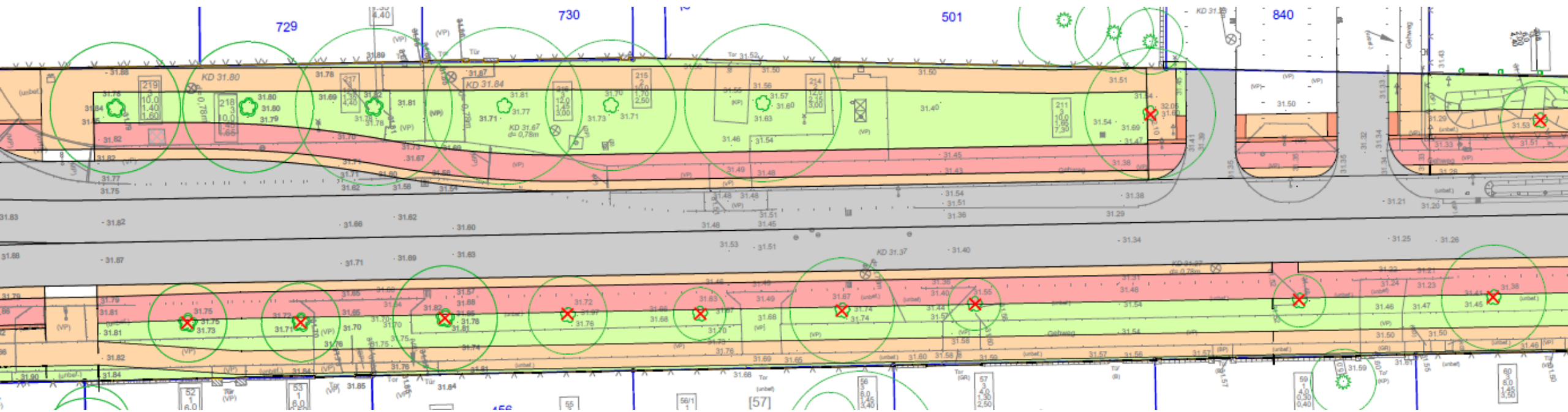
### Teilabschnitt 2: Waldstraße bis Dyrotzer Weg

- Straßenraumbreite: ca. 15,00 m – ca. 23,90 m

Richtung Waldstraße



Richtung Dyrotzer Weg





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße

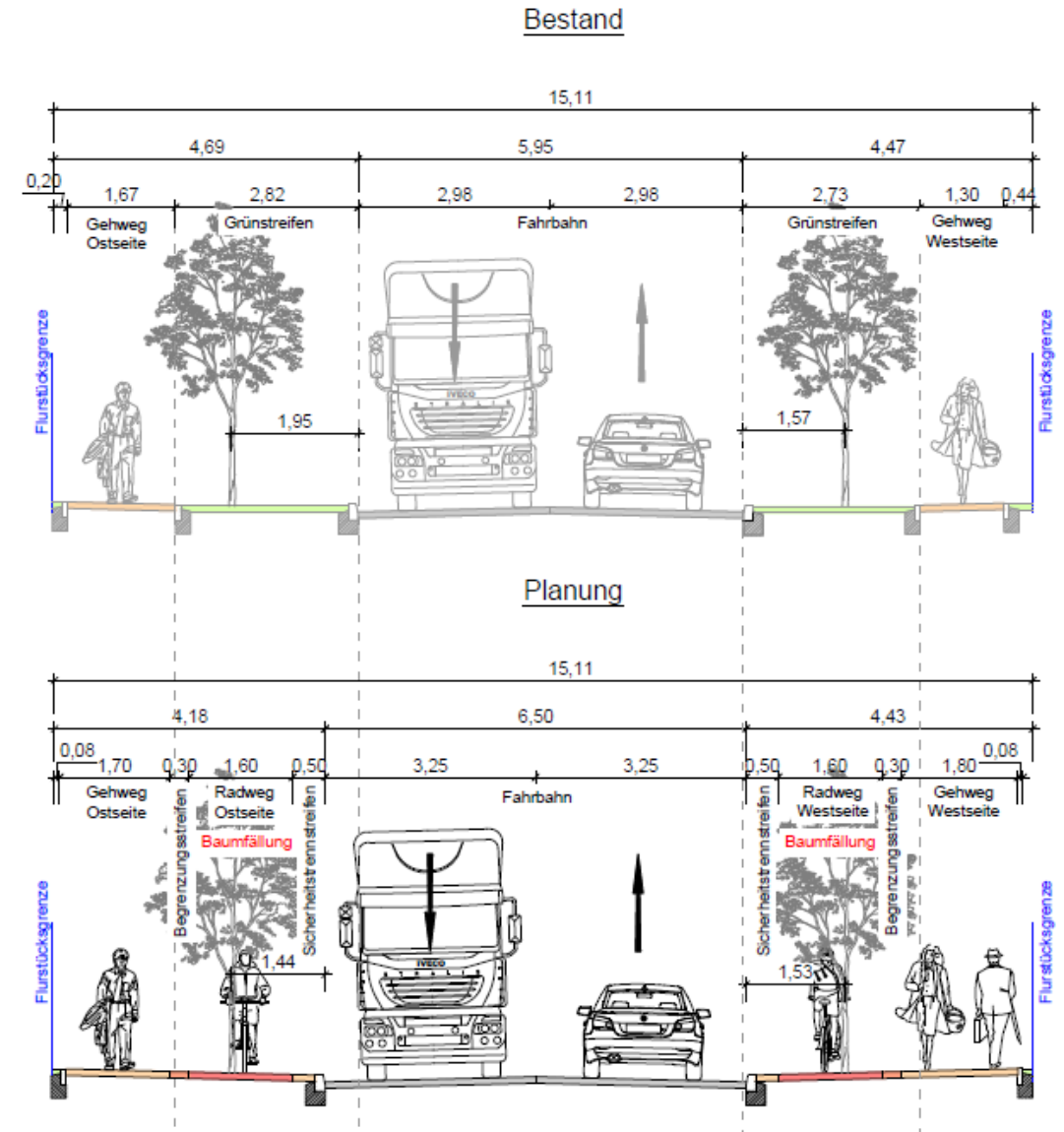


## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsrادweg Teilabschnitt 3: Dyrotzer Weg bis Turmfalkenstraße

Gehweg Ost  
Einrichtungsrادweg



Gehweg West  
Einrichtungsrادweg





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße



## Planerische Vorzugsvariante: Beidseitiger Einrichtungsrادweg

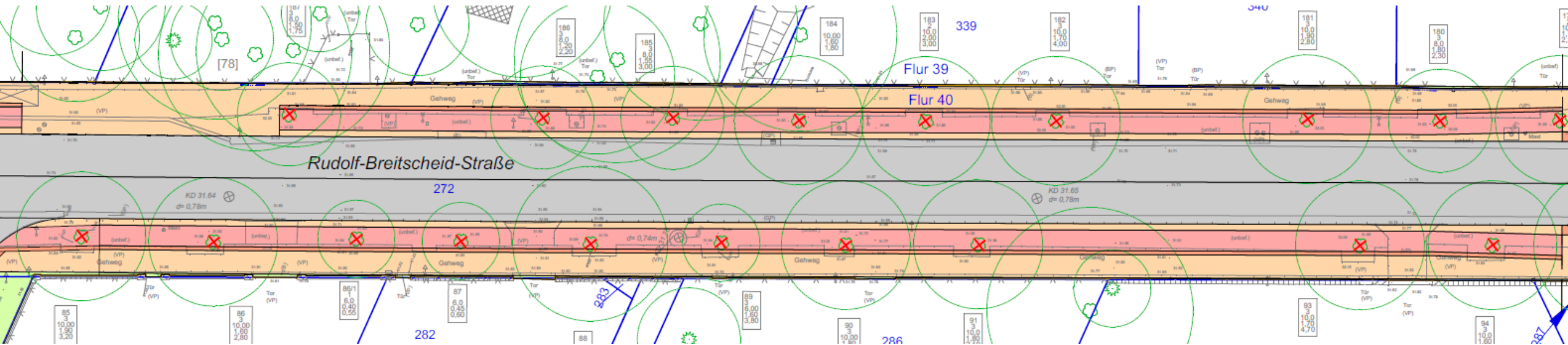
### Teilabschnitt 3: Dyrotzer Weg bis Turmfalkenstraße

- Straßenraumbreite: ca. 15,00 m – ca. 19,45 m

Richtung Dyrotzer Weg



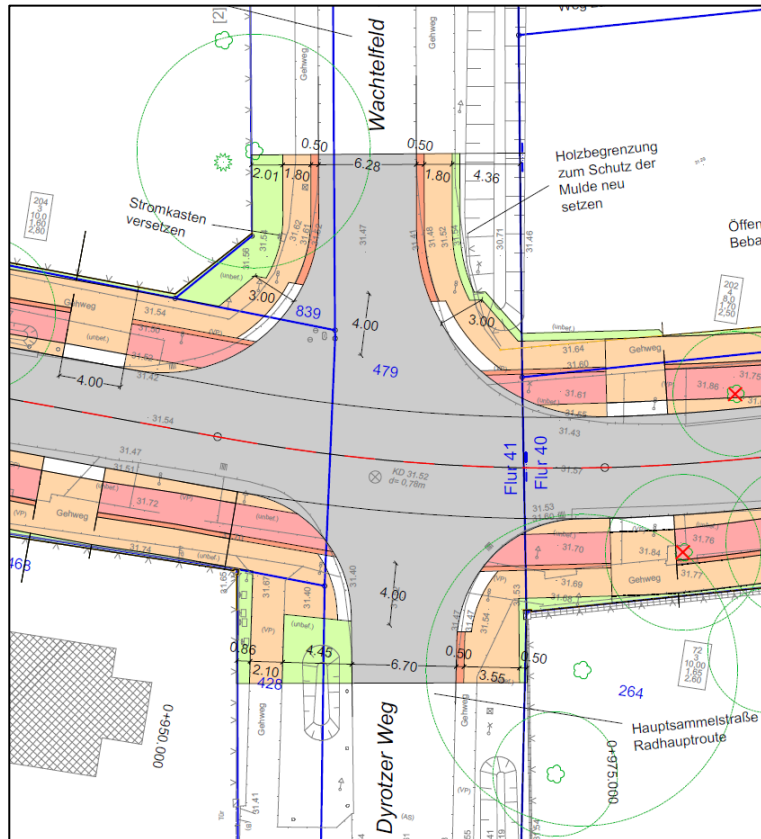
Richtung Turmfalkenstraße



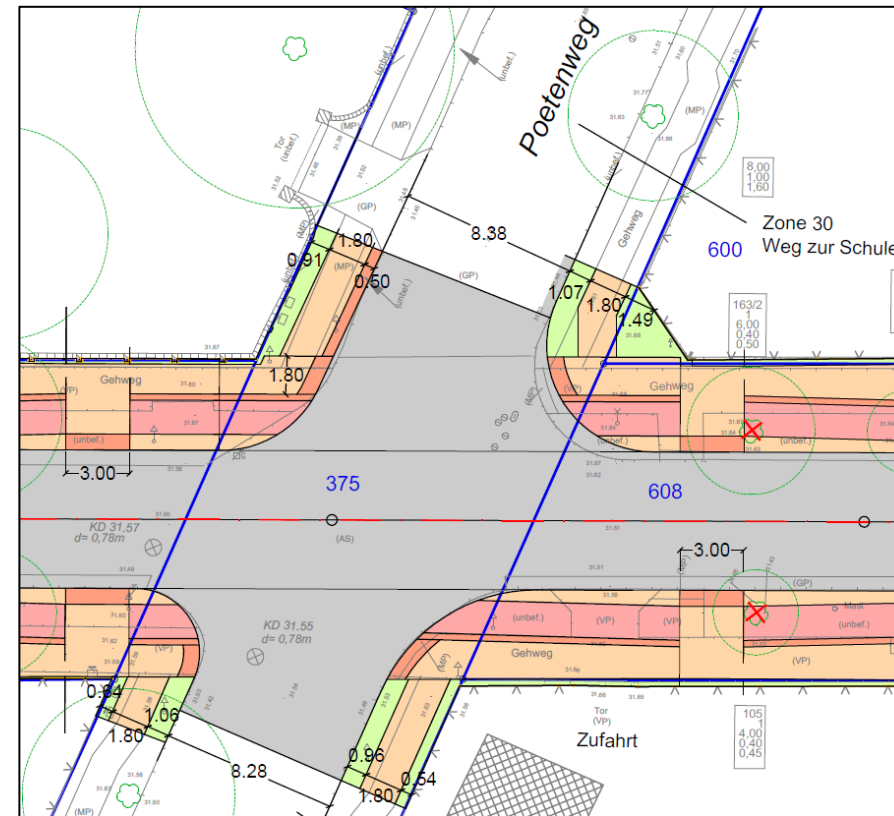


## Detail Knotenpunkte/ Einmündungen

Knotenpunkt mit LSA und taktilen Elementen



Knotenpunkt ohne LSA





# Rudolf-Breitscheid-Straße

zwischen Stadtgrenze zur Gemeinde Dallgow-Döberitz und Karl-Marx-Straße

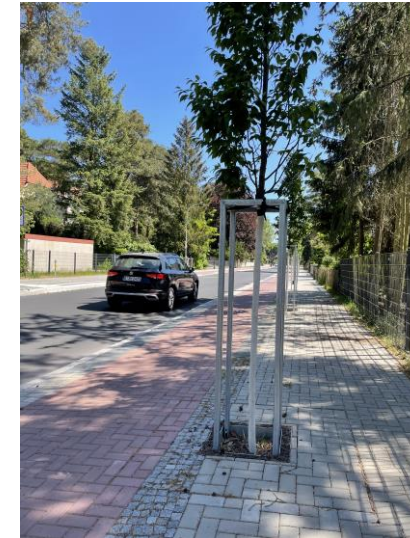


## Baumfällungen und Nachpflanzpotenzial

	<u>Planerische Vorzugsvariante</u> Beidseitiger Einrichtungsrادweg		Schadstufe	Baumfällungen
Gesamt Bäume auf der Strecke	217		1 (vital)	15,8%
Baumfällungen	ca. 174		2 (leicht geschädigt)	12,3%
Baumerhalt	ca. 43		3 (stark geschädigt)	57,3%
Nachpflanzpotenzial (Baumstreifen)	ca. 35		Keine Info	14,6%
Nachpflanzpotenzial (übergehbarer und überbaubarer Baumscheibe)	ca. 100	ca. 135		

Technische Überprüfung in nächster Leistungsphase  
Übergehbare und überbaubare Baumscheiben auf 1,80 m breiten Gehwegen

Am Beispiel: Sonnenstraße, Falkensee, Nachpflanzpotenzial





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

