

Radschnellverbindungen in Berlin

Königsweg – Kronprinzessinnenweg

durch die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf

Informations- und Dialogveranstaltung

29.04.2019

Radschnellverbindungen – Ziele

Radfahren wird so attraktiv,
dass mehr Menschen das Auto stehen lassen.

Radfahren wird auch auf Distanzen über 5 km interessant.

Radschnellverbindungen – Merkmale

- Verbindung für Alltagsverkehr zwischen Stadtteilzentren
- Länge > 5 km (innerhalb des S-Bahn-Rings > 3 km)
- Zwischen 3 und 4 m breite Radverkehrsanlagen
- Sichere Radverkehrsführung
- Beeinflussung der Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten
- Vorrang für den Radverkehr
- Beleuchtung bei Dämmerung und in der Nacht
- Vorzugsweise Asphaltierung
- Winterdienst

Radschnellverbindungen – Vorteile

- Reisezeiten vergleichbar mit Auto oder ÖPNV
- Beitrag zum Klimaschutz
- Sicheres und attraktives Radfahren durch gute Infrastruktur
- Weniger Verkehrslärm
- Entlastung des motorisierten Pendelverkehrs
- Gesundheitsförderung





Qualitätskriterien

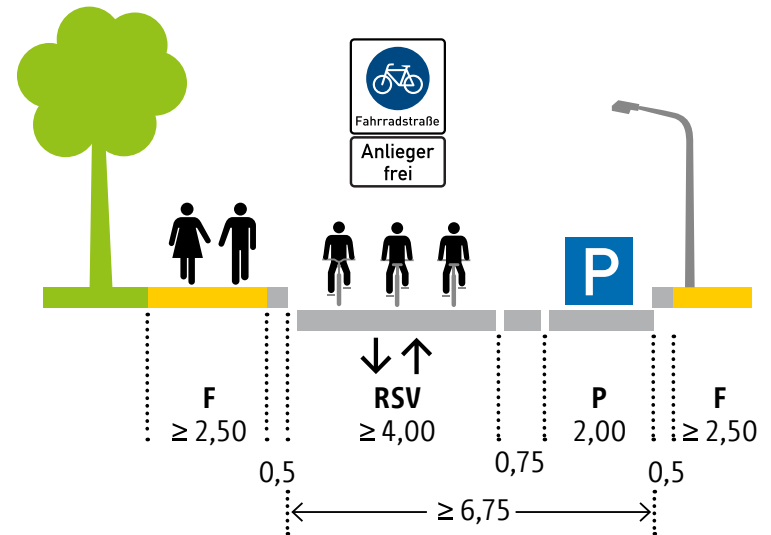
Qualitätskriterium	Regelstandards nach FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen	Anpassung für Berlin
Länge	Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen	Länge > 5 km (mind. 3 km innerhalb S-Bahn-Ring)
Verbindungen	Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen zwei Hauptzentren oder Verbindungen zwischen Stadtteilzentren (im Oberzentrum)	Verbindungen für Alltagsradverkehr Verbindungen zwischen Stadtteilzentren
Breite	Zweirichtungsverkehr (i.d.R. außerorts): > 4 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen Einrichtungsverkehr: > 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsverkehr aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden Einrichtungsverkehr: > 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen
Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen	Zweirichtungsverkehr: i.d.R. außerorts Einrichtungsverkehr: Einrichtungsrادweg oder Radfahrstreifen	Zweirichtungsverkehr: aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden Einrichtungsverkehr: Einrichtungsrادweg oder Radfahrstreifen
Führungsformen an Anliegerstraßen	Fahrradstraßen mit Vorrang in Straßen mit geringer Verkehrsstärke Kfz	Fahrradstraßen mit Vorrang in Straßen mit geringer Verkehrsstärke Kfz
Knotenpunkte Vorrang	<ul style="list-style-type: none"> Vorrang der Fahrradstraßen selbstständig geführte RSV: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung 	<ul style="list-style-type: none"> Vorrang der Fahrradstraßen als Regelfall selbstständig geführte RSV: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung
Unterführung/Überführung	<ul style="list-style-type: none"> Rampenneigung max 6% nutzbare Breite für Radverkehr min. 5 m 	<ul style="list-style-type: none"> Rampenneigung max 3% (Ausnahme: 4%) nutzbare Breite für Radverkehr min. 5 m
Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage (LSA)	<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Detektion (Queren ohne Halt) Grünzeitverlängerung bei starkem Radverkehr ggf. Dauergrün Rad mit Anforderung Kfz 	<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Detektion (Queren ohne Halt) Grünzeitverlängerung bei starkem Radverkehr ggf. Dauergrün Rad mit Anforderung Kfz
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA)	<ul style="list-style-type: none"> LSA mit Priorisierung Rad mittlere Wartezeit max. 35 s Dimensionierung Aufstellflächen „Grüne Welle“ bei geeignetem Abstand 	<ul style="list-style-type: none"> LSA mit Priorisierung Rad (nicht zulasten ÖV-Prio.) mittlere Wartezeit max. 35 s Dimensionierung Aufstellflächen „Grüne Welle“ bei geeignetem Abstand
Grundlegende Qualitätskriterien Fahr-geschwindigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgeschwindigkeiten < 30 km/h Streckenlänge max. 10% der Gesamtstrecke 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgeschwindigkeiten < 30 km/h Streckenlänge max. 20% der Gesamtstrecke
Zeitverluste	<ul style="list-style-type: none"> Summe Verlustzeiten aus Anhalten und Warten: max. 30 s/km 	<ul style="list-style-type: none"> Summe Verlustzeiten aus Anhalten und Warten: max. 30 s/km
Breite	<ul style="list-style-type: none"> Unterschreitung der Querschnittsbreiten nach EG_RSV: Streckenlänge max. 10% der Gesamtstrecke 	<ul style="list-style-type: none"> Unterschreitung der Querschnittsbreiten nach EG_RSV: Streckenlänge max. 20% der Gesamtstrecke

Qualitätskriterien – Auswahl

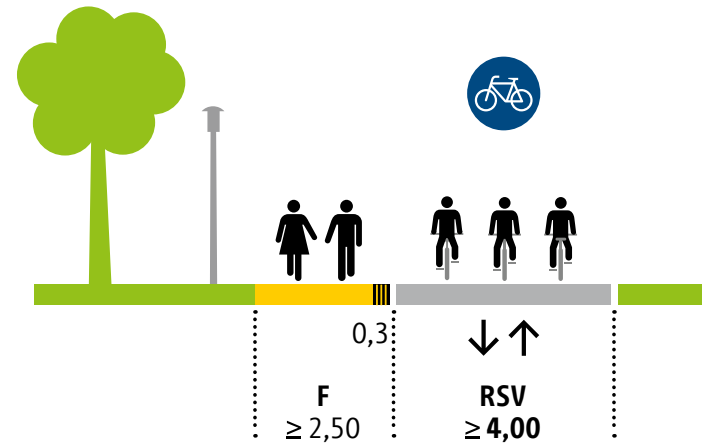
- Länge
- Verbindungen
- Breite
- Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen
- Führungsformen an Anliegerstraßen
- Fahrgeschwindigkeiten

Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

Fahrradstraße

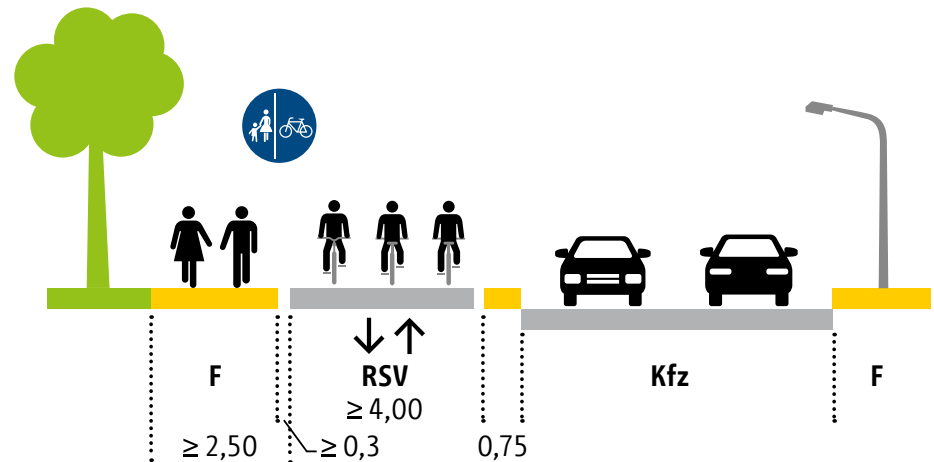
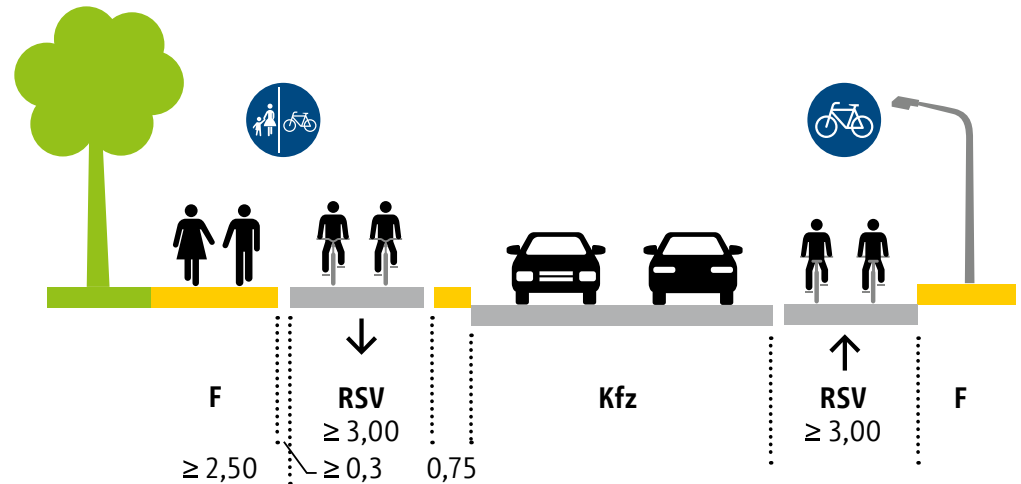


Sonderweg

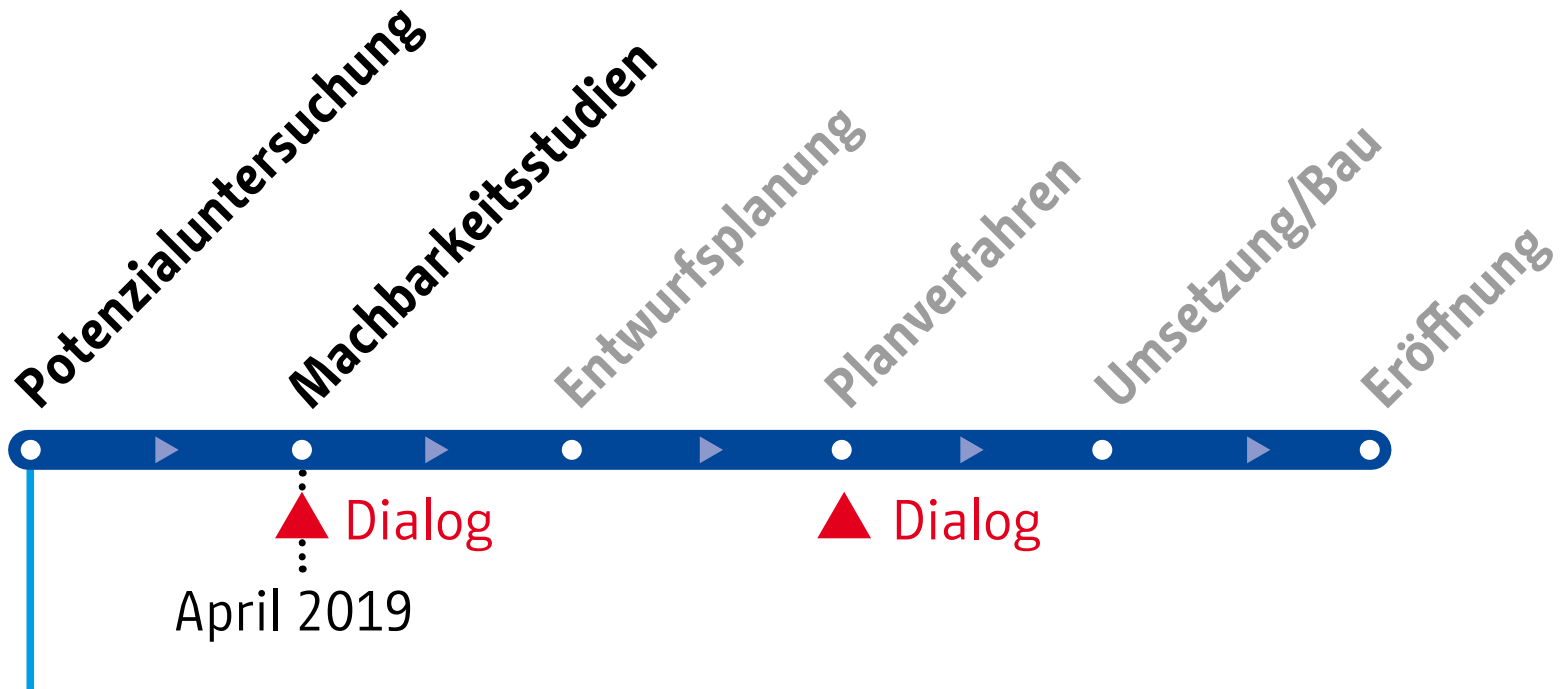


Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

Hauptverkehrsstraße



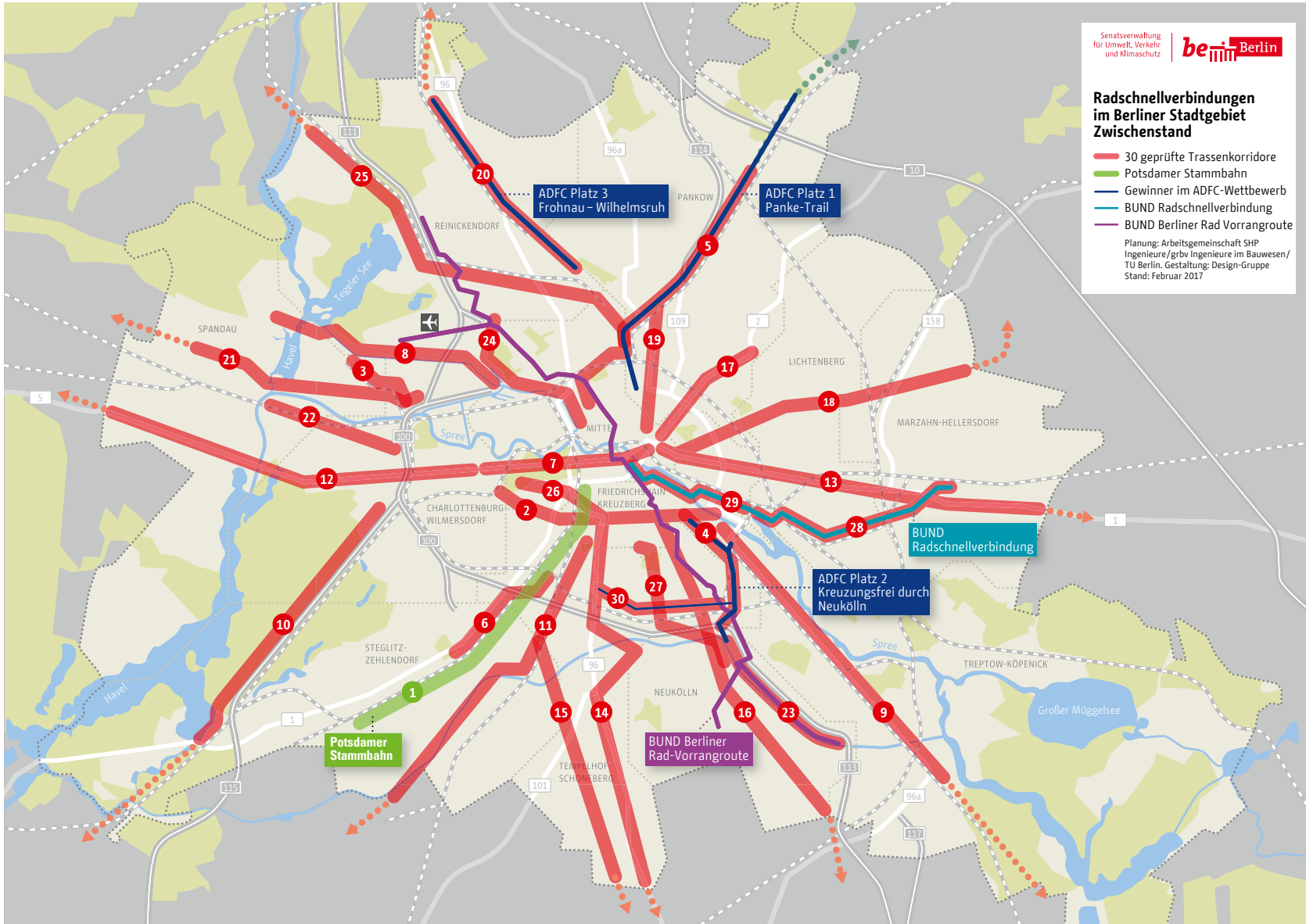
Was bisher geschah



Vorüberlegungen, Ideenwettbewerb

Untersuchung 30 Trassenkorridore:
Infrastruktur / Potenziale / Wirtschaftlichkeit

Potenzialuntersuchung – untersuchte Trassen



Potenzialuntersuchung – Bewertungsverfahren

Bewertung 30 Trassenkorridore

Bewertung 12 Trassenkorridore

Zielfelder

Infrastruktur
Adäquate Streckenlänge
Realisierbarkeit
Geringe Reisezeit (E)
Attraktive Strecke (E)

Potenziale
Verbindungsfunktion
Erschließungsfunktion
Verknüpfung ÖPNV

Wirtschaftlichkeit
Grobkosten (E)

Auswahl 12 Trassenkorridore

Zielfelder

Infrastruktur
Adäquate Streckenlänge
Realisierbarkeit
Geringe Reisezeit
Attraktive Strecke

Potenziale
Verbindungsfunktion
Erschließungsfunktion
Verknüpfung ÖPNV

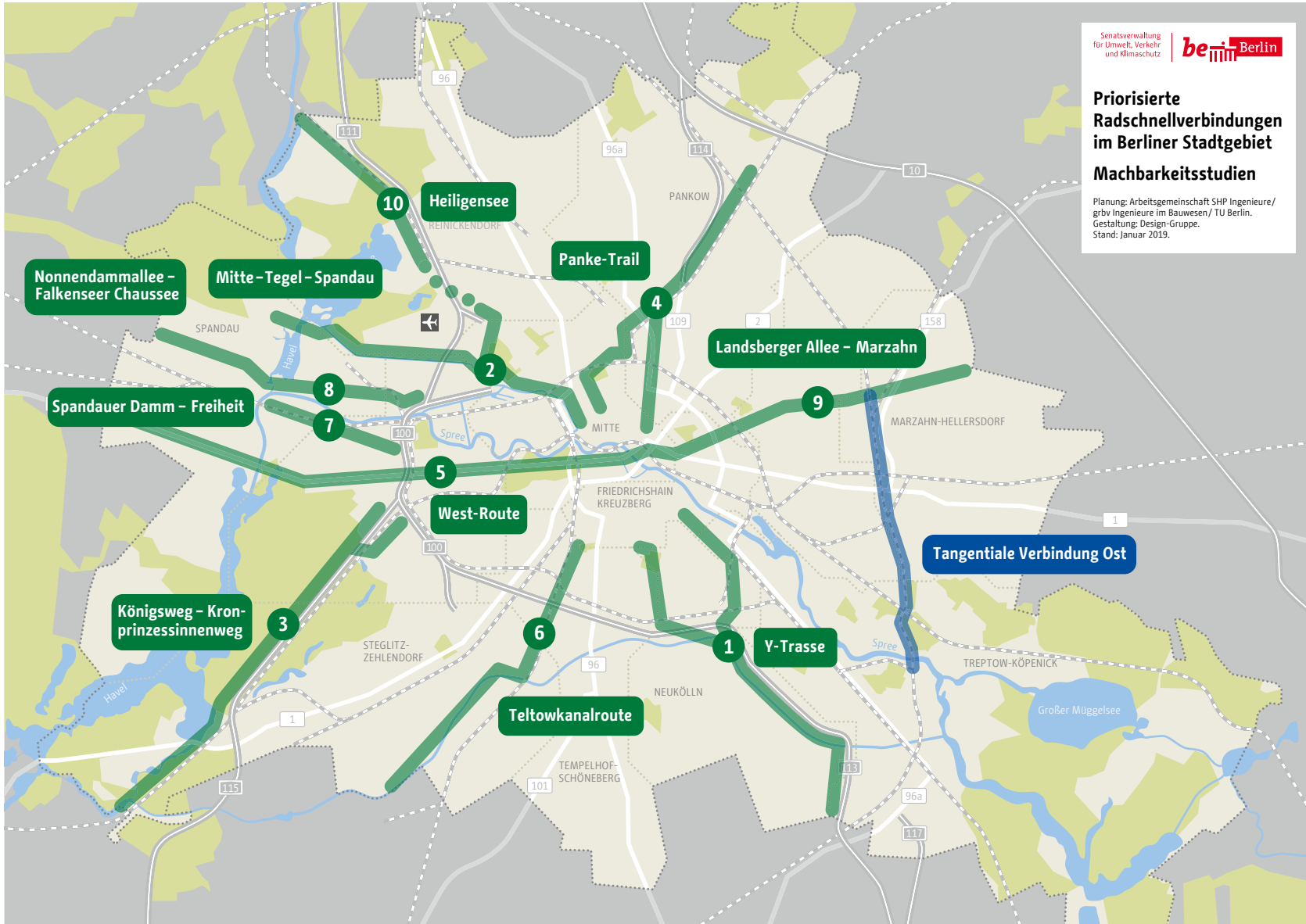
Wirtschaftlichkeit
Kosten Umbau
Kosten Ausbau Strecke
Kosten Bauwerke
Kosten Betrieb/
Unterhaltung

Ausschreibung infraVelo

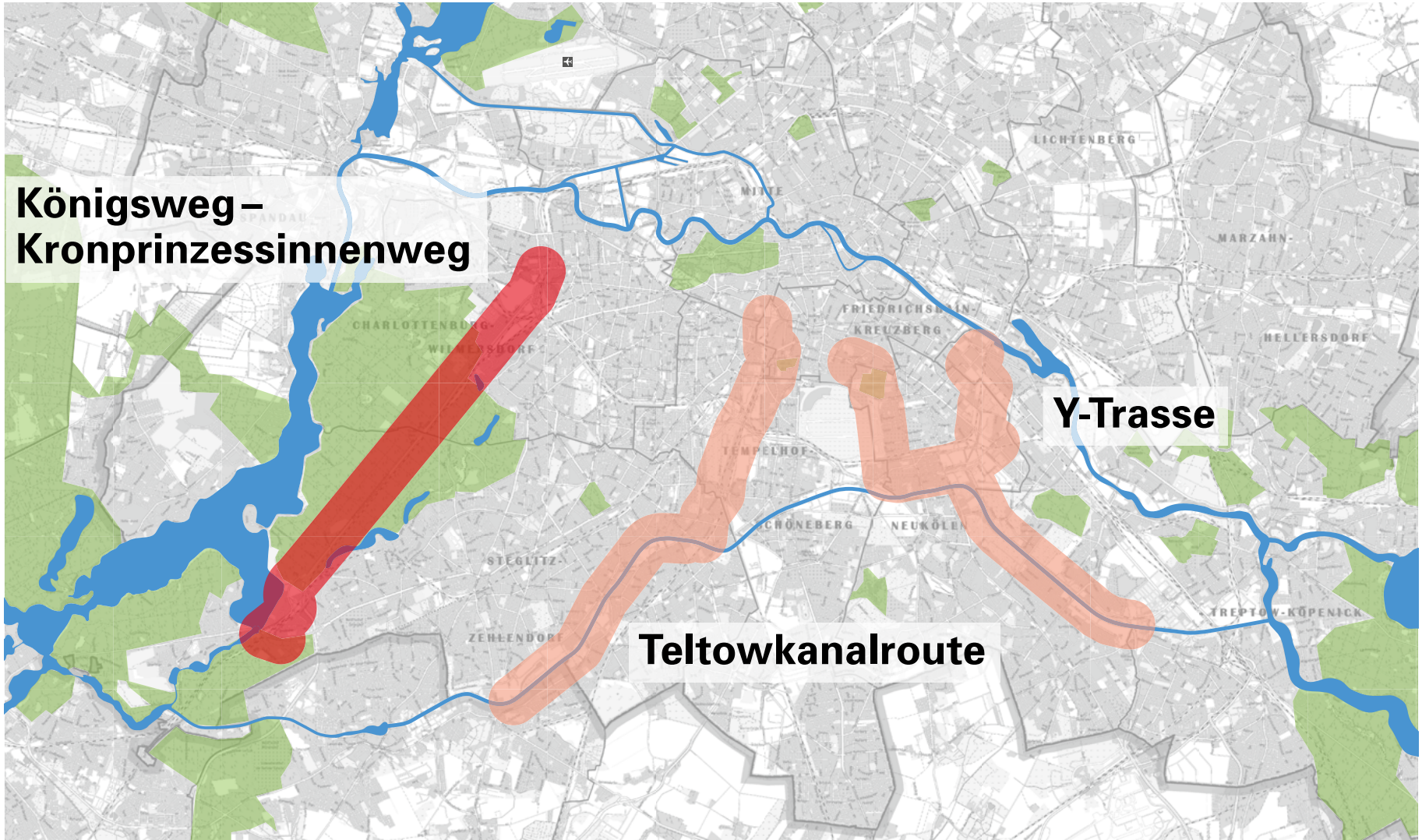
**Machbarkeits-
untersuchung**

E = Ersteinschätzung

Machbarkeitsuntersuchungen: 10 Trassen



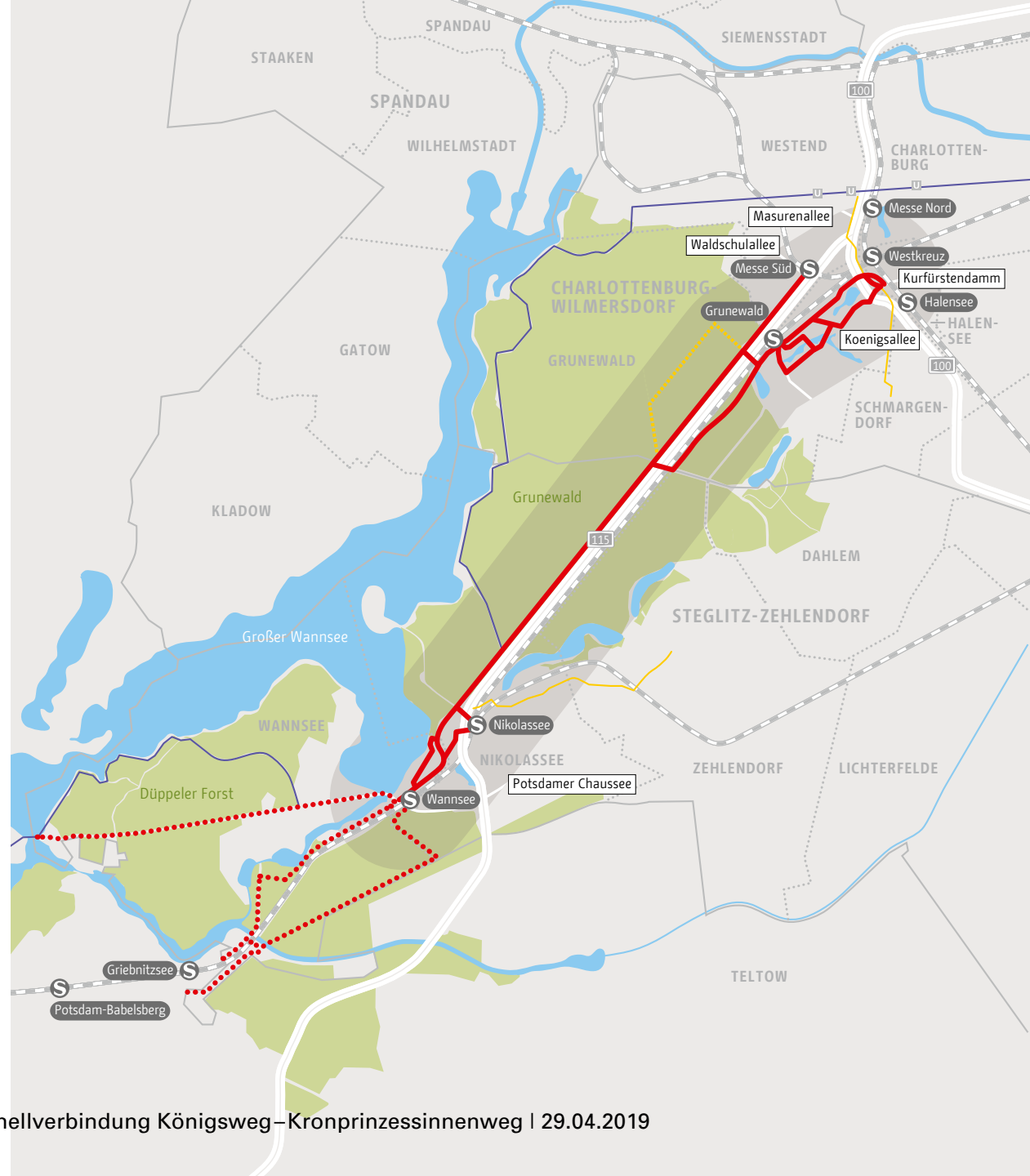
Machbarkeitsuntersuchungen/ Planungs-/Fachplanungsleistungen



Königsweg – Kronprinzessinnenweg: Befahrung



Untersuchte Varianten

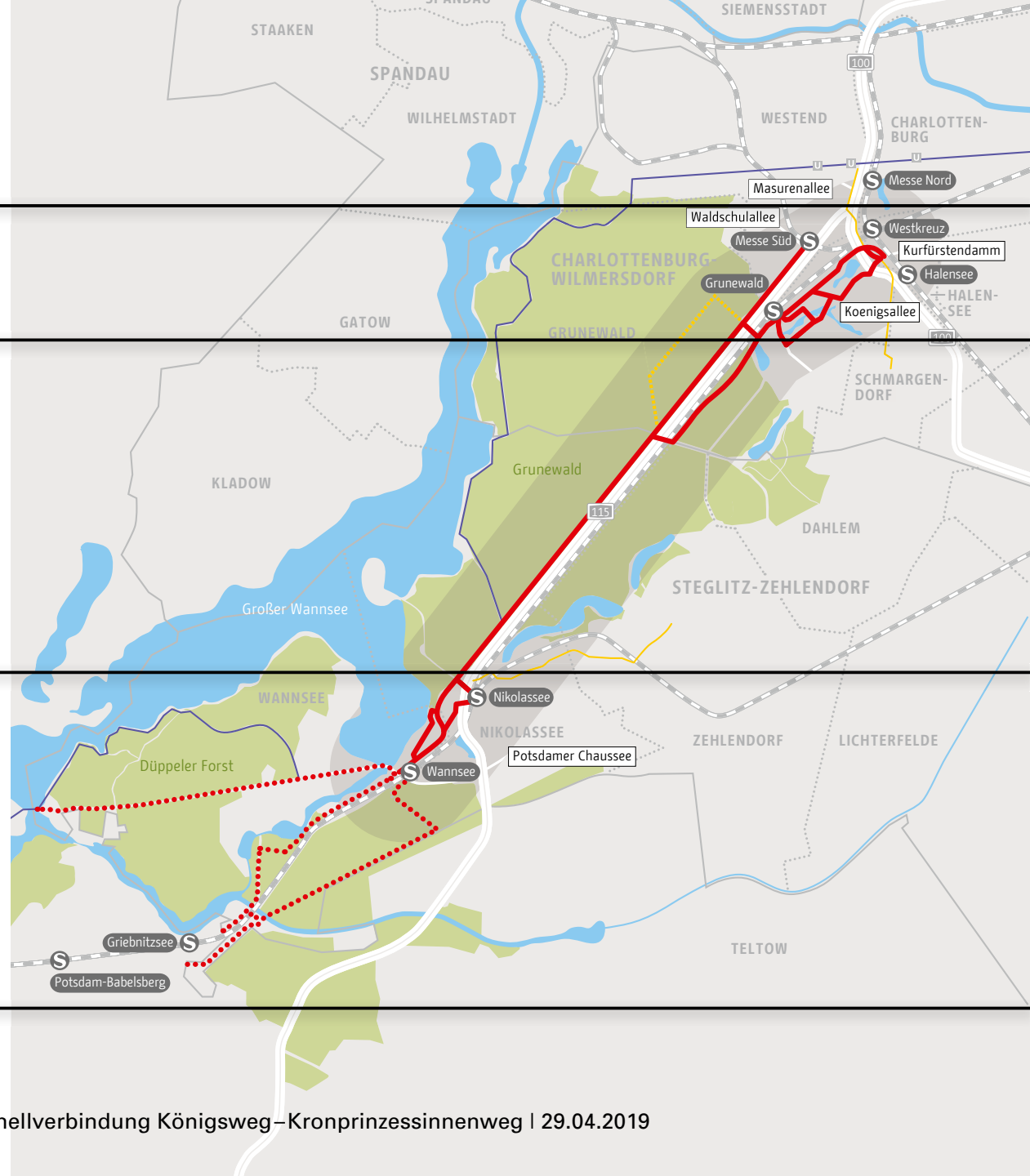


Bereiche

1 Nord

2 Mitte

3 Süd



Bereich 1 – Nord

Führung durch die Ortsteile Grunewald und Westend

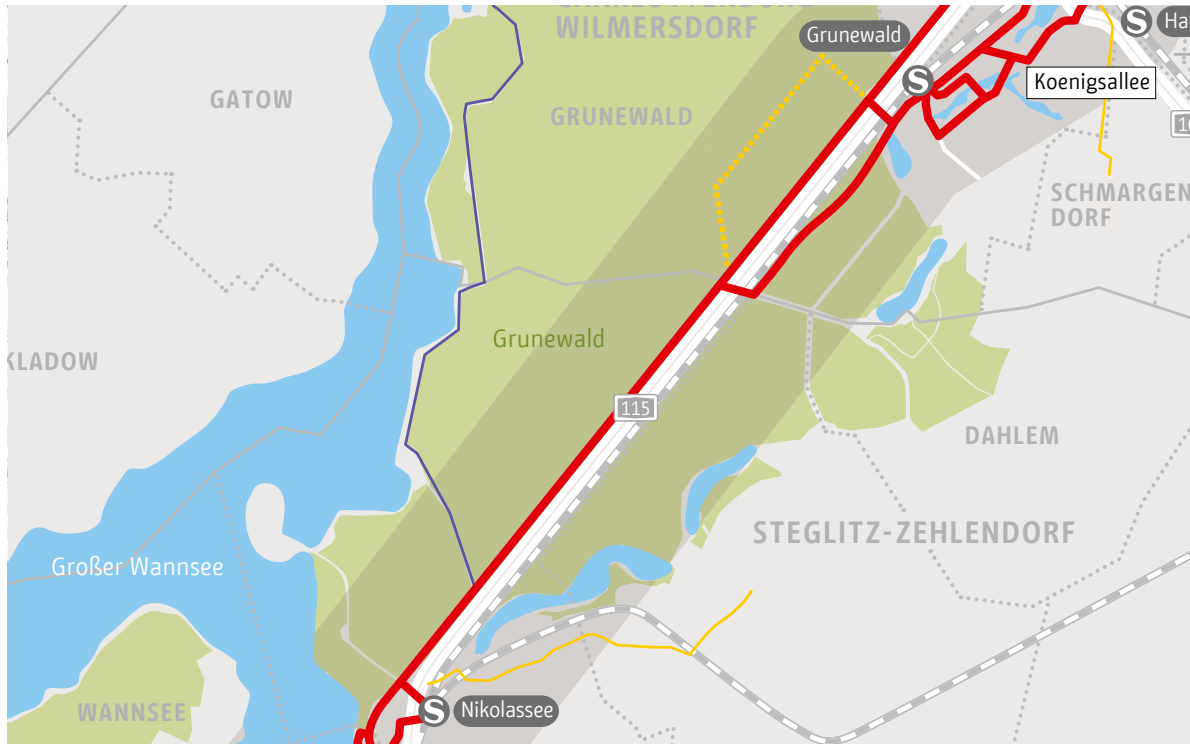
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Vorfahrtregelung für den Radverkehr



Bereich 2 – Mitte

Führung durch den Grunewald, parallel zur Autobahn

- Ggf. Verbreiterung bzw. Aus-/Umbau des bestehenden Weges
- Ggf. Beleuchtung



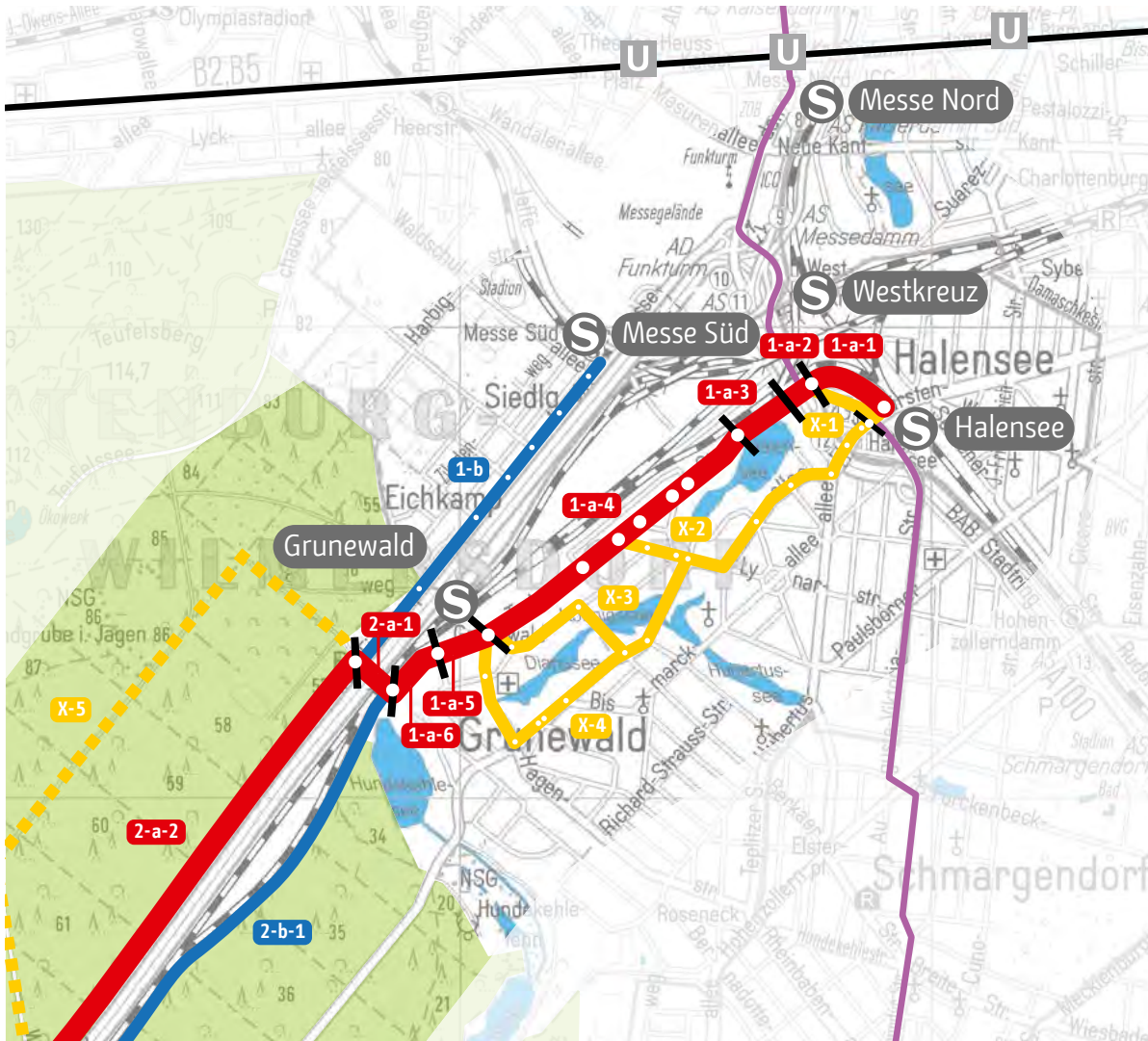
Bereich 3 – Süd

Führung durch die Ortsteile Nikolassee und Wannsee

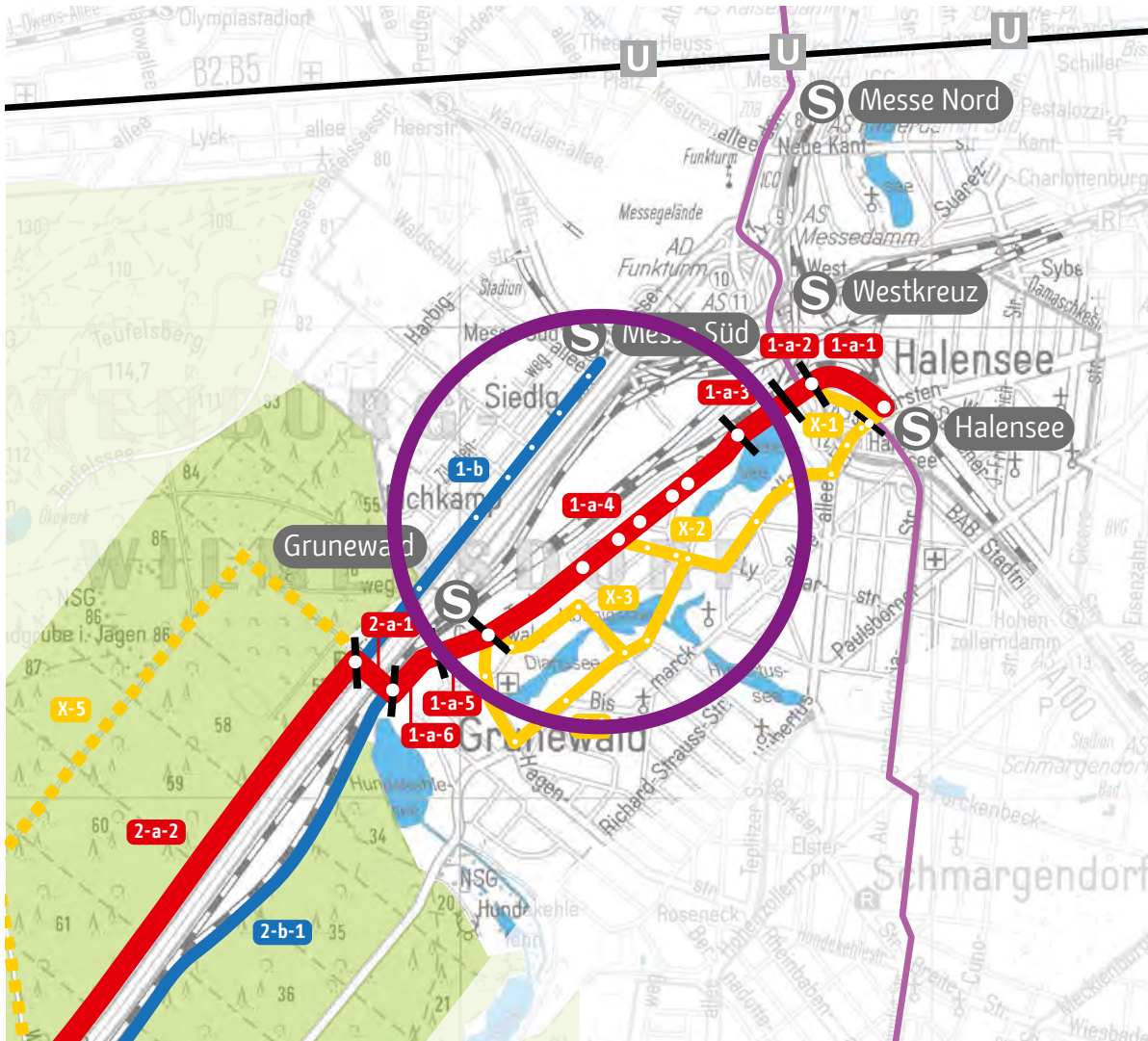
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen/Fahrradstraßen)
- Ggf. Beleuchtung
- Umgestaltung der Engstelle Kronprinzessinnenweg
- Prüfung der Anbindung an das Land Brandenburg/ Potsdam



Abschnitte (Beispiel)



Abschnitte (Beispiel)



Steckbrief pro Abschnitt

Gliederung:

- Verkehrliche Situation
- Städtebau und Straßenraum
- Barrierefreiheit
- Knotenpunkte
- Handlungsbedarf

Streckenabschnitte Königsweg		Abschnittsnummer	
Straßenname		Trabener Straße	Kommune/Bezirk
Radverkehrsführung		straßenbegleitend	Länge
		Charlottenburg-Wil	1340 m

Verkehrliche Situation	
Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	<input type="text"/> Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	2
Fahrbahnbreite	6 m
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	Nein
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	5 m
Radverkehrsanbindung	<input type="text"/>
Fußverkehr	Gehweg
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Längsparken (beidseitig)
Parkdruck	Hoch
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Barrierefreiheit		Anmerkungen	
Treppe	<input type="checkbox"/>	z.T halbhohes Parken (beidseitig)	
Poller	<input type="checkbox"/>		
Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>		
Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>		

Knotenpunkte	
1. Knotenpunkt	KP-003
2. Knotenpunkt	KP-004 bis KP 008
3. Knotenpunkt	KP-009
4. Knotenpunkt	<input type="text"/>

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung Parken z.T. einseitig aufheben Borde halten



Torgauer Straße



Welche Informationen brauchen Sie noch für die Diskussion?