

Informations- und Dialogveranstaltung
18.06.2020



**Radschnellverbindungen in Berlin
Mitte – Tegel – Spandau**



1. Ausgangssituation in Berlin

1. Ausgangssituation | ADFC Klimatest für Berlin 2018

Berlin hat beim ADFC-Klimatest 2018 bundesweit nur den 12. von 14 Plätzen bei Städten mit über 500.000 Einwohnern belegt.



Stärken

- Öffentliche Fahrräder
- Jung und Alt fährt Rad
- Zügiges Radfahren

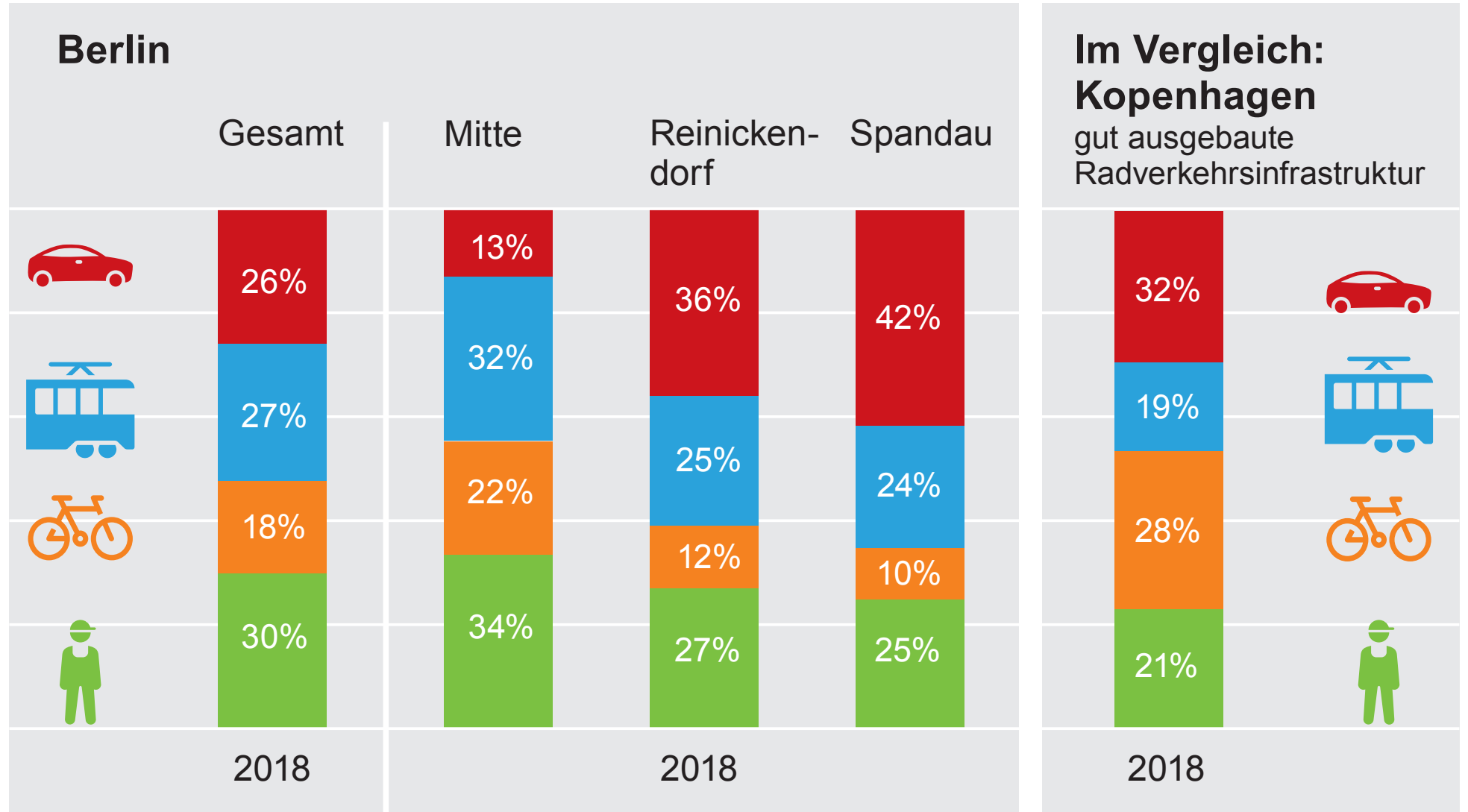


Schwächen:

- Radwege zu schmal
- Konflikte mit Kfz / Mischverkehr
- Oberfläche
- Ampelschaltungen
- Fahrraddiebstahl
- Fehlende Falschparker-Kontrolle

1. Ausgangssituation | Modal Split*

*Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsmittel-nutzung



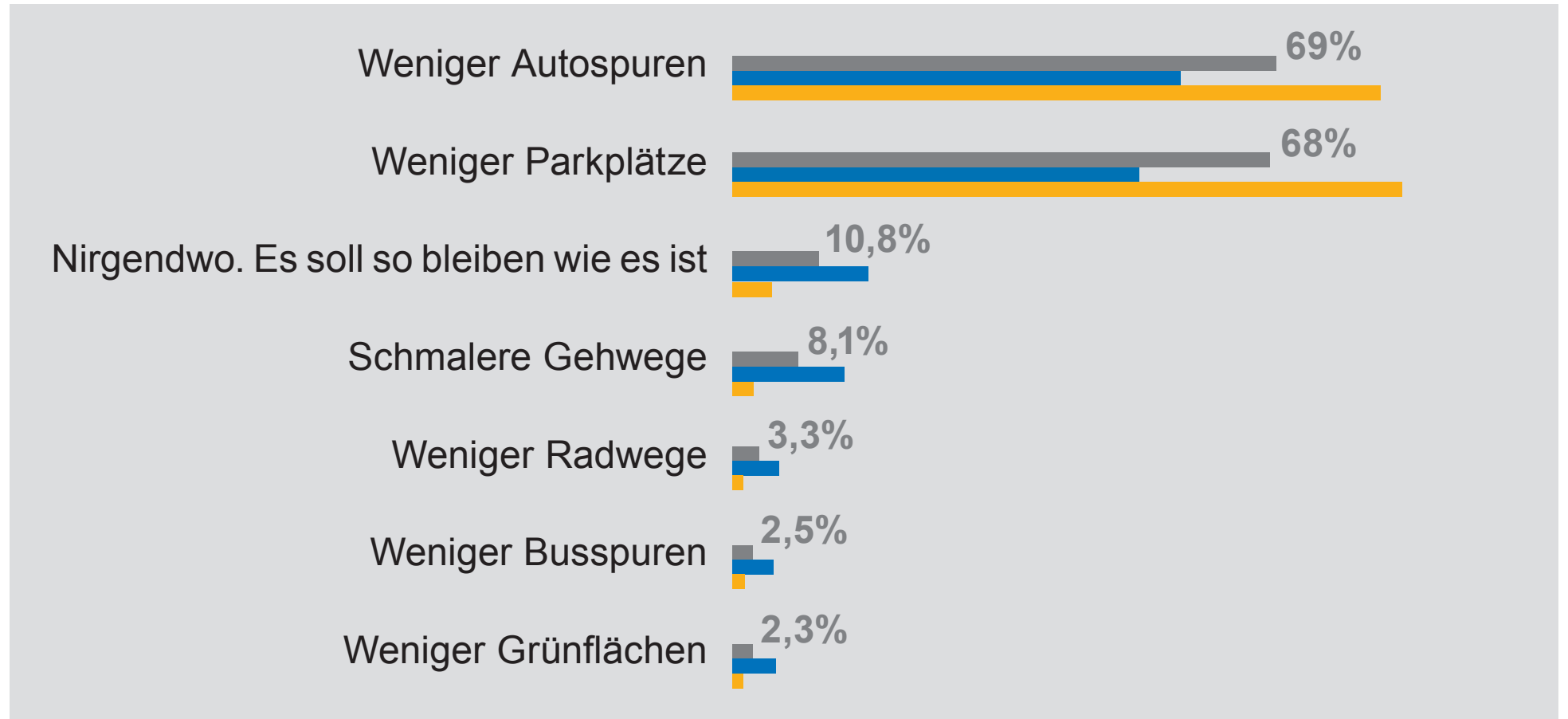
Quellen: links – SenUVK, rechts – Københavns Kommune

1. Ausgangssituation | Umfrage zur Flächenverteilung 2020

Wo sollte auf Berlins Straßen am ehesten Platz eingespart werden?

Zahl der Antworten N= 3.263

■ insgesamt ■ mit Auto ■ ohne Auto



Quelle: Tagesspiegel 18.02.2020, Grafische Bearbeitung: Design-Gruppe

1. Ausgangssituation | Kurze Pkw-Fahrten

Zahl der Pkw-Fahrten von weniger als 5 km/10 km (Verkehrsmodell 2030)



1. Ausgangssituation | Potenziale



45%



aller Pendelnden, die derzeit nicht mit dem Rad fahren, können sich vorstellen auf das Rad umzusteigen. (BMVI, Fahrrad-Monitor 2017)

2. Radschnellverbindungen



2. Radschnellverbindungen | Merkmale

- Effiziente Infrastrukturen (dreimal leistungsfähiger als der Autoverkehr)
- Ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Flächenentsiegelung
- Schnelle Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Mindestens 5 km lang (3 km innerhalb des S-Bahnringes)
- Mindestens 3 m Breite je Richtung (4 m bei Zweirichtungsverkehr)
- Weitestgehend an Knotenpunkten/Ampeln bevorrechtigt
- Parallele Führung des Fußverkehrs



2. Radschnellverbindungen | Vorteile

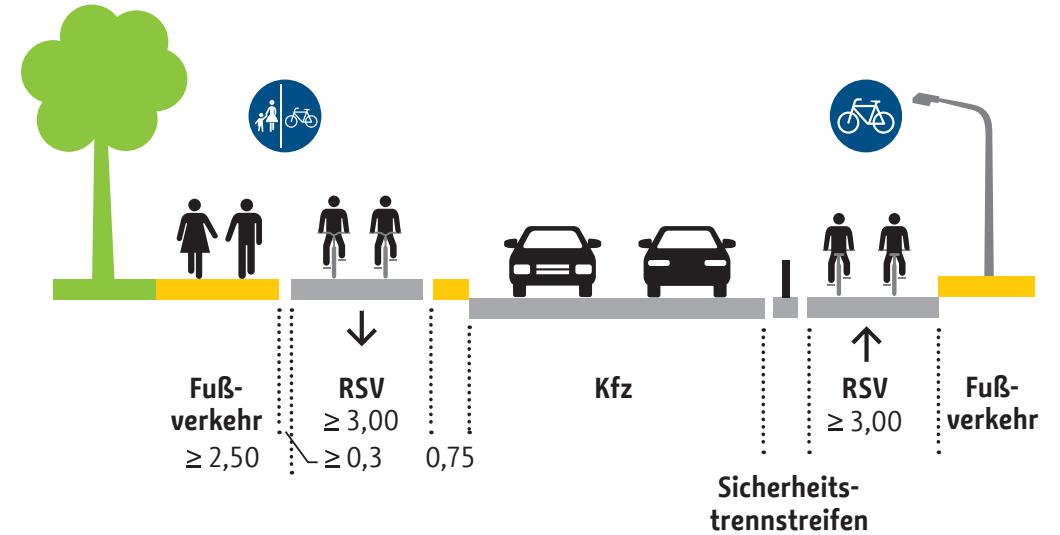
- Kürzere Reisezeiten
- Gute Infrastruktur: Radfahren wird sicherer und attraktiver
- Erschließen neue Zielgruppen für das Verkehrsmittel Fahrrad
- Tragen dazu bei, den motorisierten Pendelverkehr zu entlasten und Stausituationen zu vermeiden.
- Mehr Radverkehr heißt:
Mehr Bewegung, weniger Verkehrslärm und geringere CO₂-Emissionen



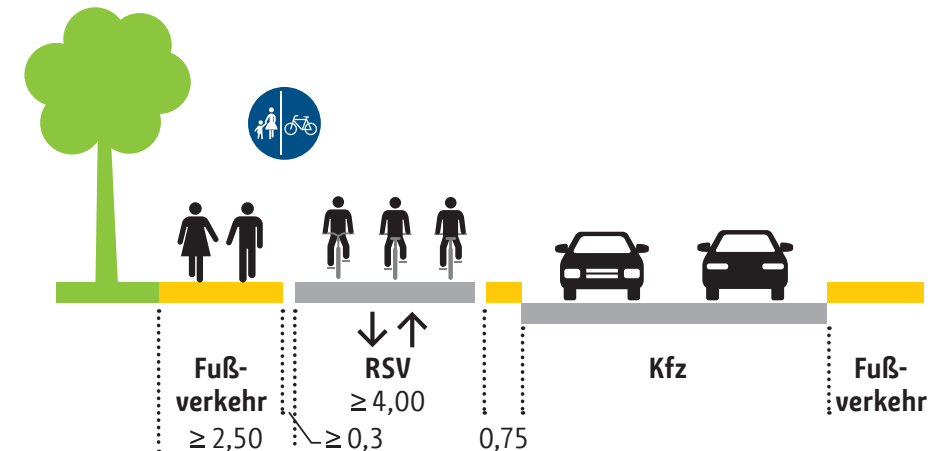
2. Radschnellverbindungen | Querschnitte

Fünf Varianten:

**1. Hauptverkehrsstraße
gemäß Berliner Mobilitäts-
gesetz mit Pollern
als geschützter Radfahr-
streifen**



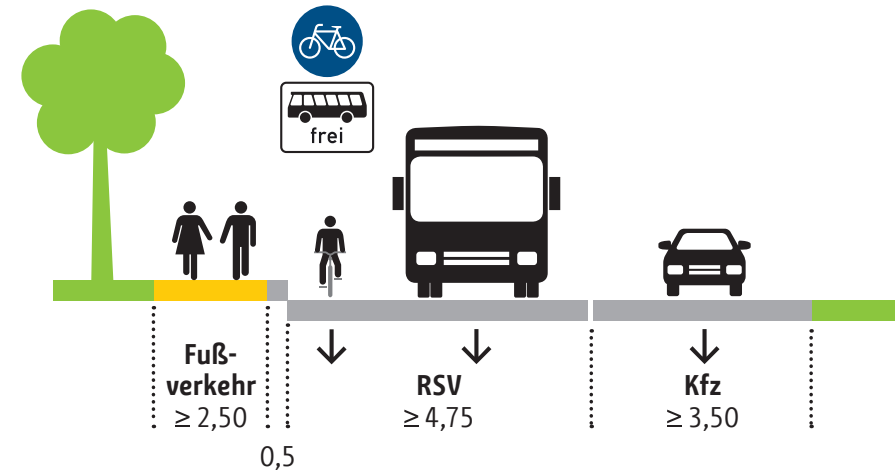
2. Hauptverkehrsstraße



2. Radschnellverbindungen | Querschnitte

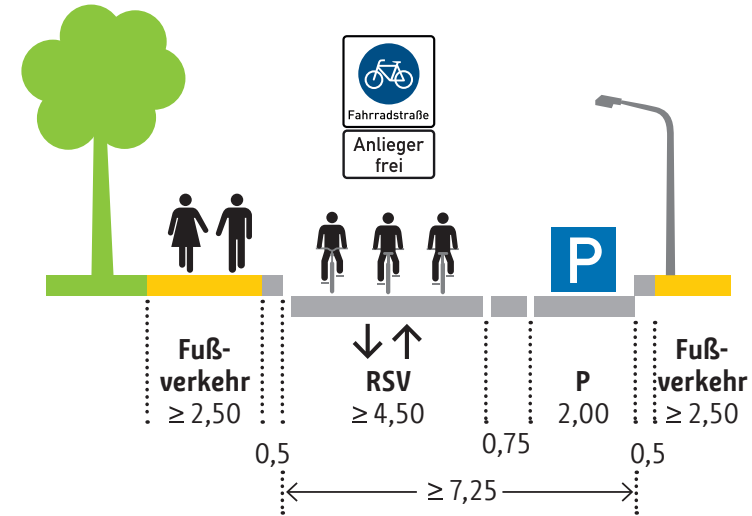
3. Hauptverkehrsstraße gemeinsame Führung Radverkehr und Linienbusse

*Nur bei geringeren
Radverkehrs- und
Kfz-Aufkommen*

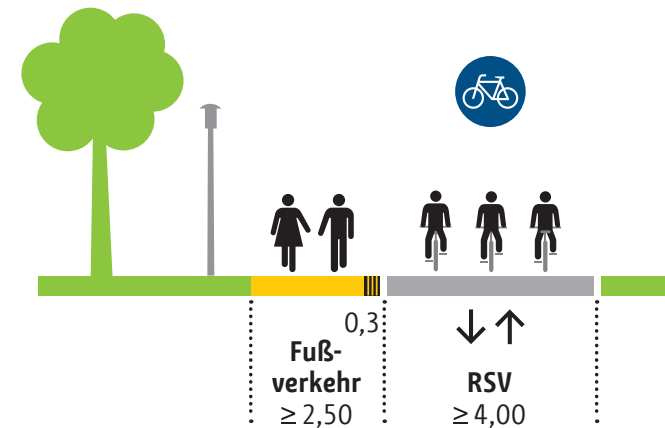


2. Radschnellverbindungen | Querschnitte

4. Fahrradstraße



5. Sonderweg



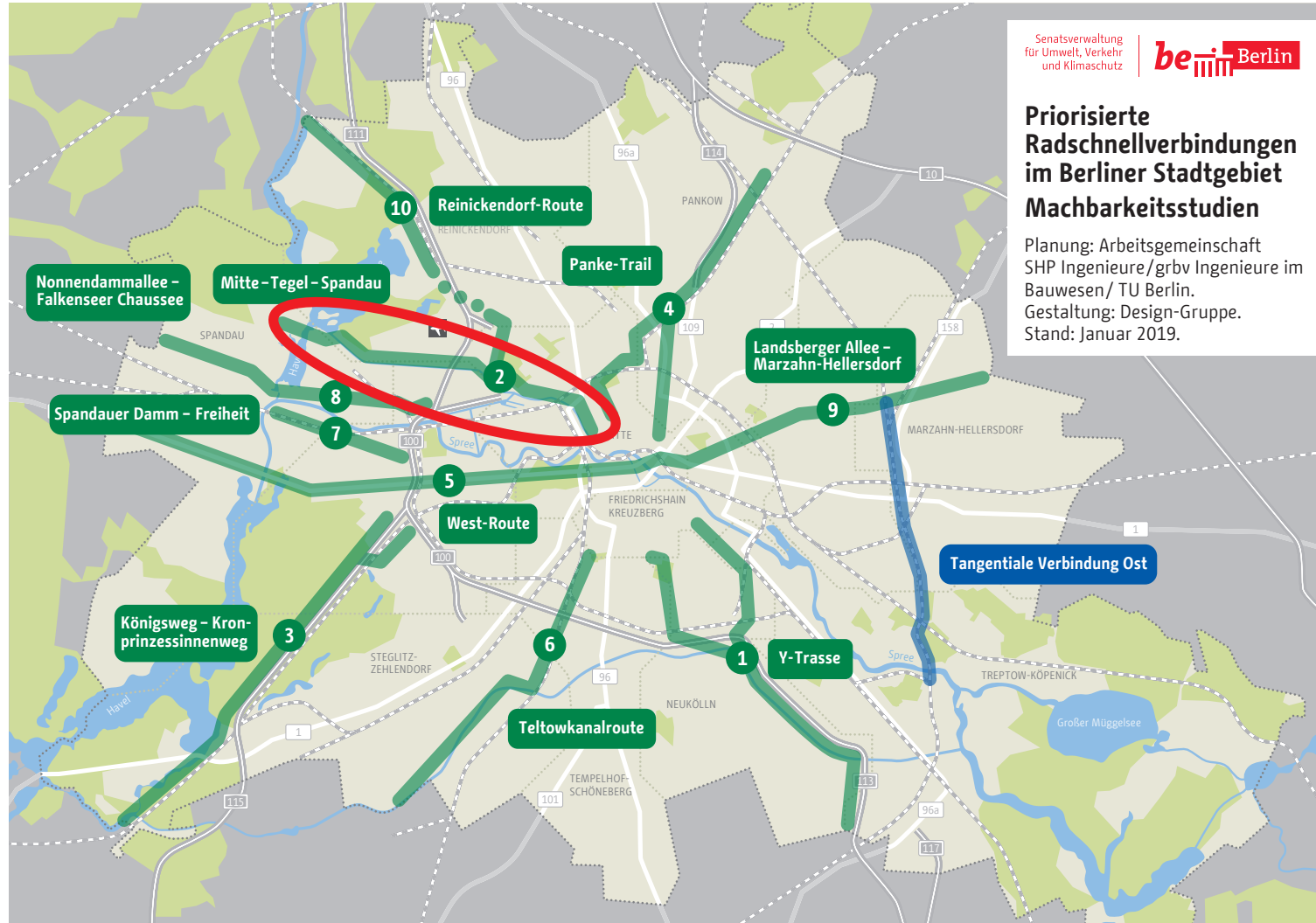
Ansichtsbeispiel einer möglichen Führungsform

3. Radschnellverbindungen in Berlin



3. Radschnellverbindungen in Berlin | Streckenübersicht

Für diese zehn Radschnellverbindungen laufen Machbarkeitsuntersuchungen



4. Machbarkeitsuntersuchung



4. Machbarkeitsuntersuchung | Ziel und Vorgehensweise

Ziel: Festlegung einer Vorzugsvariante gegenüber Alternativrouten innerhalb eines 2 Kilometer breiten Trassenkorridors

Vorgehen

- Auswertung vorhandener Planungsdokumente (Senat und Bezirke)
- Ermittlung der Verkehrspotenziale mit Hilfe des Verkehrsmodells
- Mehrfache Streckenbefahrung
- Einengung der Trassenvarianten (3 Hauptvarianten je Abschnitt)
- Aufstellung eines Bewertungskatalogs
- Ermittlung erforderlicher Umbaumaßnahmen, damit verbundener Kosten und Konsequenzen für andere Verkehrsträger, Natur/Umwelt und Städtebau

4. Machbarkeitsuntersuchung | Bewertungskriterien

- Verkehrsanlagen für Radfahrende
- Reisequalität für Radfahrende
- Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel
- Umweltverträglichkeit
- Raumordnung – Städtebau
- Erschließung – Verknüpfung

5. Bewertungsergebnisse der RSV Mitte–Tegel–Spandau











5. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereiche

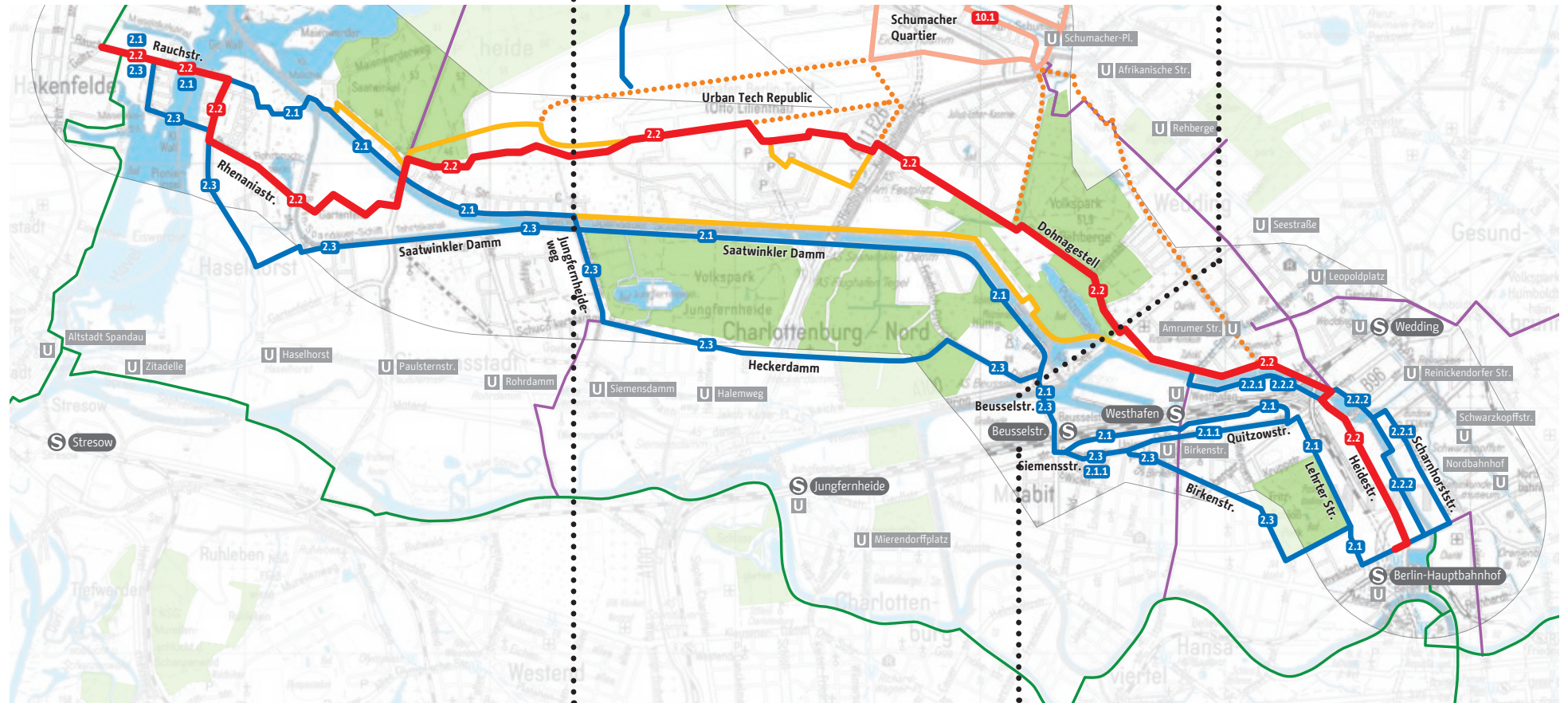
**BEREICH 1
HAKENFELDE – JUNGFERNHEIDE**

**BEREICH 2
JUNGFERNHEIDE – BEUSSELSTRASSE**

**BEREICH 3
BEUSSELSTRASSE –
HAUPTBAHNHOF**

Radschnellverbindung Mitte–Tegel–Spandau

-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere Routen
-  Verbindungsstrecken
-  Radfernweg
-  Fahrradrouen-Hauptnetz
-  Abschnittsnummer



5. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

EW Einwohner*innen
AP Arbeitsplätze
UTR Urban Tech Republic
 (Nachnutzung des Flughafens Tegel)

2.2 (Nord-Trassen via UTR):
 13,5–14,5 km lang, Reisezeit: 40–43 Minuten
 ca. 100.000–115.000 EW+AP



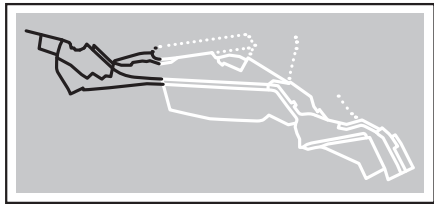
2.3 (Süd-Trasse):
 14,1 km lang
 Reisezeit: 44 Minuten
 ca. 138.000 EW + AP









2.1 Mitteltrasse (Anlehnung an PU)
 13,5 km lang, Reisezeit: 40 Minuten
 ca. 99.000 EW + AP

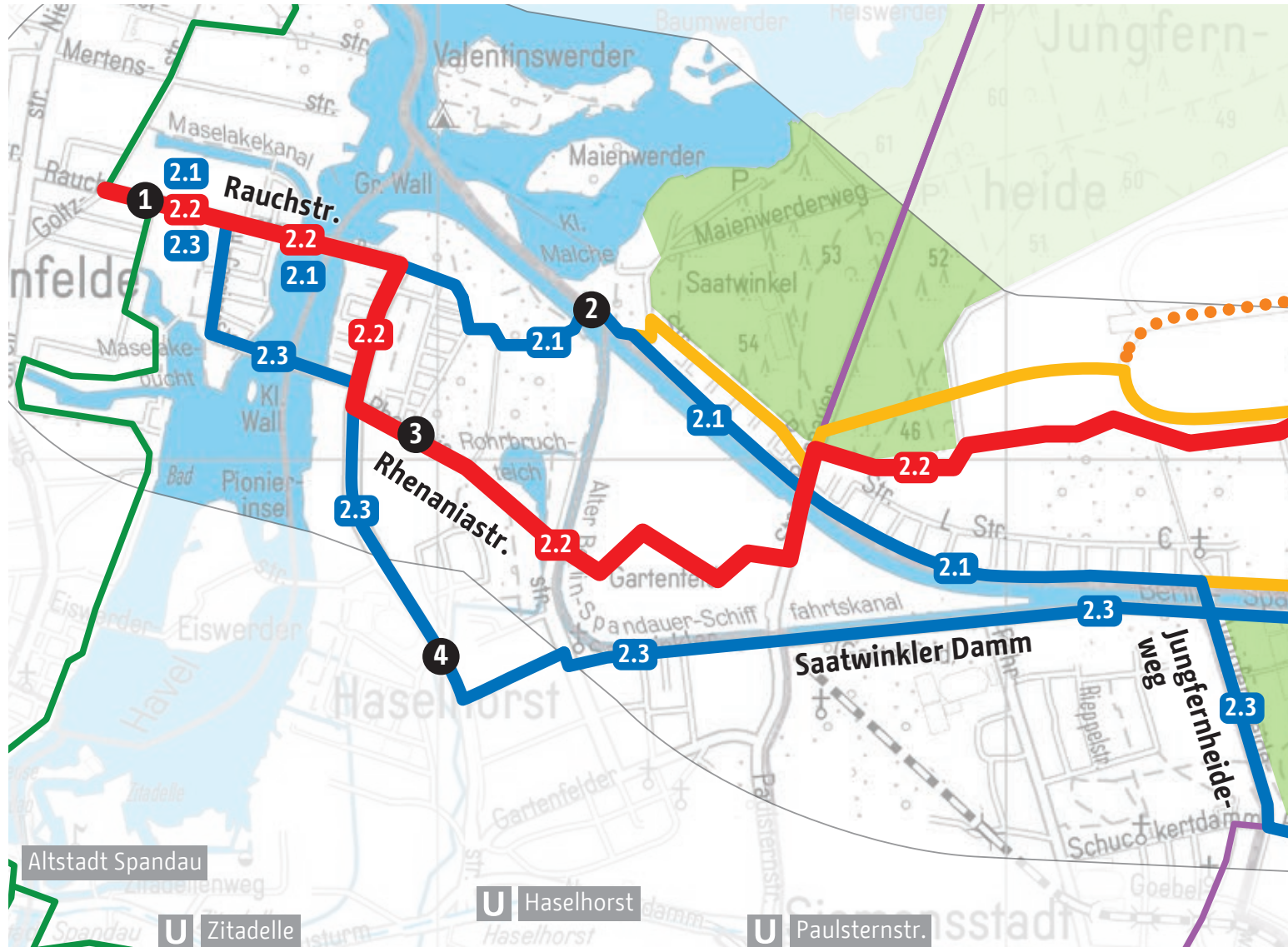
**Radschnellverbindung
Mitte–Tegel–Spandau**

- Trassenkorridor
- Derzeit fachlich am besten bewertete Route
- Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
- Weitere Routen
- Verbindungsstrecken
- Radfernweg
- Fahrradrouen-Hauptnetz
- Abschnittsnummer

5. Bewertungsergebnisse | Bereich Hakenfelde – Jungfernheide



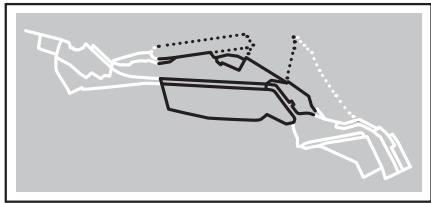
-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere Routen
-  Verbindungsstrecken
-  Radfernweg
-  Fahrradrouen-Hauptnetz
-  Abschnittsnummer











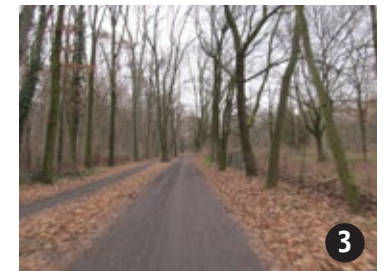
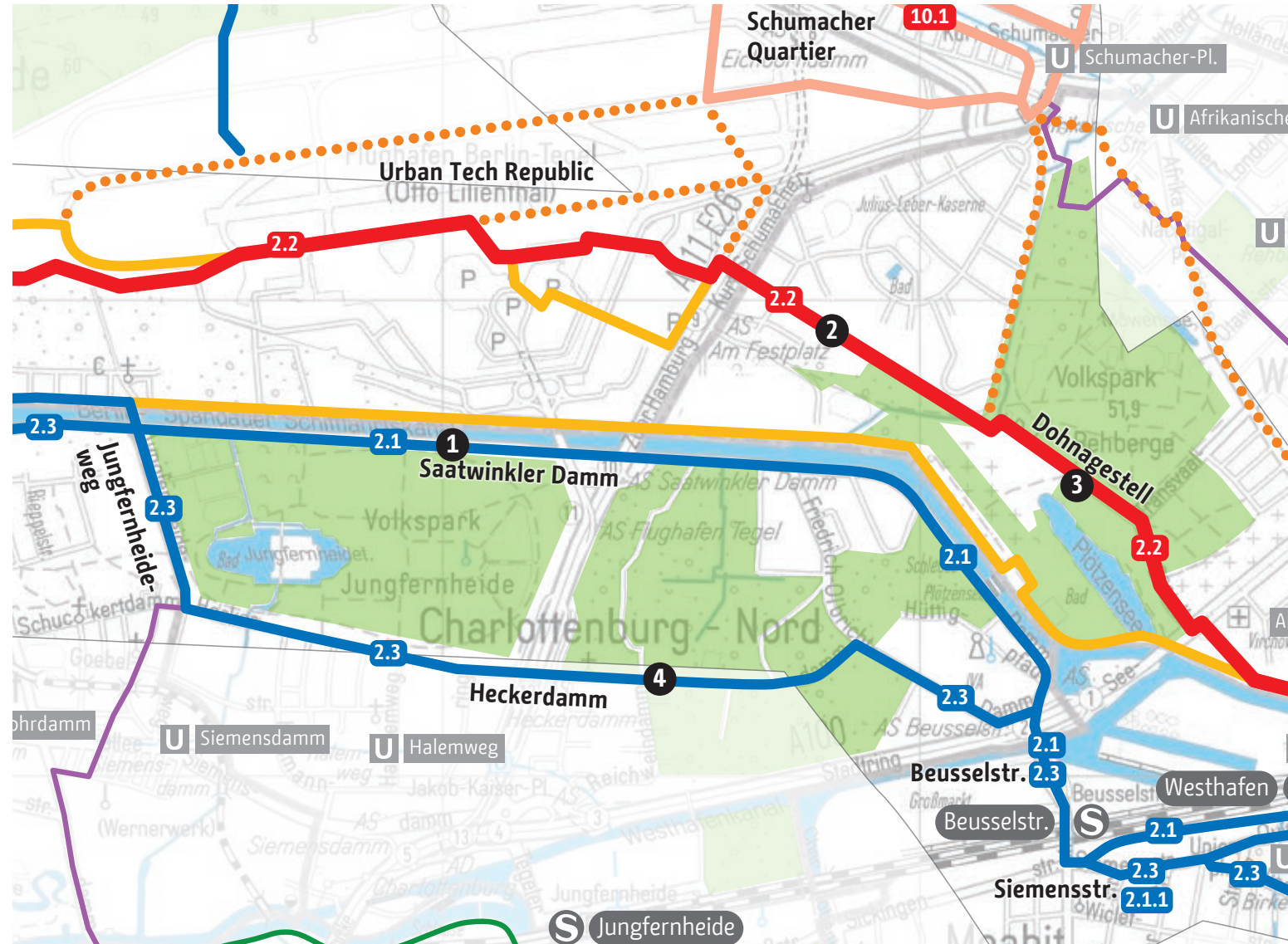
5. Bewertungsergebnisse | Bereich Hakenfelde – Jungfernheide

Übersicht	2.1 Berlin – Kopenhagen	2.2 Gartenfeld – Urban Tech Republic	2.3 Daumstraße – Saatwinkler Damm
Streckenführung/-attraktivität	Entlang des Radfernwegs Berlin-Kopenhagen; Wegeföhrung im Grünen; hoch	Hoher Erschließungsgrad von Urban Tech Republic und Gartenfeld	entlang von Hauptverkehrsstraßen
Streckenlänge	4,6 km	5,7 km	5,4 km
Reisezeiten	Unter 14 Minuten	ca. 17 Minuten	Über 17 Minuten
Verlustzeiten und Knotenpunkte	21 Sekunden/Kilometer Kaum Lichtsignalanlagen	18 Sekunden/Kilometer, kaum Lichtsignalanlagen	Über 30 Sekunden/Kilometer
Erholungsfaktor	Hoch	Durchschnittlich	Gering
Erschließung/Potenziale	Fehlende Brücke	Gartenfeld und Urban Tech Republic	Durchschnittlich
Umwelt- und Naturschutz	Widerstände bei Rohrbruchwiesen und am Uferweg	Teilweise Föhrung durch Biotope	Keine Schnittmenge
„Raumkonflikte“ mit Erholungssuchenden/ Fußgänger*innen	Hoch	Gering	Durchschnittlich
„Raumkonflikte“ mit ÖPNV	Gering	Gering	Gering
„Raumkonflikte“ mit Pkw-Verkehr	Gering	Gering	Geringes Platzangebot im Saatwinkler Damm

5. Bewertungsergebnisse | Bereich Jungfernheide – Beusselstraße



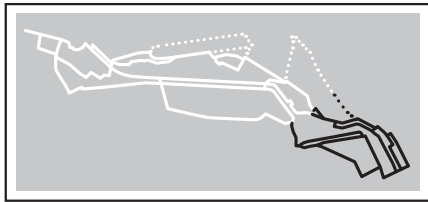
-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere Routen
-  Verbindungsstrecken
-  Radfernweg
-  Fahrradroutes-Hauptnetz
-  Abschnittsnummer











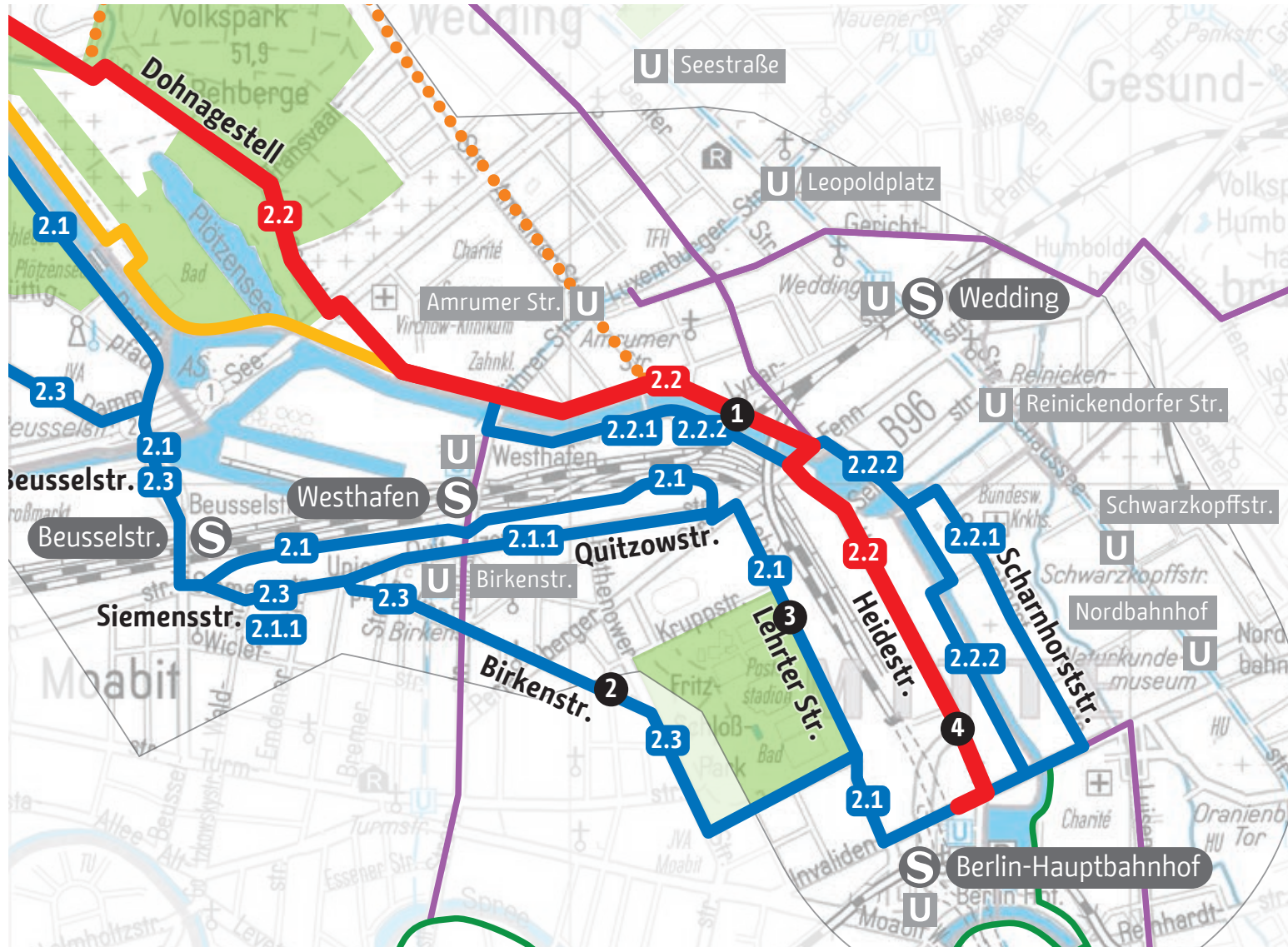
5. Bewertungsergebnisse | Bereich Jungfernheide – Beusselstraße

Übersicht	2.1 Saatwinkler Damm	2.2 Urban Tech Republic – Dohnagestell	2.3 Heckerdamm
Streckenführung/-attraktivität	Entlang des Saatwinkler Damms und des Spreeuferers	Grüne Wegeführung; „soziale“ Sicherheit bei Dunkelheit	Über den Heckerdamm bis zur S-Bahnstation Beusselstraße
Streckenlänge	4,5 km	4,95 km	4,7 km
Reisezeiten	12,5 Minuten	14 Minuten	14 Minuten
Verlustzeiten und Knotenpunkte	Gering (13 Sekunden/Kilometer)	Gering (13 Sekunden/Kilometer)	Relativ hoch (20 Sekunden/Kilometer)
Erholungsfaktor	Geradlinige Führung entlang Straße	Grüne Wegeführung	Gering; ausschließlich entlang von Hauptverkehrsstraßen
Erschließung/Potenziale	Durchschnittlich	Hoch, Erschließung Urban Tech Republic und RSV 10	Durchschnittlich; Bereich durch RSV 8 abgedeckt
Umwelt- und Naturschutz	Konflikte mit einzelnen Straßenbäumen im Saatwinkler Damm	Nutzung vorhandener Befestigungen am Flughafen Tegel, Klärung Volkspark Rehberge	Gering
„Raumkonflikte“ mit Erholungssuchenden/ Fußgänger*innen	Gering	Einschränkungen im Volkspark Rehberge möglich	Gering
„Raumkonflikte“ mit ÖPNV	Hoch (Buslinien)	Gering	Hoch (Buslinien)
„Raumkonflikte“ mit Pkw-Verkehr	Hoch	Gering	Hoch

5. Bewertungsergebnisse | Bereich Beusselstraße – Hauptbahnhof



-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere Routen
-  Verbindungsstrecken
-  Radfernweg
-  Fahrradroutes-Hauptnetz
-  Abschnittsnummer



5. Bewertungsergebnisse | Bereich Beusselstraße – Hauptbahnhof

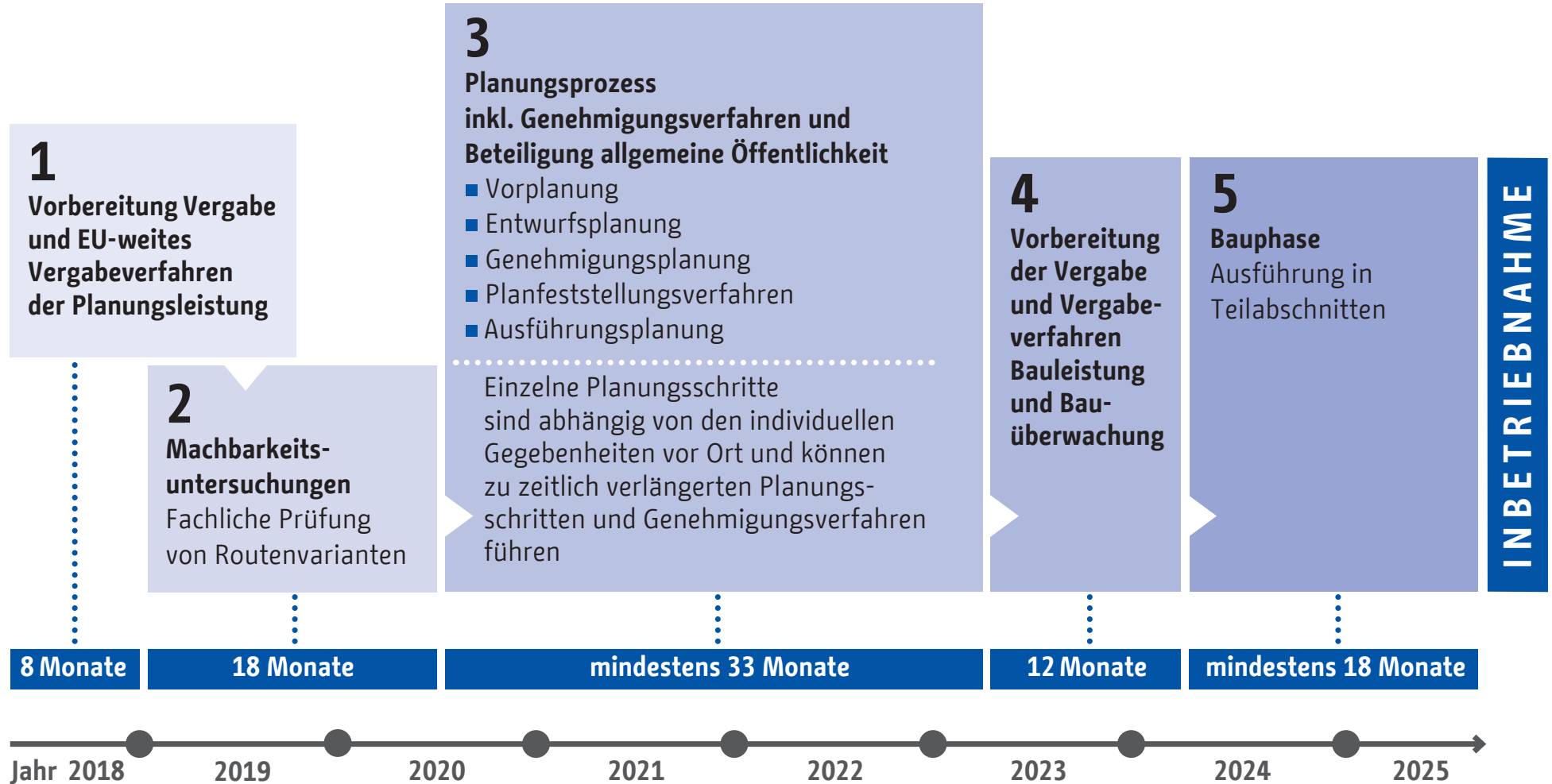
Übersicht	2.1 Ellen-Epstein-Straße – Lehrter Straße	2.2 Nordufer – Heidestraße	2.3 Birkenstraße
Streckenführung/-attraktivität	Führung entlang Anbindung BAB 100	Sylter Straße/Nordufer – Heidestraße – Hauptbahnhof	Beusselstraße – Siemens- straße – Birkenstraße
Streckenlänge	4,4 km	3,7 km	4,0 km
Reisezeiten	13,5 Minuten	9,5 Minuten	13 Minuten
Verlustzeiten und Knotenpunkte	22 Sekunden/Kilometer	40 Sekunden/Kilometer durch Lichtsignalanlagen im Bestand	Über 30 Sekunden/ Kilometer
Erholungsfaktor	Gering	Durchschnittlich (abschnittsabhängig)	Gering
Erschließung/Potenziale	Verbesserung der Anbindung von Moabit an Hauptbahnhof	Direkte Verbindung zum Hauptbahnhof	Verbesserung der Anbindung von Moabit an Hauptbahnhof
Umwelt- und Naturschutz	Gering	Gering	Gering
„Raumkonflikte“ mit Erholungssuchenden/ Fußgänger*innen	Gering	Gering	Gering
„Raumkonflikte“ mit ÖPNV	Hoch	Verträgliche Integration möglich; Berücksichtigung Straßenbahnplanung	Straßenbahnprojekt Turmstraße
„Raumkonflikte“ mit Pkw-Verkehr	Hoch; insbesondere Wirtschaftsverkehr/ Schwerlastverkehr	Gering	Hoch; insbesondere ruhender Verkehr in Wohngebieten

6. Ausblick



6. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte

Planung und Bau von Radschnellverbindungen



infraVelo/Design-Gruppe

Danke für Ihre Aufmerksamkeit