

Informations- und Dialogveranstaltung
23.06.2020



Radschnellverbindungen in Berlin Reinickendorf-Route



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

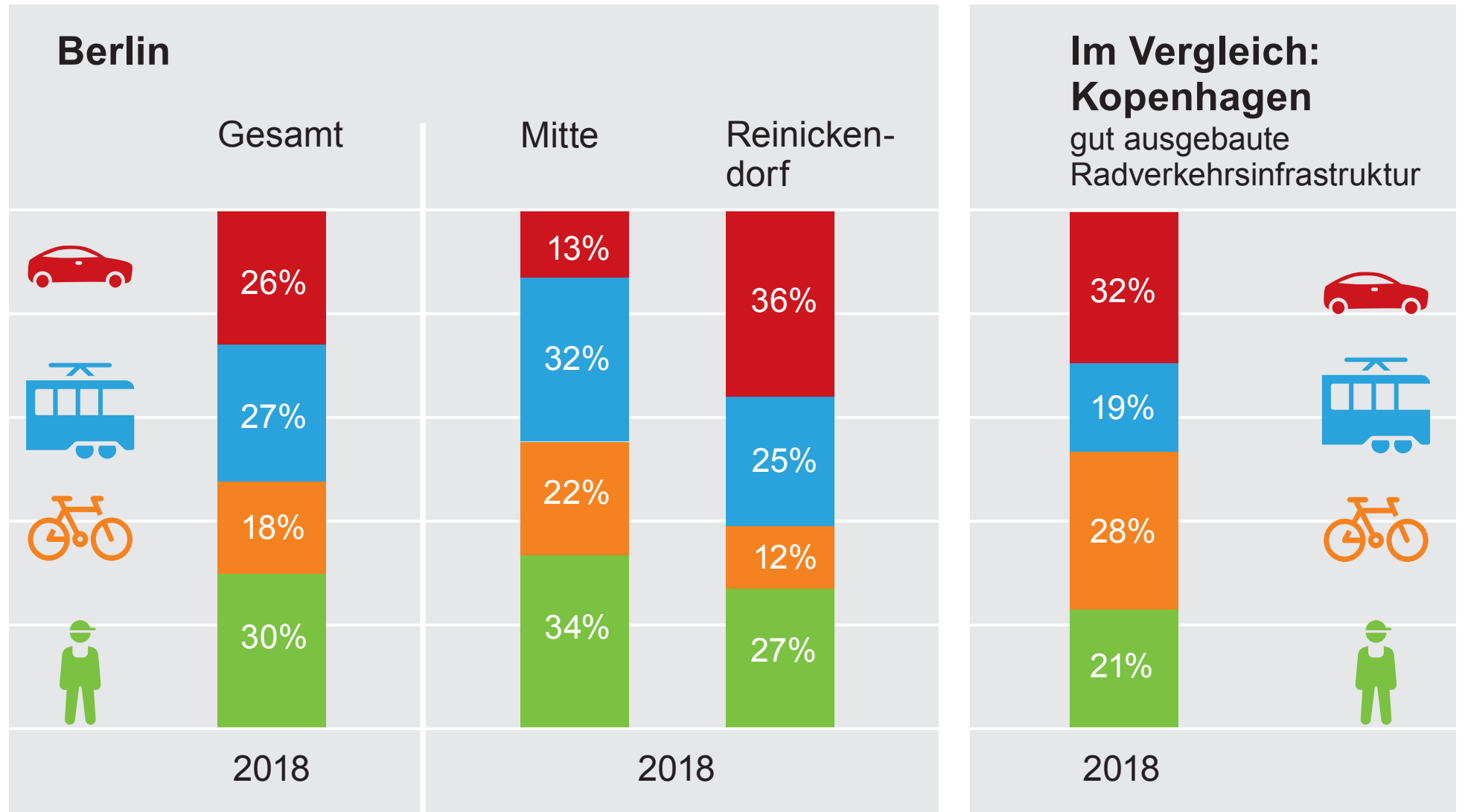


Schwächen:

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

1. Ausgangssituation | Modal Split*

*Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsmittel-nutzung



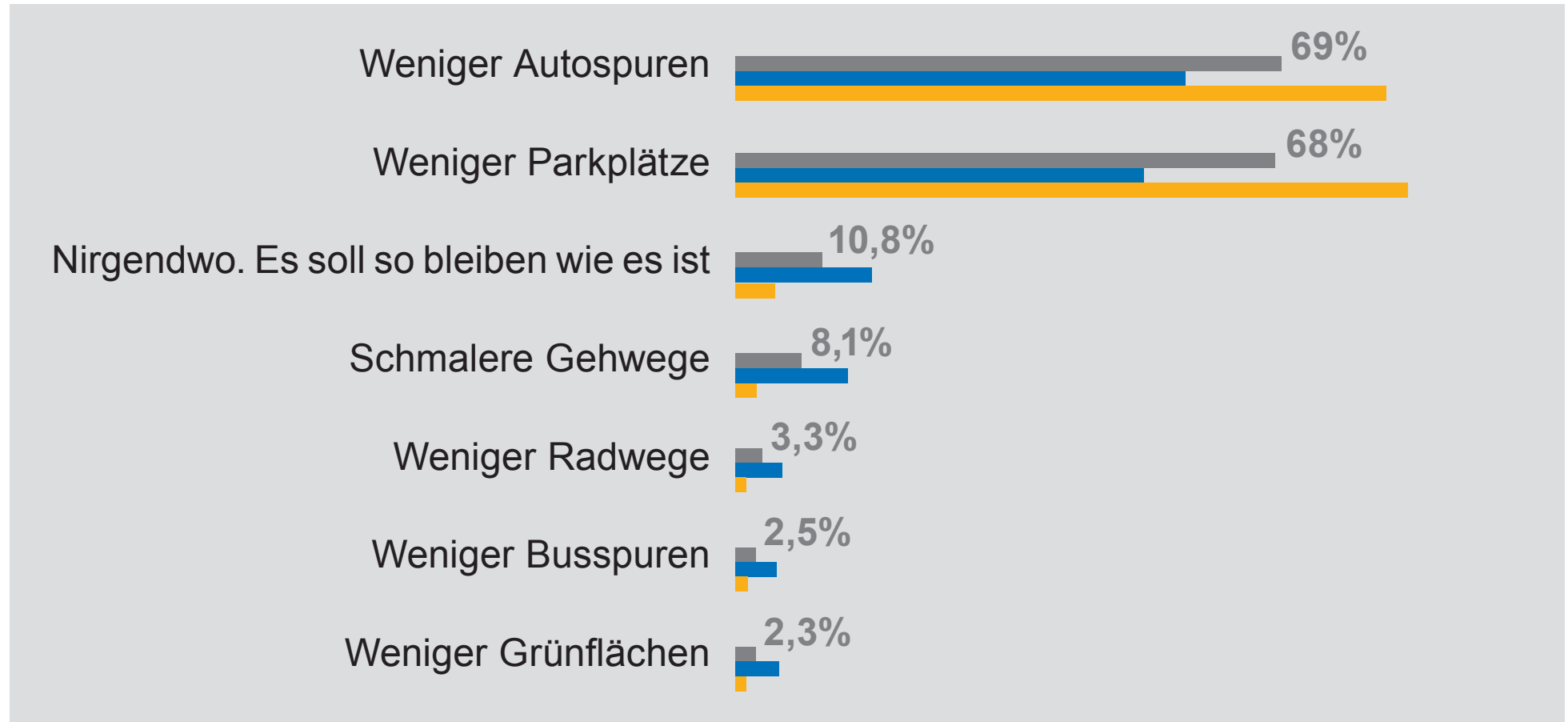
Quellen: links – SenUVK, rechts – Københavns Kommune

1. Ausgangssituation | Umfrage zur Flächenverteilung 2020

Wo sollte auf Berlins Straßen am ehesten Platz eingespart werden?

Zahl der Antworten N= 3.263

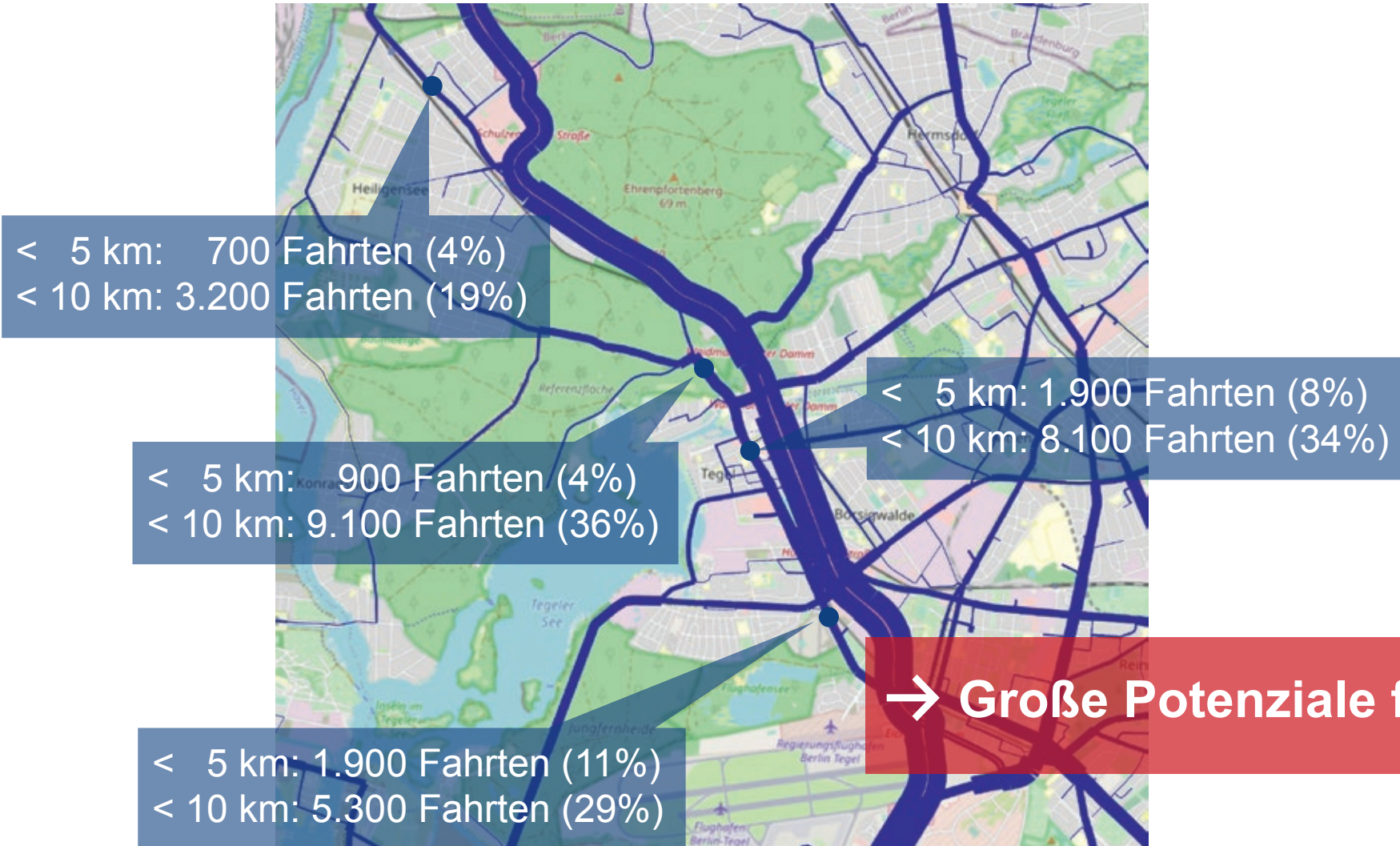
■ insgesamt ■ mit Auto ■ ohne Auto



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)

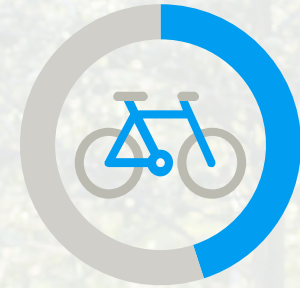


→ **Große Potenziale für den Radverkehr**

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



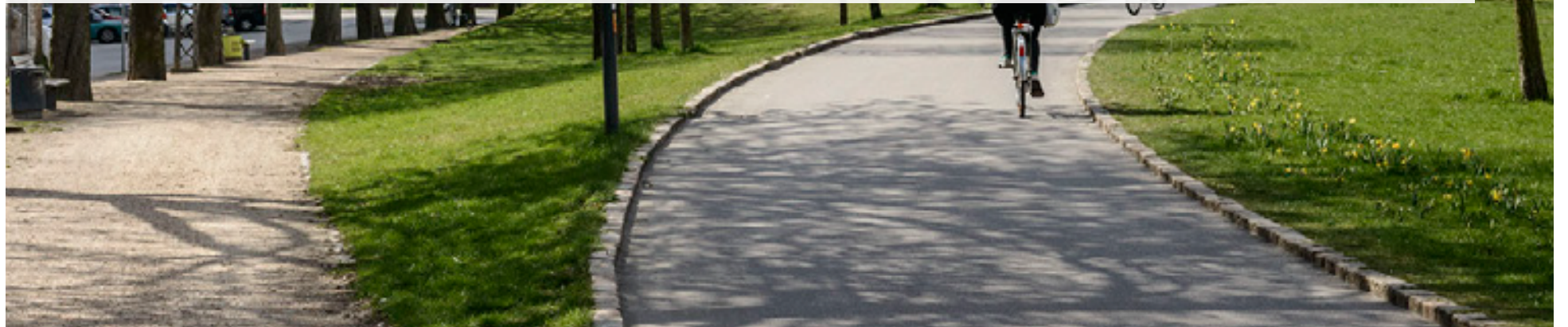
2. Radschnellverbindungen | Merkmale

- 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

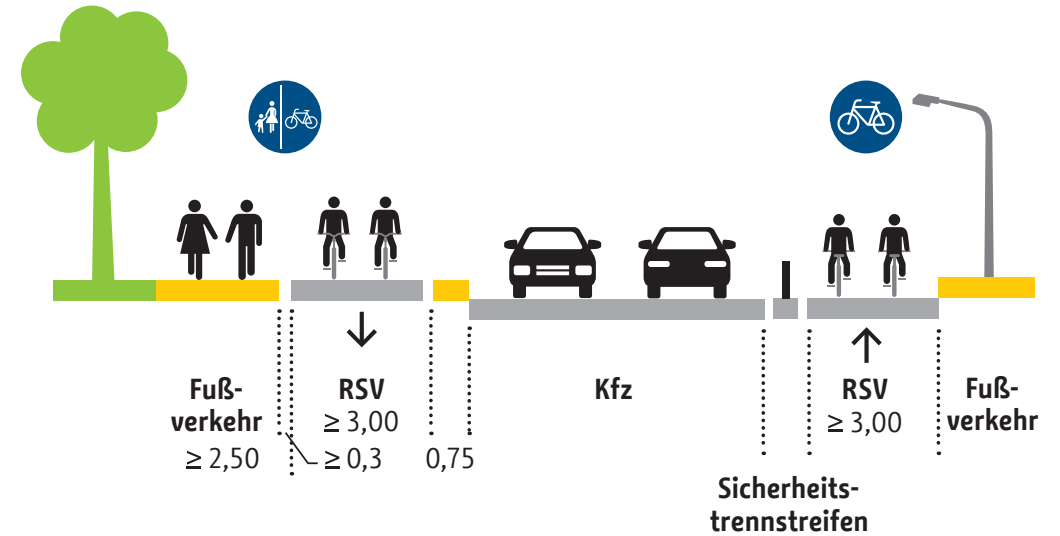
- Kürzere Reisezeiten
- Gute Infrastruktur: Radfahren wird sicherer und attraktiver
- Erschließen neue Zielgruppen für das Verkehrsmittel Fahrrad
- Tragen dazu bei, den motorisierten Pendelverkehr zu entlasten und Stausituationen zu vermeiden.
- Mehr Radverkehr heißt:
Mehr Bewegung, weniger Verkehrslärm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



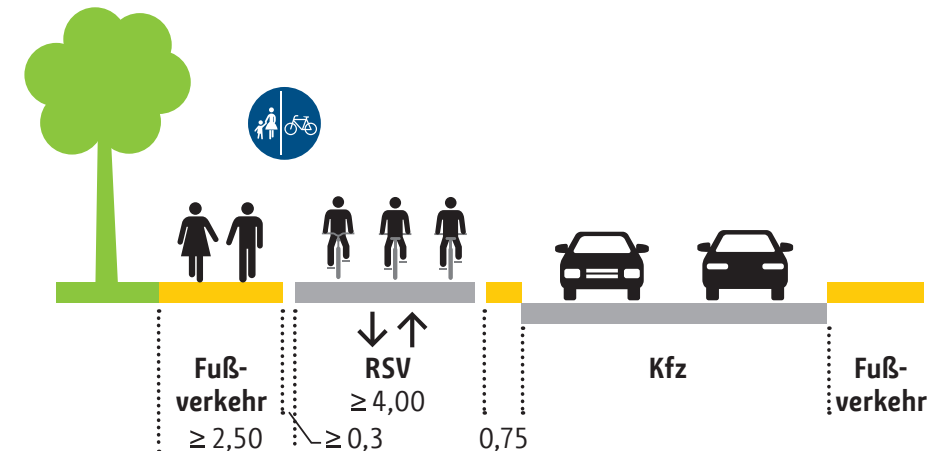
2. Radschnellverbindungen | Querschnitte

Fünf Varianten:

1. Hauptverkehrsstraße
gemäß Berliner Mobilitätsgesetz mit Pollern als geschützter Radstreifen



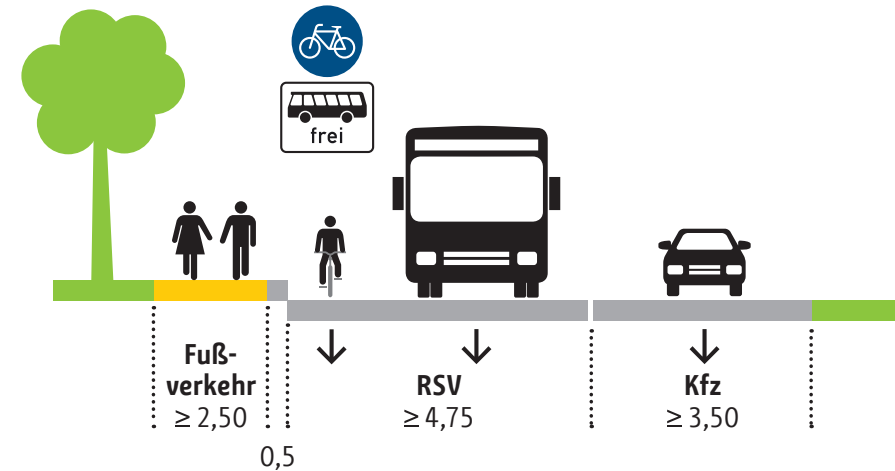
2. Hauptverkehrsstraße



2. Radschnellverbindungen | Querschnitte

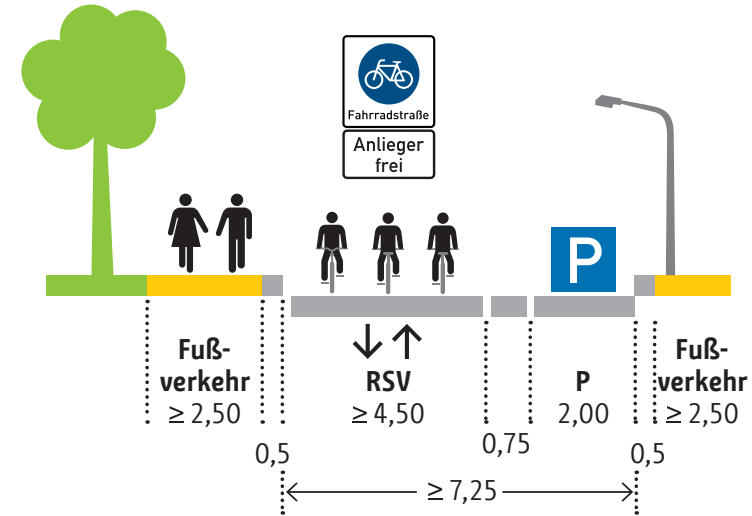
3. Hauptverkehrsstraße gemeinsame Führung Radverkehr und Linienbusse

*Nur bei geringeren
Radverkehrs- und
Kfz-Aufkommen*

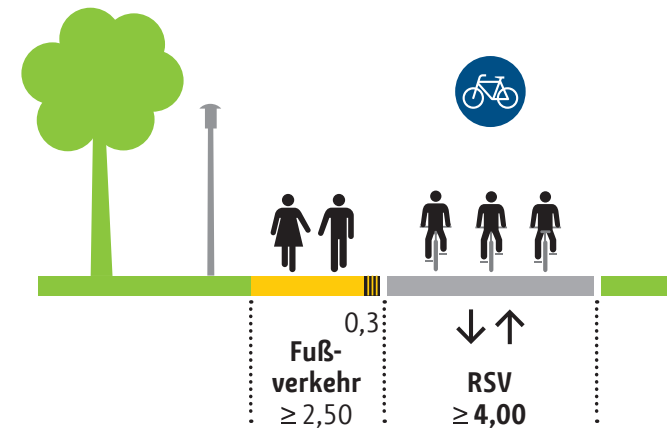


2. Radschnellverbindungen | Querschnitte

4. Fahrradstraße



5. Sonderweg



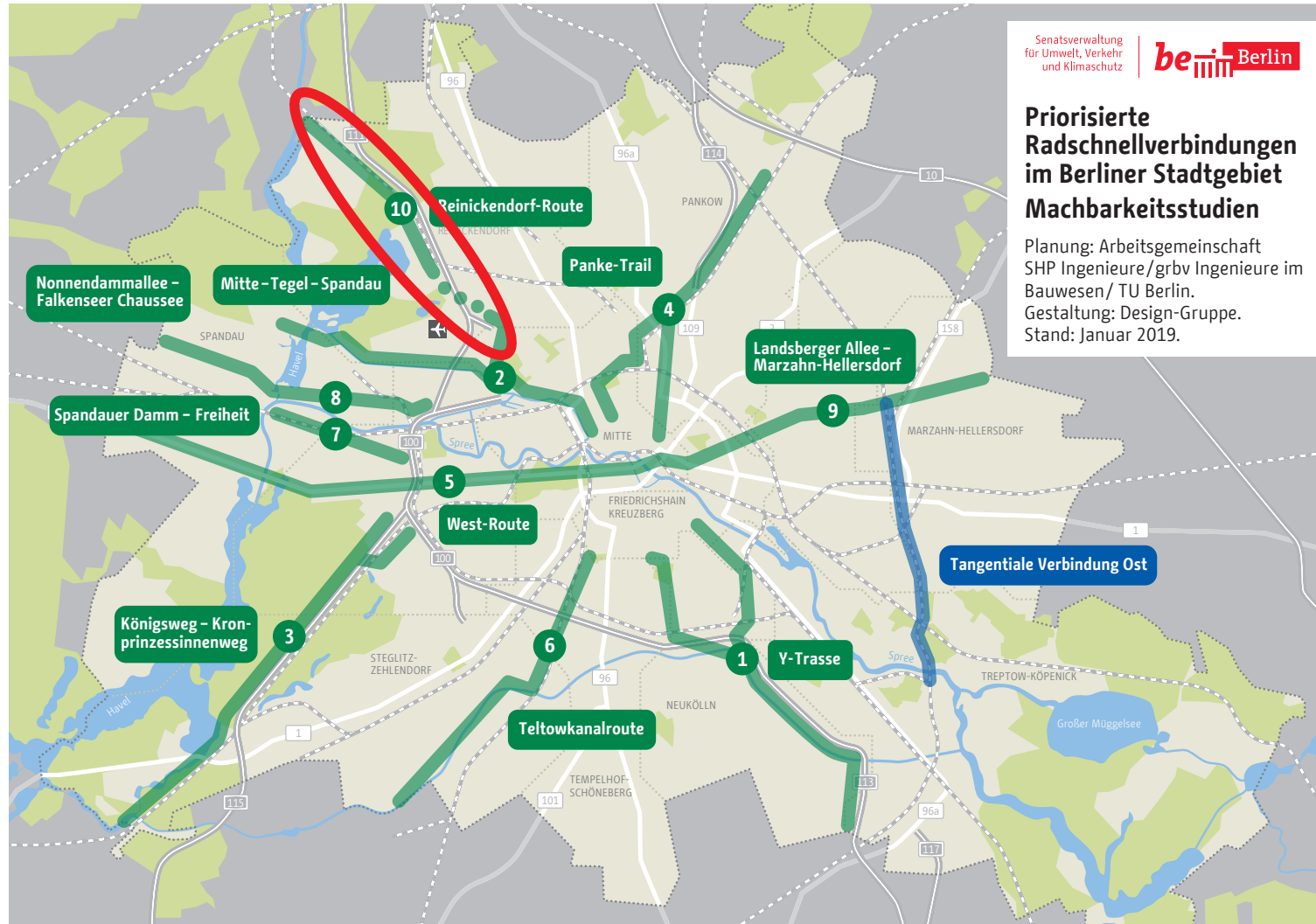
Ansichtsbeispiel einer möglichen Führungsform

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

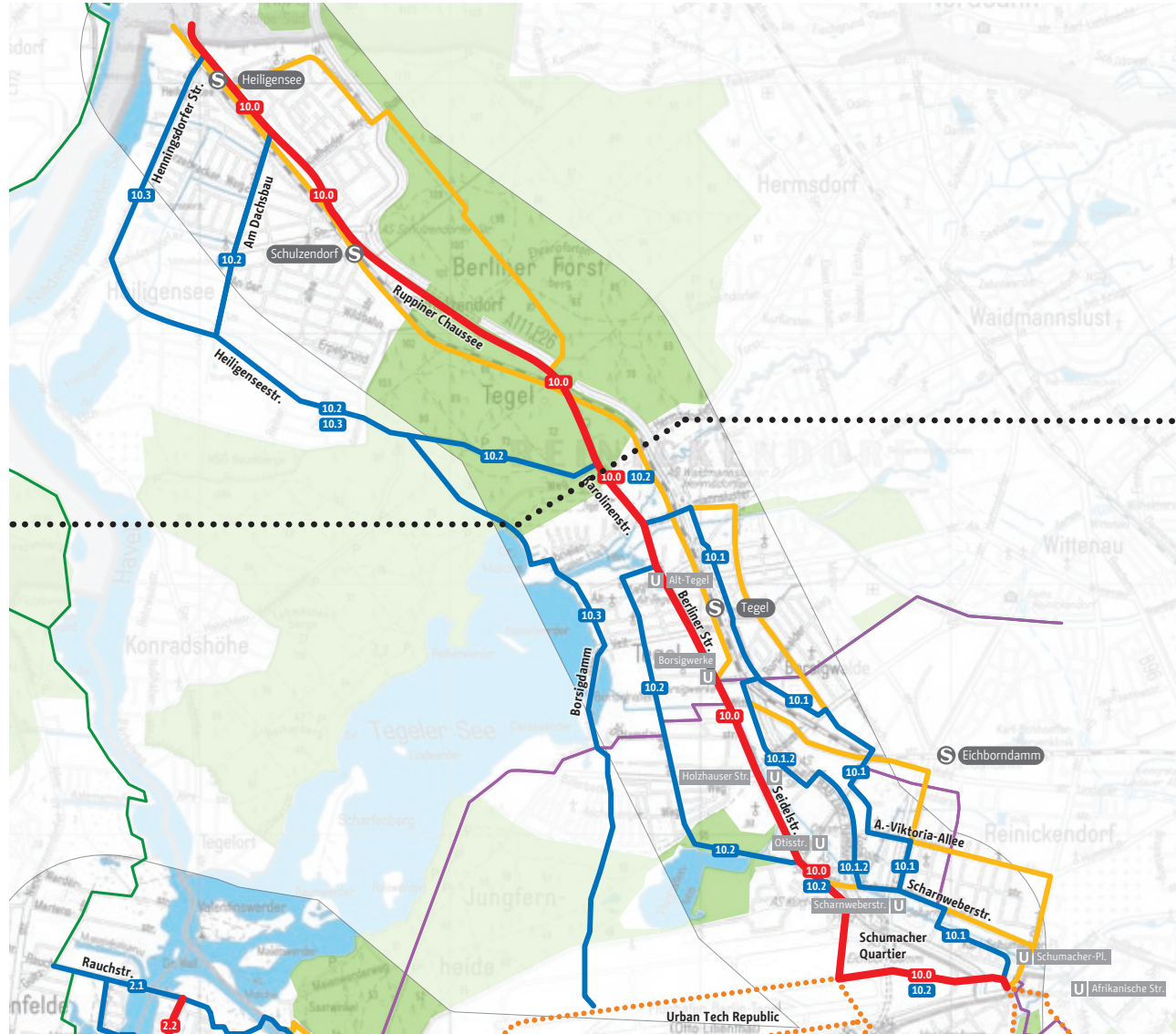
5. Bewertungsergebnisse Reinickendorf-Route



5. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereiche

Radschnellverbindung Reinickendorf-Route

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










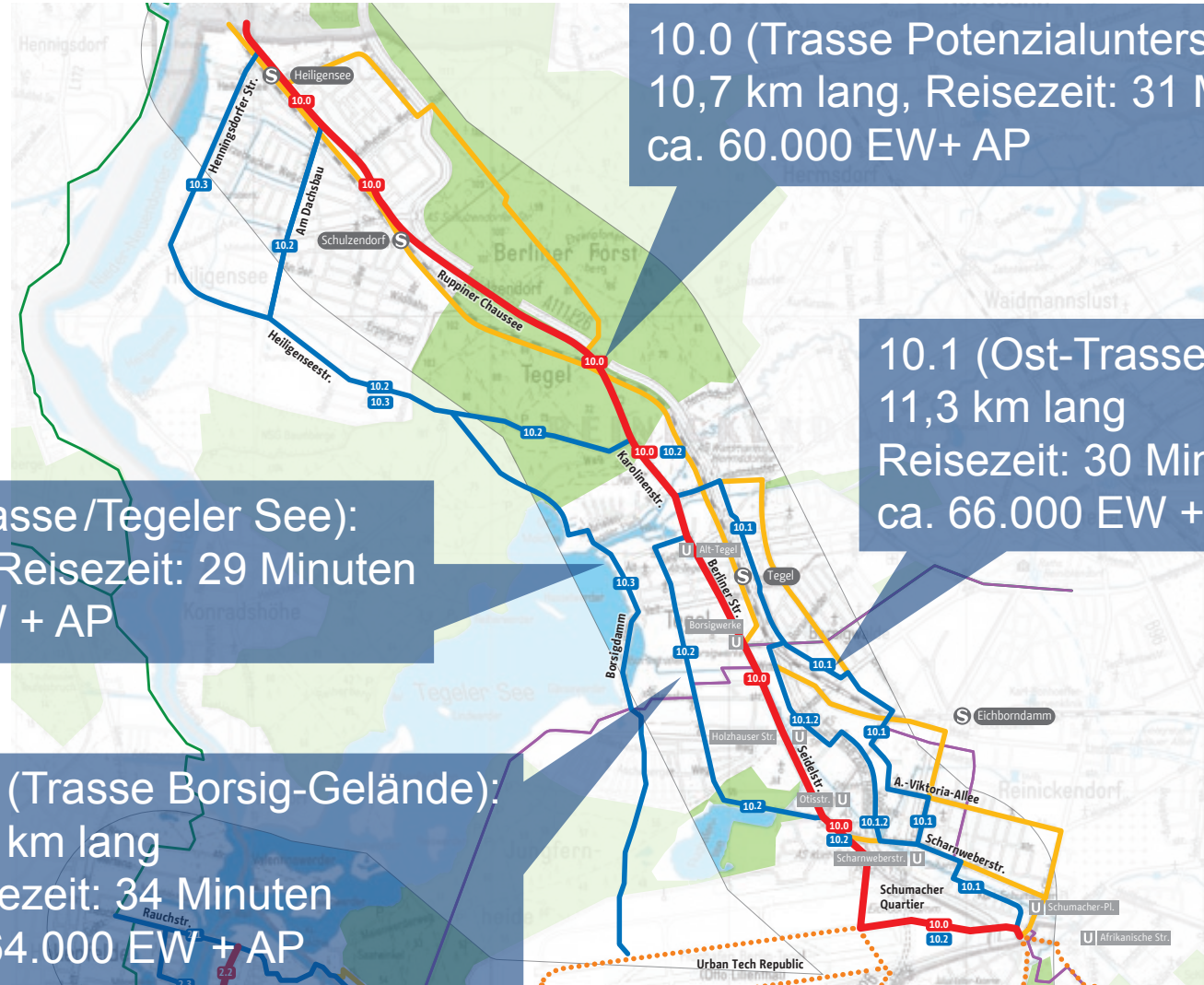
**BEREICH 1
NORD (HEILIGENSEE)**

**BEREICH 2
SÜD (TEGEL)**

5. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

Radschnellverbindung Reinickendorf-Route

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



10.0 (Trasse Potenzialuntersuchung):
10,7 km lang, Reisezeit: 31 Minuten
ca. 60.000 EW+ AP

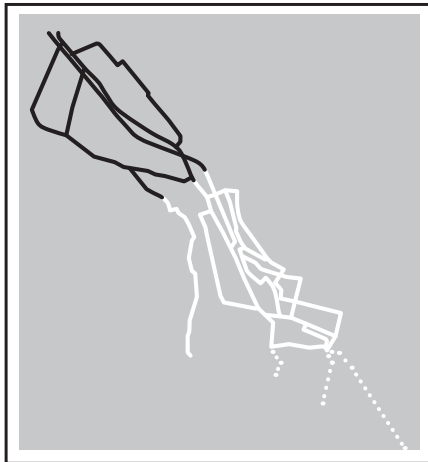
10.1 (Ost-Trassen):
11,3 km lang
Reisezeit: 30 Minuten
ca. 66.000 EW + AP

10.3 (West-Trasse/Tegeler See):
11,3 km lang, Reisezeit: 29 Minuten
ca. 30.000 EW + AP

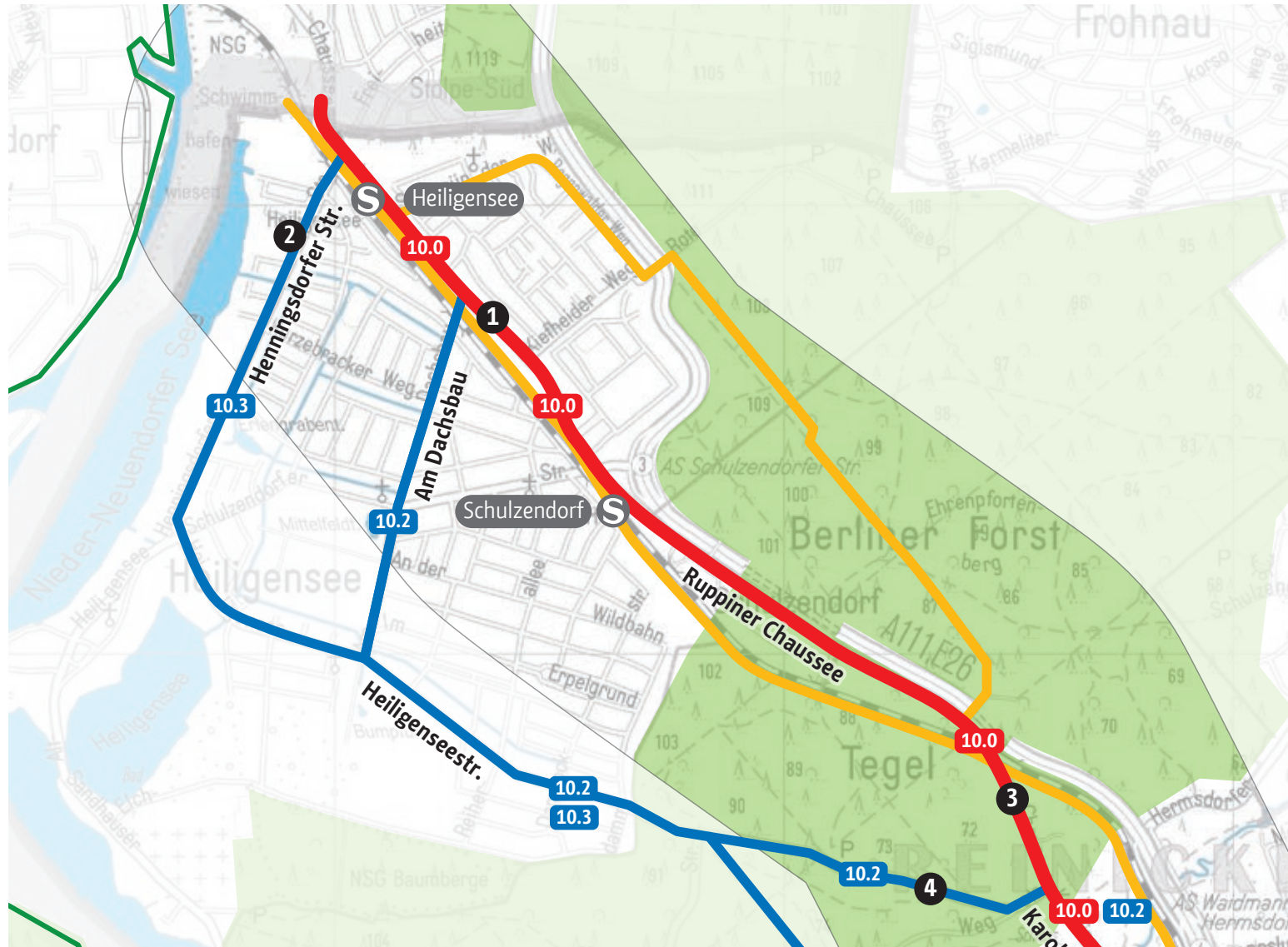
10.2 (Trasse Borsig-Gelände):
12,6 km lang
Reisezeit: 34 Minuten
ca. 64.000 EW + AP

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

5. Bewertungsergebnisse | Bereich Nord (Heiligensee)



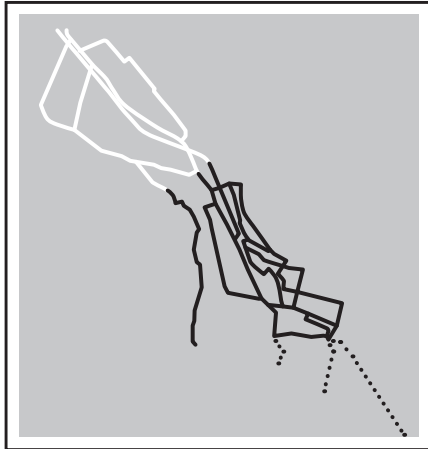
	Trassenkorridor
	Derzeit fachlich am besten bewertete Route
	Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
	Weitere Routen
	Verbindungsstrecken
	Radfernweg
	Fahrradrouten-Hauptnetz
	Abschnittsnummer











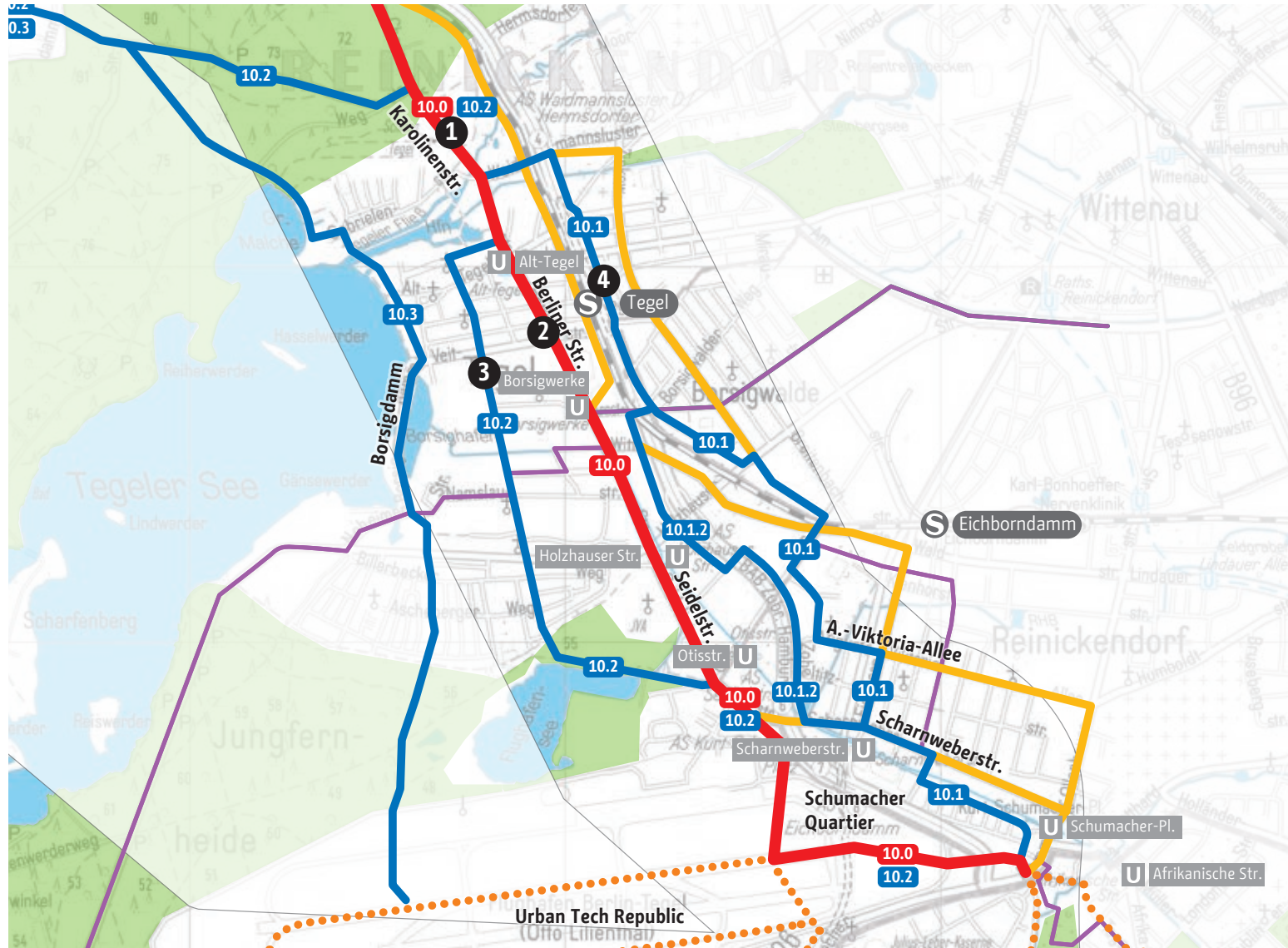
5. Bewertungsergebnisse | Bereich Nord (Heiligensee)

Übersicht	10.0 Ruppiner Chaussee	10.2 Heiligenseestr. – Am Dachsbau	10.3 Tegeler See – Henningsdorfer Straße
Streckenführung/ -attraktivität	Hauptverkehrsstraßen und Umwelttrasse ohne Kfz-Verkehr	Überwiegend Hauptverkehrsstraßen und einige Nebenstraßen	Hauptverkehrsstraßen, Nebenstraßen und Sonderwege im Wald
Streckenlänge	5,5 km	6,6 km	6,4 km
Reisezeiten	15 Minuten	18 Minuten	17 Minuten
Verlustzeiten und Knotenpunkte	19 Sekunden/Kilometer; Wenige Lichtsignalanlagen	18 Sekunden/Minute; Kaum Lichtsignalanlagen	19 Sekunden/Kilometer; Kaum Lichtsignalanlagen
Erholungsfaktor	Durchschnittlich	Durchschnittlich	Hoch
Erschließung/Potenziale	Gering	Gering	Gering
Umwelt- und Naturschutz	Verträglich	Verträglich	Starke Eingriffe (Waldgebiet)
„Raumkonflikte“ mit Erholungssuchenden/ Fußgänger*innen	Gering	Gering	Hoch (Waldgebiet)
„Raumkonflikte“ mit ÖPNV	Bushaltestellen, Flächenkonflikte in der Karolinenstraße	Bushaltestellen, Flächenkonflikte in der Heiligenseestraße	Bushaltestellen, Flächenkonflikte in der Heiligenseestraße
„Raumkonflikte“ mit Pkw-Verkehr	Nur geringe Straßenraumanpassungen	Flächenkonflikte in der Heiligenseestraße	Flächenkonflikte in der Heiligenseestraße

5. Bewertungsergebnisse | Bereich Süd (Tegel)



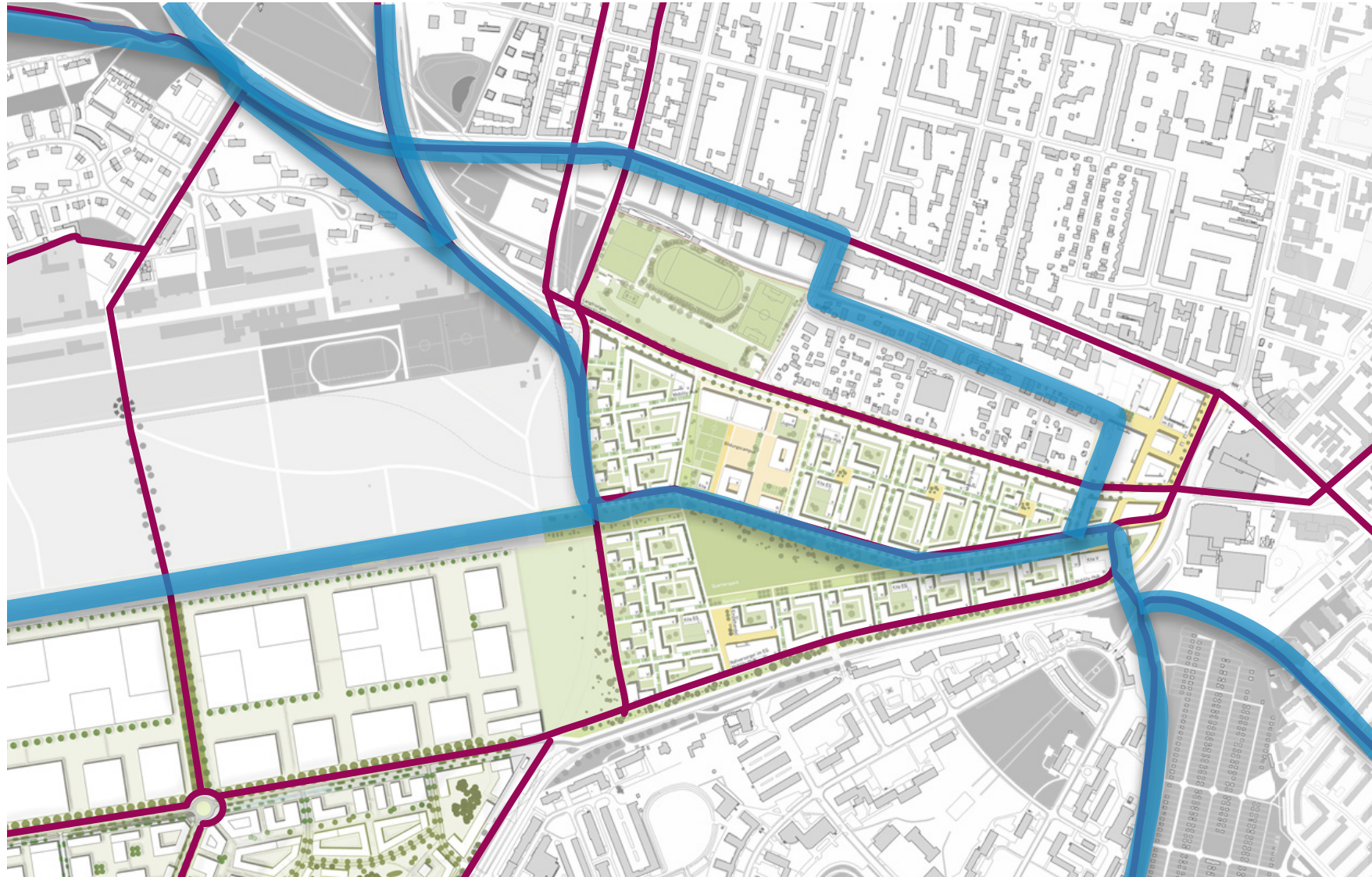
-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere Routen
-  Verbindungsstrecken
-  Radfernweg
-  Fahrradroutes-Hauptnetz
-  Abschnittsnummer



5. Bewertungsergebnisse | Süd (Tegel)

RSV Varianten im Schumacher-Quartier

- Radrouten
- RSV-Varianten



5. Bewertungsergebnisse | Bereich Süd (Tegel)

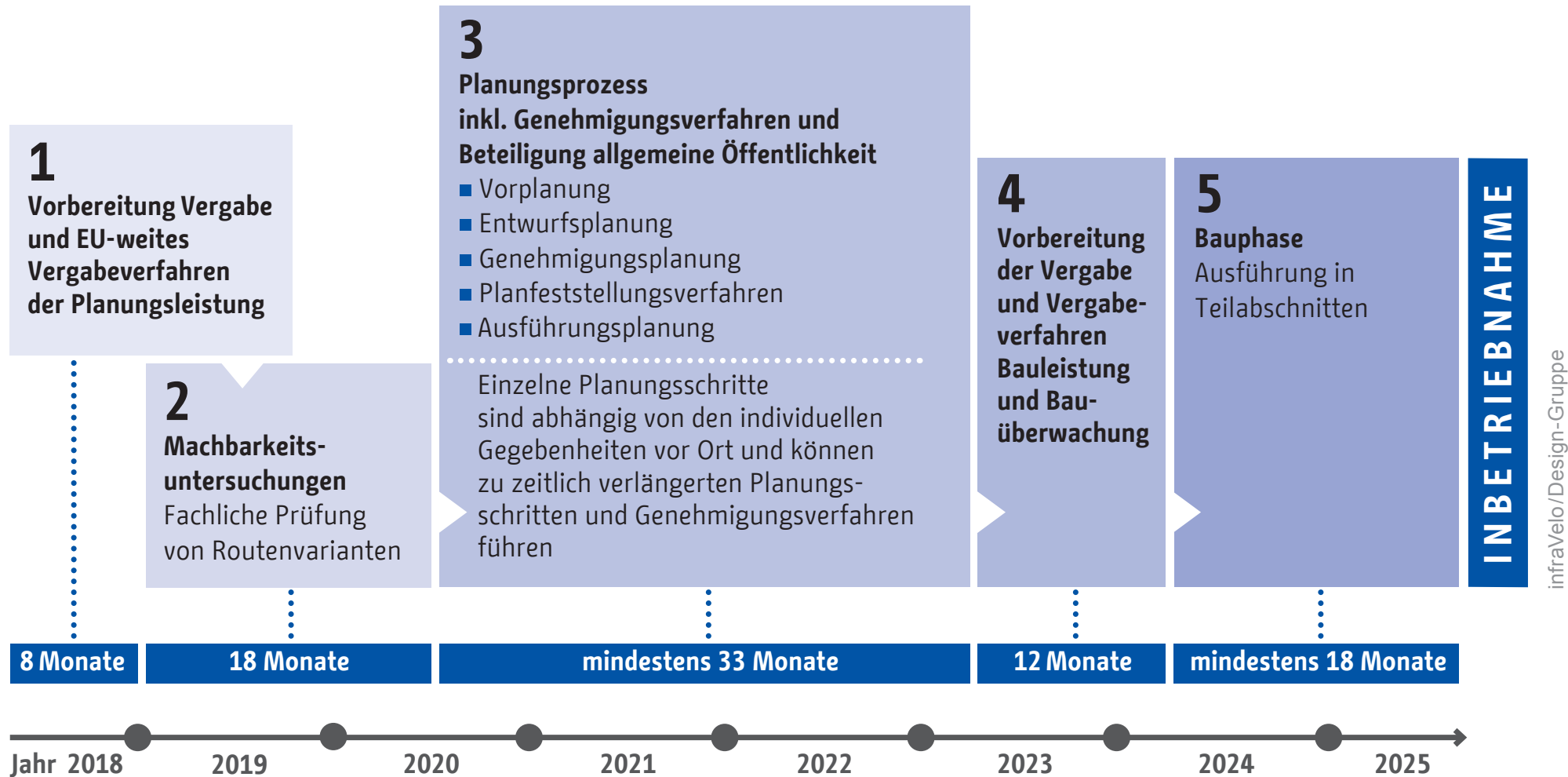
Übersicht	10.0 Seidelstraße – Berliner Straße	10.1 Östlich A 111	10.2 Borsig-Gelände	10.3 Tegeler See
Streckenführung/-attraktivität	Überwiegend Hauptverkehrsstraßen; Sonderwege im Schumacher-Quartier	Nebenstraßen und Sonderwege in Grünanlagen	Hauptverkehrsstraßen, Nebenstraßen und Sonderwege im Wald	Sonderwege in Grünanlagen und im Wald
Streckenlänge	5,3 km	5,9 km	6,0 km	5,0 km
Reisezeiten	16 Minuten	15 Minuten	16 Minuten	13 Minuten
Verlustzeiten und Knotenpunkte	41 Sekunden/Kilometer; Viele Lichtsignalanlagen	12 Sekunden/Minute; Wenig Lichtsignalanlagen	12 Sekunden/Kilometer; Wenig Lichtsignalanlagen	12 Sekunden/Kilometer; Wenig Lichtsignalanlagen
Erholungsfaktor	Gering	Durchschnittlich	Durchschnittlich	Hoch
Erschließung/Potenziale	Durchschnittlich	Durchschnittlich	Durchschnittlich	Gering
Umwelt- und Naturschutz	Einige Eingriffe (Baumbestand)	Einige Eingriffe (Baumbestände, Grünanlagen)	Einige Eingriffe (Wald)	Starke Eingriffe (Wald)
„Raumkonflikte“ mit Erholungsuchenden/Fußgänger*innen	Wenige Flächenkonflikte	Einzelne Flächenkonflikte in Grünanlagen	Zahlreiche Konflikte (Wald, Fußgängerzone Alt-Tegel)	Zahlreiche Konflikte (Tegeler See, Wald)
„Raumkonflikte“ mit ÖPNV	Einzelne Flächenkonflikte (Karolinenstraße, Alt-Tegel-Berliner Straße)	Einzelne Flächenkonflikte (Quäkerstraße und Auguste-Viktoria-Allee)	Wenige Konflikte	Wenige Konflikte
„Raumkonflikte“ mit Pkw-Verkehr	Hoch (Wegfall von Parkplätzen/Fahrspuren in Berliner Str./Seidelstr.)	Hoch (Wegfall von Parkplätzen in Nebenstraßen)	Hoch (Wegfall von Parkplätzen in Nebenstraßen)	Hoch (Wegfall von Parkplätzen in Nebenstraßen)

6. Ausblick



6. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte

Planung und Bau von Radschnellverbindungen



infraVelo/Design-Gruppe

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.