

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ariturel Hack (CDU)

vom 11. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. September 2026)

zum Thema:

RSV 3

und **Antwort** vom 28. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. Oktober 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Ariturel Hack (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27163
vom 11. September 2026
über RSV 3

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die GB infraVelo GmbH sowie die Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf von Berlin um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat den aktuellen Zustand des Kronprinzessinnenwegs, des Königswegs und der Eichkampstraße hinsichtlich des allgemeinen Straßen-, Gehweg- und Radfahrstreifenzustands (falls vorhanden), des Unfallgeschehens, der ÖPNV-Verkehre, der Straßen- und Gehwegbreiten, der Beleuchtung, des Winterdienstes und des Verkehrsaufkommens (bitte nach MIV, Radfahrern, Fußgängern und ÖPNV gliedern)?

Antwort zu 1:

Die Bezirksämter bewerten den Zustand der genannten Verkehrsflächen wie folgt:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf:

„Eichkampstraße und Königsweg:

Die Bushaltestellen, Gehwege sowie die Radverkehrsanlagen befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand. Allerdings entspricht die Dimensionierung der Geh- und Radwege nicht mehr den heutigen Ansprüchen an Breiten. Die Eichkampstraße ist als öffentlich gewidmetes

Straßenland beleuchtet, während der Königsweg keine Straßenbeleuchtung aufweist. Die Bushaltestellen in der Eichkampstraße wurden saniert.“

Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf:

„Kronprinzessinnenweg:

Abschnitt Hüttenweg bis Havelchaussee:

Der Weg ist als Fuß- und Radweg ausgestaltet und wurde 2025 saniert. Er befindet sich in einem sehr guten Zustand, insbesondere für den Radverkehr, der hier eine hohe Frequentierung aufweist. Inline-Skater und Spaziergänger nutzen die Wegeverbindung ebenfalls. Eine Beleuchtung ist in diesem Abschnitt nicht vorhanden.

Abschnitt Havelchaussee bis Wannseebadweg / Spanische Allee:

Auf der südlichen Seite existiert eine Radverkehrsanlage, die nach der Bebauung endet. Der anschließende Gehweg sowie der Gehweg auf der Nordseite sind für den Radverkehr freigegeben. Die Gehwege weisen erhebliche Schäden auf, während die Fahrbahn in gutem Zustand ist. Der Abschnitt wird sowohl vom MIV als auch vom ÖPNV frequentiert, wobei der Radverkehrsanteil sehr hoch ist. Eine Beleuchtung ist nicht vorhanden.

Abschnitt Wannseebadweg / Spanische Allee bis Tillmannswerder:

Hier sind beidseitig Hochbordradwege vorhanden, wobei die Gehwegbreiten variieren. Die Anlagen entsprechen nicht den heutigen Ansprüchen der AV Geh- und Radwege. Der Zustand der Radverkehrsanlagen ist insbesondere aufgrund von Baumwurzeln schlecht. Es gibt keine Benutzungspflicht. Die Fahrbahn ist für den vorhandenen MIV und ÖPNV in Ordnung. Die Fahrbahn zwischen Nymphenufer und Tillmannswerderweg wurde saniert. Eine hohe Radverkehrsfrequentierung ist zu beobachten. Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden.

Abschnitt Tillmannswerder bis Am Sandwerder:

Radverkehrsanlagen fehlen in diesem Abschnitt. Nur in einem kleinen Bereich auf der Nordwestseite besteht ein Hochbordradweg, der auf die Fahrbahn mündet. Der Gehweg entspricht nicht den heutigen Ansprüchen der AV Geh- und Radwege. Aufgrund seiner Rotfärbung und der Radwegführung wird der südöstliche Gehweg häufig als Radweg genutzt. MIV und ÖPNV finden statt. Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden.

Abschnitt Am Sandwerder bis Königstraße:

Auf der Nordwestseite fehlt eine Radverkehrsanlage, während auf der Südostseite ein Hochbordradweg vorhanden ist. Die Gehwege sind vom Zustand her in Ordnung, genügen jedoch nicht der Breite für den aufkommenden Fußverkehr. Die Radverkehrsanlage entspricht nicht den Anforderungen der AV Geh- und Radwege. Aufgrund des hohen Aufkommens an Fuß- und Radverkehr bestehen Konflikte. Der Fahrbahnzustand ist in Ordnung. Am S-Bahnhof Wannsee verkehren mehrere Buslinien. Eine Straßenbeleuchtung ist vorhanden.

Das Verkehrsaufkommen der betreffenden Straßen kann der Verkehrsmengenkarte DTVw Kfz / Lkw 2023 sowie DTVw (12h) Rad im Geoportal Berlin entnommen werden unter:

[https://gdi.berlin.de/viewer/main/?MAPS={\"center\":\[381128,5813855.480307968\],\"zoom\":3}&LAYERS=\[{\"id\":\"hintergrund_default_grau\",\"visibility\":true,\"transparency\":0},{\"id\":\"verkehrsmengen_2023:dtvw2023rad\",\"visibility\":true,\"transparency\":0},{\"id\":\"verkehrsmengen_2023:dtvw20](https://gdi.berlin.de/viewer/main/?MAPS={\)

23lkw","visibility":true,"transparency":0},{ "id":"verkehrsmengen_2023:dtw2023kfz","visibility":true,"transparency":0}]

Das Unfallgeschehen wird im Unfallatlas der Statistische Ämter des Bundes und der Länder erfasst und ist online einsehbar – inklusive einer Aufschlüsselung nach Jahren und Verkehrsarten: <https://unfallatlas.statistikportal.de/?BL=BE>

Die Zuständigkeit für den Winterdienst auf der Fahrbahn, Fußgängerüberwegen und Haltestellenbereichen liegt bei der BSR. Für den Winterdienst zwischen Havelchaussee und Hüttenweg ist der Bezirk zuständig. Die Zuständigkeit für den Winterdienst auf Radwegen ist im Winterdienstkonzept Radverkehr der SenMVKU (Stand 01/2025) geregelt: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/winterdienstkonzept-radverkehr/winterdienstkonzept-radverkehr.pdf

Frage 2:

Welche Bedeutung hat der genannte Streckenabschnitt für Pendlerverkehre (bitte eine Unterteilung nach den jeweiligen Verkehrsmitteln vornehmen)?

Antwort zu 2:

Mit der Radschnellverbindung parallel zur AVUS (BAB 115) und zur S-Bahn entsteht eine direkte, durchgängige qualitativ hochwertige Radverbindung auf 13,8 Kilometern vom Wannsee bis zum Kurfürstendamm. Sie bietet Pendelnden, aber auch allen anderen eine attraktive Alternative zum Auto und soll dazu animieren auch Strecken von über 10 Kilometern regelmäßig mit dem Fahrrad zurückzulegen. Damit trägt sie zu einer Entlastung insbesondere des MIV bei. Auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, können von dieser Radschnellverbindung profitieren. Der Verlagerungseffekt - weniger Verkehrsaufkommen, Staus und geringerer Parkdruck – kann insbesondere den Südwesten Berlins entlasten. Die RSV 3 verläuft entlang der S-Bahnhöfe Wannsee, Grunewald, Messe Süd und Halensee, sodass auch die Kombination aus Rad- und ÖPNV-Nutzung gestärkt wird.

Frage 3:

Welche Folgen hätte die Anordnung einer Fahrradstraße für die Eichkampstraße und deren Anwohnerschaft (bitte um Darstellung der bestehenden Verkehrszeichen und Anordnungen sowie der vorzunehmenden Änderungen, der Nutzbarkeit für den MIV, den ÖPNV und Radfahrer, der Auswirkungen auf die vorhandenen Stellplätze, der Höchstgeschwindigkeit, der Beleuchtung und des Winterdienstes und des allgemeinen Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsüberwachung und entsprechender Kontrollen zur Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnungen)?

Antwort zu 3:

Die Einrichtung einer Fahrradstraße erfolgt durch die Zeichen 244.1/2 StVO, (Z 244.1 StVO = Beginn einer Fahrradstraße, Z 244.2 StVO = Ende einer Fahrradstraße). Durch entsprechende

Zusatzzeichen (ZZ) können andere Fahrzeugarten zugelassen werden, welche dann (ausnahmsweise) die Fahrradstraße benutzen dürfen. Mit den Zusatzzeichen „Anlieger frei“ (ZZ 1020-30) und „Linienverkehr frei“ (ZZ 1026-32) kann der Linienbusverkehr, Anwohnende und Verkehre mit einem Anliegen (Gewerbetreibende, Lieferanten, Freizeitanliegen im Zielbereich etc.) die Eichkampstraße weiterhin nutzen. Der Kfz-Durchfahrtsverkehr – z. B. zur Umfahrung von Stausituationen auf der AVUS – wäre nicht mehr zulässig. Die damit verbundene Verkehrsberuhigung würde sich dabei – insbesondere durch Lärminderung, verringerten CO₂-Emissionen und einer höheren Verkehrssicherheit - positiv auf die Umgebung auswirken und gleichzeitig langjährige Forderungen aus den betroffenen Bereichen aufgreifen.

Laut Aussage der GB infraVelo bleiben Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum erhalten. Sie entfallen dort, wo verkehrssicherheitsrelevante Aspekte dies erfordern – z. B. in Kreuzungsbereichen, um für die notwendigen Sichtbeziehungen zu sorgen. Die Beleuchtung wird auf den aktuellen Stand der Technik erneuert und wurde nach den landesweit geltenden Vorgaben berechnet und dimensioniert.

Für die RSV 3 wird das neu entwickelte Winterdienstkonzept für den Radverkehr im Land Berlin mit der Einsatzstufe R1 zum Einsatz kommen. Das bedeutet, dass auf Radschnellverbindungen werktags eine Räumung und Streuung zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr und sonn- und feiertags zwischen 9:00 Uhr und 20:00 Uhr vorgesehen ist.

Verkehrskontrollen über die Einhaltung von Verkehrsregeln obliegen den zuständigen Ordnungsbehörden.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat den Streckenabschnitt Messedamm zwischen Jafféstraße und Kaiserdamm anhand der oben aufgeführten Faktoren und weshalb wurde dieser Abschnitt gänzlich bei den Planungen einer Radschnellverbindung (RSV) ausgespart?

Antwort zu 4:

Die Hauptverwaltung hat im Rahmen einer umfassenden Potenzialanalyse Trassenkorridore identifiziert. Dabei wurden Vorschläge aus der öffentlichen Diskussion – wie zum Beispiel Beiträge von ADFC und BUND einbezogen. Die gefundenen Trassenkorridore wurden anhand verschiedener Kriterien bewertet. Dabei wurden drei Zielfelder betrachtet: Infrastruktur, Potenziale und Wirtschaftlichkeit. Diese flossen zu je einem Drittel in die Gesamtbewertung ein. Anhand der Bewertung wurde u.a. der Korridor Nr. 10 Königsweg - Kronprinzessinnenweg (RSV 3) ausgesucht und detailliert betrachtet. Dieser Korridor stellt den räumlichen Rahmen bzw. die Grenzen der jeweiligen RSV-Planung dar.

Folglich wurden innerhalb der Vorplanung unter Berücksichtigung dieser Grenzen, die sich aufdrängenden Varianten betrachtet sowie Varianten ausgeschlossen, welche sich nicht im Trassenkorridor befinden. Der Streckenabschnitt Messedamm zwischen Jafféstraße und Kaiserdamm wurde aufgrund der vorstehend aufgeführten Faktoren daher nicht in die Planungen der Radschnellverbindung einbezogen.

Ein adäquater Anschluss an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur wird im Rahmen der Planungen berücksichtigt.

Frage 5:

Welche baulichen Eingriffe in das bestehende Natura 2000 Gebiet Grunewald sind zulässig und inwiefern entsprechen bauliche Eingriffe in ein Flora-Fauna-Habitat (FFH) und EU-Vogelschutzgebiet einer nachhaltigen Stadtentwicklung für Berlin, wie es auf der Webseite von Grün Berlin heißt?

Antwort zu 5:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Bei der Planung von Infrastruktur im öffentlichen Raum setzen das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Berliner Naturschutzgesetz (NatSchG Bln) den rechtlichen Rahmen für den Umwelt- und Naturschutz. Diese gesetzlichen Anforderungen werden bei allen Planungs- und Bauvorhaben geprüft und umfassend berücksichtigt.

Im Rahmen der Planung wurden Trassenführung und Querschnitt unter besonderer Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Anforderungen optimiert. Ziel war und ist es, die Flächeninanspruchnahme und damit die Eingriffe in die angrenzenden Waldbestände auf das erforderliche Mindestmaß zu begrenzen.

Rechtlich wird die Zulässigkeit der baulichen Eingriffe in das FFH- und Vogelschutzgebiet „Grunewald“ im Zuge des Planfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der eingereichten Unterlagen beurteilt.

Zugleich leistet die RSV 3 einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Durch die Verlagerung von Fahrten auf das Fahrrad können verkehrsbedingte CO₂-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen reduziert und damit sowohl die Berliner Klimaschutzziele als auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang des Korridors unterstützt werden. Durch eine direkte und hochwertige Radverkehrsführung verbessert sie die Rahmenbedingungen für den Alltags-, Pendler- und Freizeitverkehr, stärkt das Fahrrad als Alternative zum Pkw und trägt zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.“

Frage 6:

Welche alternativen Trassenführungen wurden im Vorfeld der Planungen geprüft und aufgrund welcher Prüfergebnisse wurde sich letztendlich für die derzeitige Trasse entschieden?

Antwort zu 6:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Vorzugstrasse wurde in einem umfangreichen Variantenvergleich in der Vorplanung innerhalb des vorgegebenen, zwei Kilometer breiten Trassenkorridors bewertet und ermittelt. Sie wurde am 22. Juni 2022 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Präsentation mit Bewertungsmatrix und auch die Machbarkeitsuntersuchung aller untersuchten Alternativführungen sind auf der

Internetseite der infraVelo abrufbar: <https://www.infravelo.de/projekt/koenigsweg-kronprinzessinnenweg/>

Die Vorzugstrasse konnte sich gegenüber folgenden, alternativen Routenführungen durchsetzen:

- die östliche Führung entlang der Bahntrasse zwischen Auerbachstraße und Hüttenweg im nordöstlichen Teil des Grunewalds.
- die Routenvariante durch die Borussenstraße und den Rosemeyerweg im Bereich des Kronprinzessinnenwegs.

Alle weiteren Wegeführungen innerhalb des zwei Kilometer breiten Korridors haben sich bereits in der Machbarkeitsuntersuchung als „nicht-machbar“ erwiesen.“

Frage 7:

Welche baulichen Eingriffe im Streckenabschnitt innerhalb des Grunewalds müssten vorgenommen werden, um den RSV 3 entsprechend der derzeitigen Planungen zu realisieren und aus welchen Gründen wären die Baumaßnahmen jeweils notwendig (bitte um eine detaillierte Auflistung samt Begründung insbesondere bei Maßnahmen, die Baumfällungen, Flächenversiegelungen, Leitungsarbeiten und Lichtimmissionen zur Folge hätten sowie deren voraussichtlichen Umfang)?

Antwort zu 7:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die RSV 3 verläuft im Grunewald zwischen dem Auerbachtunnel und dem Abzweig Havelchaussee überwiegend auf einem Sonderweg (Königsweg und Kronprinzessinnenweg), unabhängig vom Kfz-Verkehr. Nach den RSV-Standards (Ausführungsvorschrift (AV) Geh- und Radwege, FGSV-Regelwerke) ist der Radverkehr auf Sonderwegen grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr auf einer 4,00 Meter breiten Fahrbahn zu führen. Der Gehweg soll gemäß AV Geh- und Radwege eine Breite von mindestens 2,50 Meter aufweisen. Zwischen Geh- und Radweg ist ein taktil erfassbarer Trennstreifen mit einer Breite von mindestens 35 Zentimetern vorzusehen. Im Rahmen der Planung wurde der Trassenverlauf und Straßenquerschnitt vor dem Hintergrund der Anforderungen des Naturschutzes optimiert, um die Flächeninanspruchnahme in den angrenzenden Waldflächen so gering wie möglich zu halten.

Im Abschnitt des Königswegs wird der bestehende Weg entsprechend den vorgenannten Anforderungen ausgebaut und verbreitert. In mehreren räumlich begrenzten Engstellen sind dabei reduzierte Breiten vorgesehen. Beidseitig der RSV werden in der Regel 50 Zentimeter breite Bankette sowie abschnittsweise Einschnitts- bzw. Dammböschungen angelegt. In drei Teilabschnitten mit stark ansteigendem Gelände sind auf der Gehwegseite anstelle von Böschungen Gabionen mit einer Breite von 30 bis 60 Zentimetern zur Abfangung des Geländes vorgesehen. Zwischen den Gabionen und dem Gehweg wird ein 50 Zentimeter breiter befestigter Sicherheitstrennstreifen notwendig.

Im Abschnitt des Kronprinzessinnenwegs zwischen Havelchaussee und Hüttenweg wird zur Vermeidung von Eingriffen in den angrenzenden Waldbestand auf eine Verbreiterung des bestehenden Weges verzichtet, da dieser bereits überwiegend die erforderlichen Breiten

aufweist. Hier sind zur Einrichtung der Radschnellverbindung lediglich Markierungsarbeiten sowie eine taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg auf dem bestehenden Weg vorgesehen. Zwischen dem Abzweig Havelchaussee und der Spanischen Allee soll die RSV 3 einseitig als Zweirichtungsradweg im Seitenraum geführt werden. Für die Radverkehrsanlage ist dabei grundsätzlich eine Breite von 4,00 Metern vorgesehen. Im unbebauten Bereich wird die RSV 3 als Protected Bike Lane ausgebildet und durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Kfz-Fahrbahn getrennt. Auf der dem Gehölzbestand zugewandten Seite sind Bankette sowie abschnittsweise Böschungen vorgesehen. Um Eingriffe in den vorhandenen Alleebaumbestand zu minimieren, wird die Trasse der Protected Bike Lane an drei Stellen entsprechend verschwenkt und die Radwegbreite teilweise reduziert.

Innerorts müssen Radschnellverbindungen beleuchtet sein. Bei der RSV 3 erfolgt dies gemäß den „Vorgaben und Hinweise für Planung und Bau von Straßenbeleuchtungsanlagen des Landes Berlin“ (SenMVKU 2024). In bislang unbeleuchteten Abschnitten wie im Grunewald werden neue Beleuchtungsanlagen errichtet. Dabei wird eine Beleuchtungsvariante gewählt, die die geringsten Lichtimmissionen in die angrenzenden Waldflächen und Lebensräume der betroffenen Tiere aufweist. Die Beleuchtung erfolgt adaptiv und mitlaufend, sodass die Lichtemissionen auf die Zeiten der tatsächlichen Nutzung beschränkt werden.

Die nach Planungsoptimierung und Vermeidung zu erwartenden Eingriffen und deren Umfänge wurden für das gesamte Bauvorhaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan detailliert ermittelt und bewertet. Für nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Innerhalb des Grunewalds sind Baumfällungen in einer Gesamtfläche der Waldumwandlung bilanziert (ca. 0,87 ha). Eine abschnittsweise Auflistung für den Abschnitt des Grunewalds liegt nicht vor.“

Frage 8:

Welche Gesamtkosten für den RSV 3 ergeben sich nach aktuellem Planungsstand, wie haben sich diese seit Beginn der Planungen entwickelt, wie sollen diese gegenfinanziert werden und welche Förderungen in jeweils welcher Höhe können zur Finanzierung unter welchen Bedingungen genutzt werden (bitte ein besonderes Augenmerk auf die Fördervoraussetzungen legen und die jeweiligen Finanzierungen verdeutlichen)?

Antwort zu 8:

Die Gesamtkosten haben sich seit Beginn der Planungen von 6,4 Mio. € (Machbarkeitsuntersuchung 2020) auf 23,425 Mio. € (abgeschlossene Vorplanung) erhöht. Die Genauigkeit der Planung erhöht sich im Laufe des Projektes. Das gilt auch für Kostenschätzungen, die mit fortschreitendem Planungsstand und insbesondere nach Abschluss des planrechtlichen Verfahrens belastbar werden.

Für die RSV 3 werden Bundesmittel im Rahmen der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030“ in Anspruch genommen. Lt. Fördermittelbescheid des Bundes vom 06.06.2025 stehen für die RSV 3 derzeit 15,711 Mio. € Bundesmittel zur Verfügung. Der 25 %ige Eigenanteil sowie die nicht förderfähigen Kosten sind mit Mitteln des Landes abzubilden. Außer dem oben genannten Förderprogramm sind derzeit keine weiteren Fördermöglichkeiten für RSV bekannt.

Frage 9:

Wie lautet das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsprüfung, bzw. wie viele Radfahrer pro Tag müssten den RSV 3 nutzen, damit dieser zu rechtfertigen ist?

Antwort zu 9:

Bei den Vorhaben der RSV handelt es sich um Angebote zur Förderung des Radverkehrs im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE), die den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad fördern und die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. Die Umsetzbarkeit des Vorhabens wurde im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zur RSV 3 mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis von ≥ 1 (1,62) nachgewiesen. Die Prognoseverkehrsstärke beträgt gemäß den Fördervoraussetzung der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030“ des Bundes mehr als 2.000 Radfahrten/Tag. Verkehrszählungen aus August 2019 haben bereits dargestellt, dass im Bestand an den Knotenpunkten Königsweg/Eichkampstraße/Auerbachstraße sowie Kronprinzessinnenweg/Havelchaussee eine Anzahl von über 2.000 Radfahrenden/Tag erreicht wird.

Frage 10:

Wie soll der RSV 3 an Potsdam angeschlossen werden, um als Pendlerstrecke vollumfänglich genutzt werden zu können, und wie ist hier der angestrebte Zeitrahmen für den notwendigen Lückenschluss?

Antwort zu 10:

Für die RSV 3 Königsweg – Kronprinzessinnenweg wurden die Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren am 17.12.2025 eingereicht, um möglichst die Fertigstellung bis Ende 2030 realisieren zu können. Belastbare Angaben zur Umsetzungszeitschiene sind grundsätzlich erst mit Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses möglich.

Um die Potenziale der RSV 3 u. a. für eine bestmögliche Verbindung nach Potsdam auszuschöpfen, erfolgt die Anbindung an das im Radverkehrsplan festgelegte Radverkehrsnetz am S-Bahnhof Wannsee an die zum Radvorrangnetz gehörende Königstraße (B 1). Der Ausbau der dortigen Radverkehrsinfrastruktur erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung des Vorrangnetzes nach im Radverkehrsplan festgelegten Qualitätsstandards und liegt in der Verantwortung des Bezirksamtes Steglitz-Zehlendorf.

Für die Weiterführung über Potsdam nach Werder (Havel) liegt eine Machbarkeitsstudie des Landkreises Potsdam-Mittelmark vor:

https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/2023-04-06_Radverkehrsstudie_Machbarkeitsstudie_Radschnellverbindungen.pdf.

Eine konkrete Zeitschiene für die Umsetzung durch den Landkreis ist derzeit nicht bekannt.

Frage 11:

Wie soll die Verkehrsführung beidseitig des Auerbachtunnels geregelt werden und welche Folgen für den motorisierten Individualverkehr würden sich aus dem derzeitigen Planungsstand ergeben?

Antwort zu 11:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Verkehrsführung der RSV 3, beidseitig des Auerbachtunnels, ist als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ geplant. Anwohner*innen können den Auerbachtunnel als Zugang zur Siedlung Eichkamp weiterhin mit dem MIV nutzen. Gleiches gilt für Gewerbetreibende, Lieferanten oder anderweitige Anliegen. Die derzeitige Planung sieht vor, dass der Kfz-Durchfahrtsverkehr – z. B. zur Umfahrung von Stausituationen auf der AVUS – wie in der Eichkampstraße nicht mehr zulässig sein wird.“

Berlin, den 28.09.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt