

Informations- und Dialogveranstaltung
13.06.2019 Zitadelle Spandau



Radschnellverbindungen in Berlin
Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee
Spandauer Damm – Freiheit

Agenda

1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
2. Was zeichnet die Trassen und Varianten aus?
3. Bewertungskriterien
4. Vorläufige Bewertungsergebnisse

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich

Berlin



Kopenhagen



© links: RAMBØLL, rechts: Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich

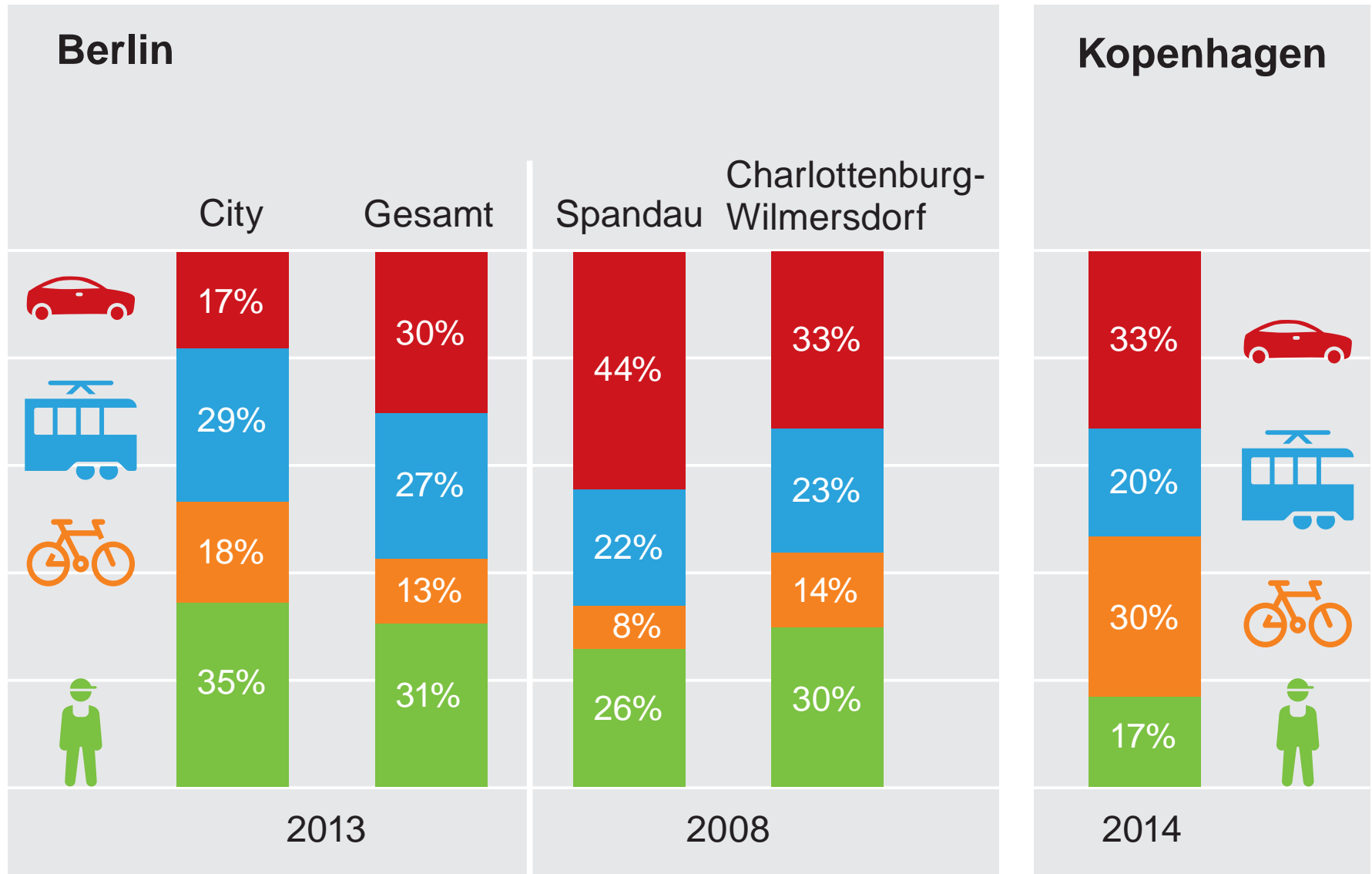
Berlin



Mängel gemäß ADFC-Klimatest:

- Breite der Radwege
- Konflikte mit Kfz / Mischverkehr
- Oberfläche
- Ampelschaltungen
- Fahrraddiebstahl
- Falschparker-Kontrolle

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



Quellen: links – SenUVK, rechts – Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit



© Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

König Louise Brücke/Nørrebrogade in Kopenhagen

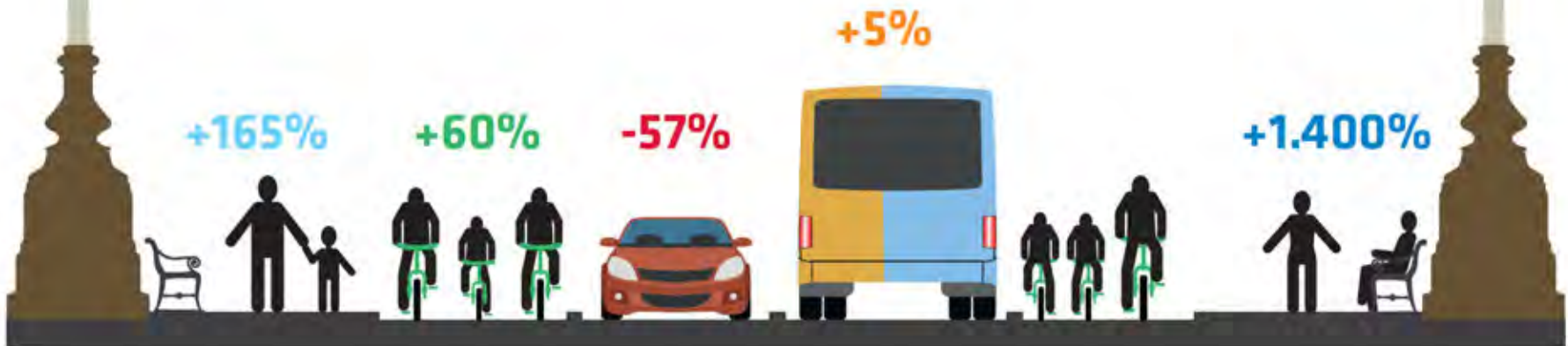
- Eine der meistbefahrenen Fahrradstrecken in Europa
- Fast 50.000 Radfahrende pro Tag, Gesamtverkehr ca. 100.000
- Über 3.500 Radfahrende pro Richtung in der Spitzenstunde
- Umfassender Umbau zugunsten Radverkehr und ÖPNV:
Höhere Leistungsfähigkeit, mehr Aufenthaltsqualität



1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

Königin Louise Brücke in Kopenhagen, täglicher Verkehr vor und nach dem Umbau

	2008	→	2016
Fahrrad	30.000	+ 60%	48.000
Gesamtverkehr	81.000	+ 20%	97.000



Quelle: Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

Königin Louise Brücke nach dem Umbau



1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen



©RAMBØLL/ Københavns Kommune

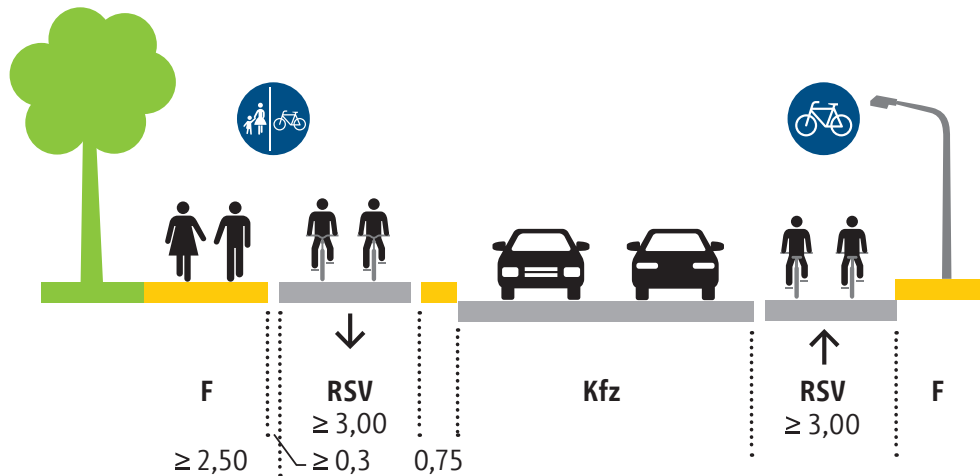
1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen sind

- 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 je Richtung breit (4 m bei Zweirichtungsverkehr)
- Weitestgehend an Knotenpunkten / Ampeln bevorrechtigt

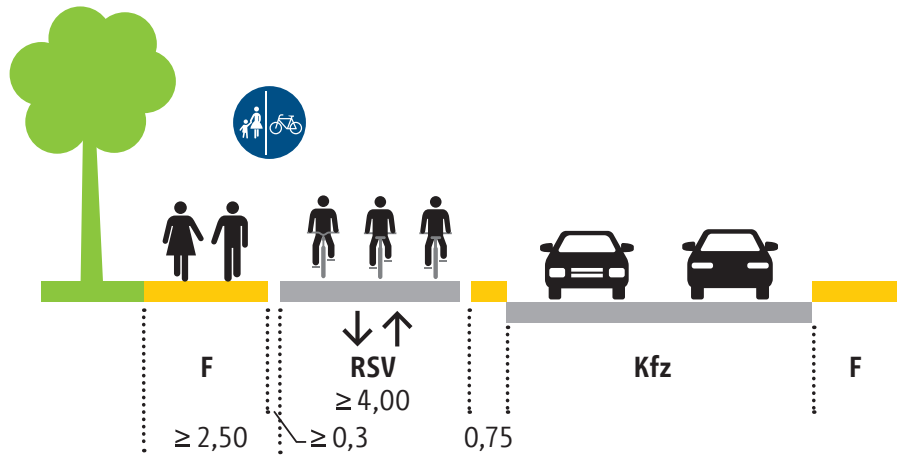


1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



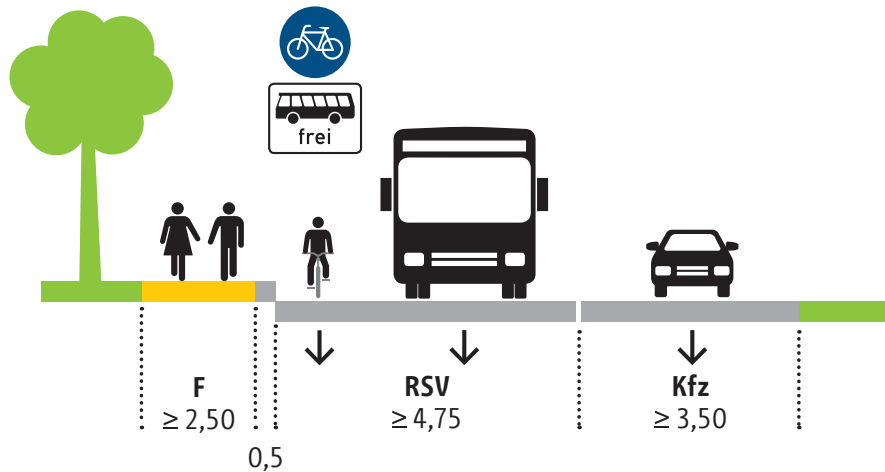
aus Potenzialanalyse
(SenUVK)

Hauptverkehrsstraße
*Gemäß Mobilitätsgesetz
als geschützter Rad-
streifen*



Hauptverkehrsstraße

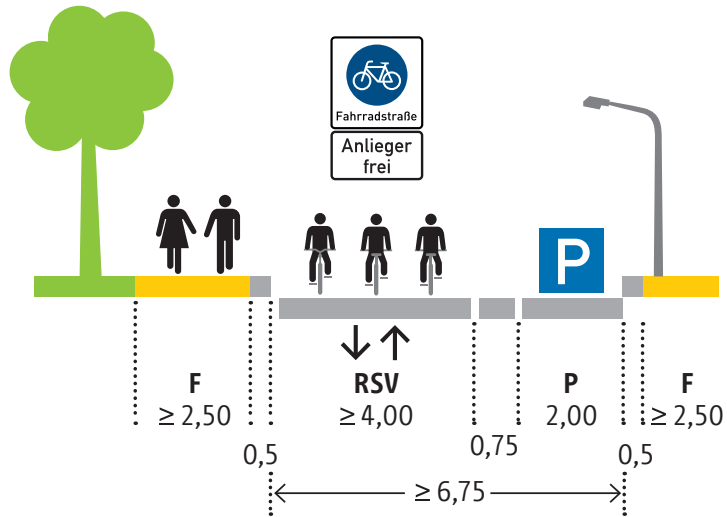
1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



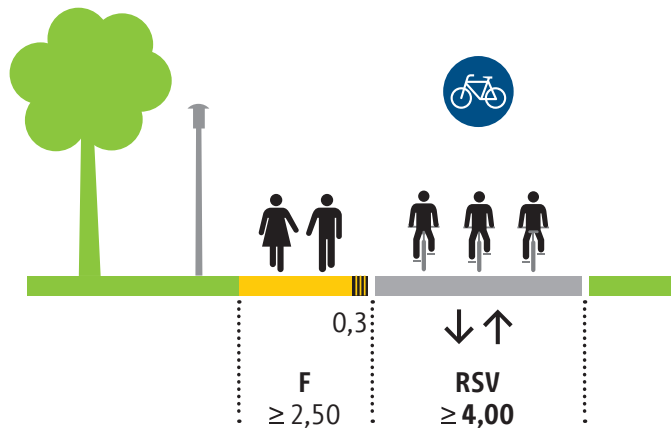
Hauptverkehrsstraße
gemeinsame Führung
Radverkehr
und Linienbusse

*Nur bei geringeren
Radverkehrs- und
Kfz-Aufkommen*

1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



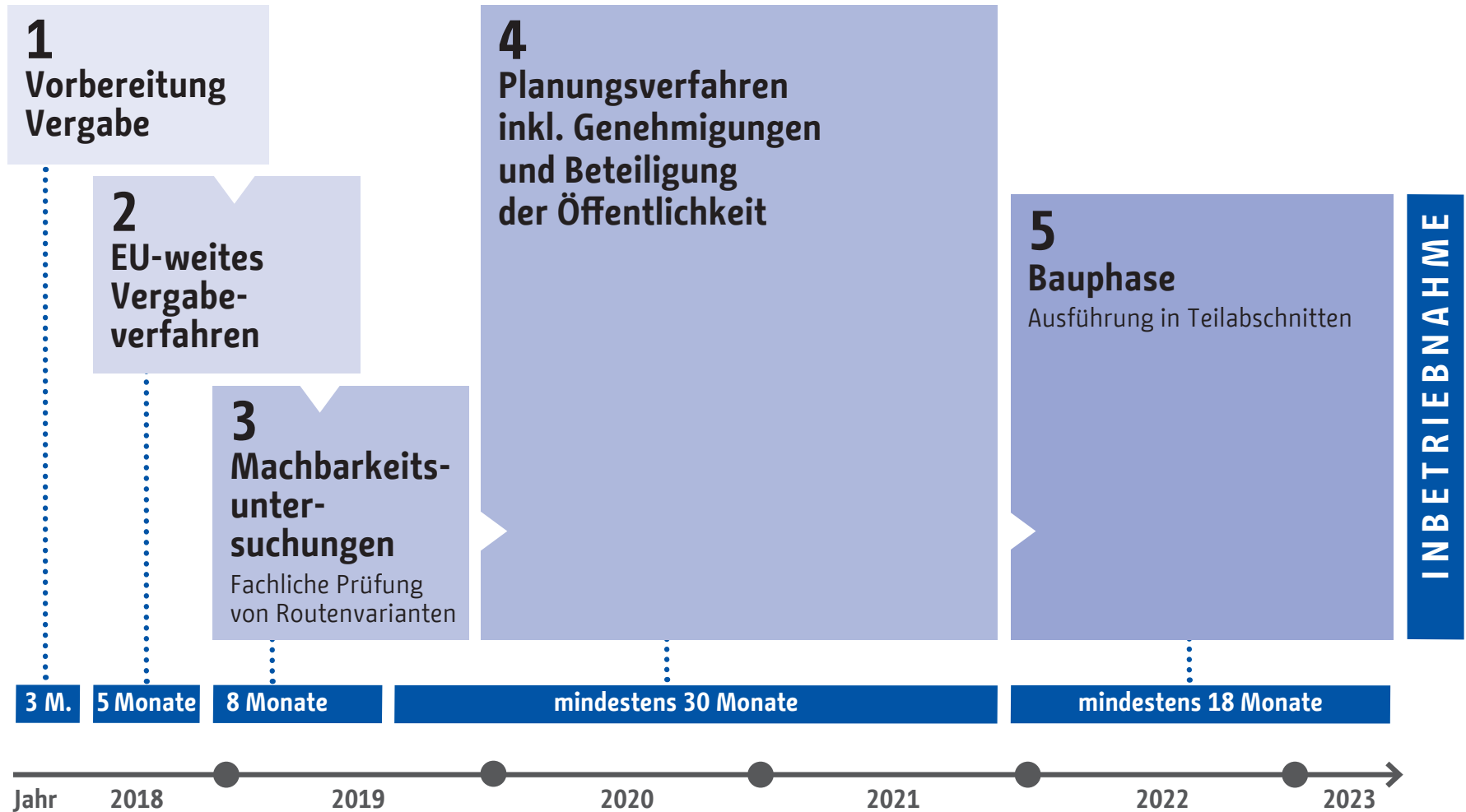
Fahrradstraße



Sonderweg

1. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte

Planung und Bau von Radschnellverbindungen

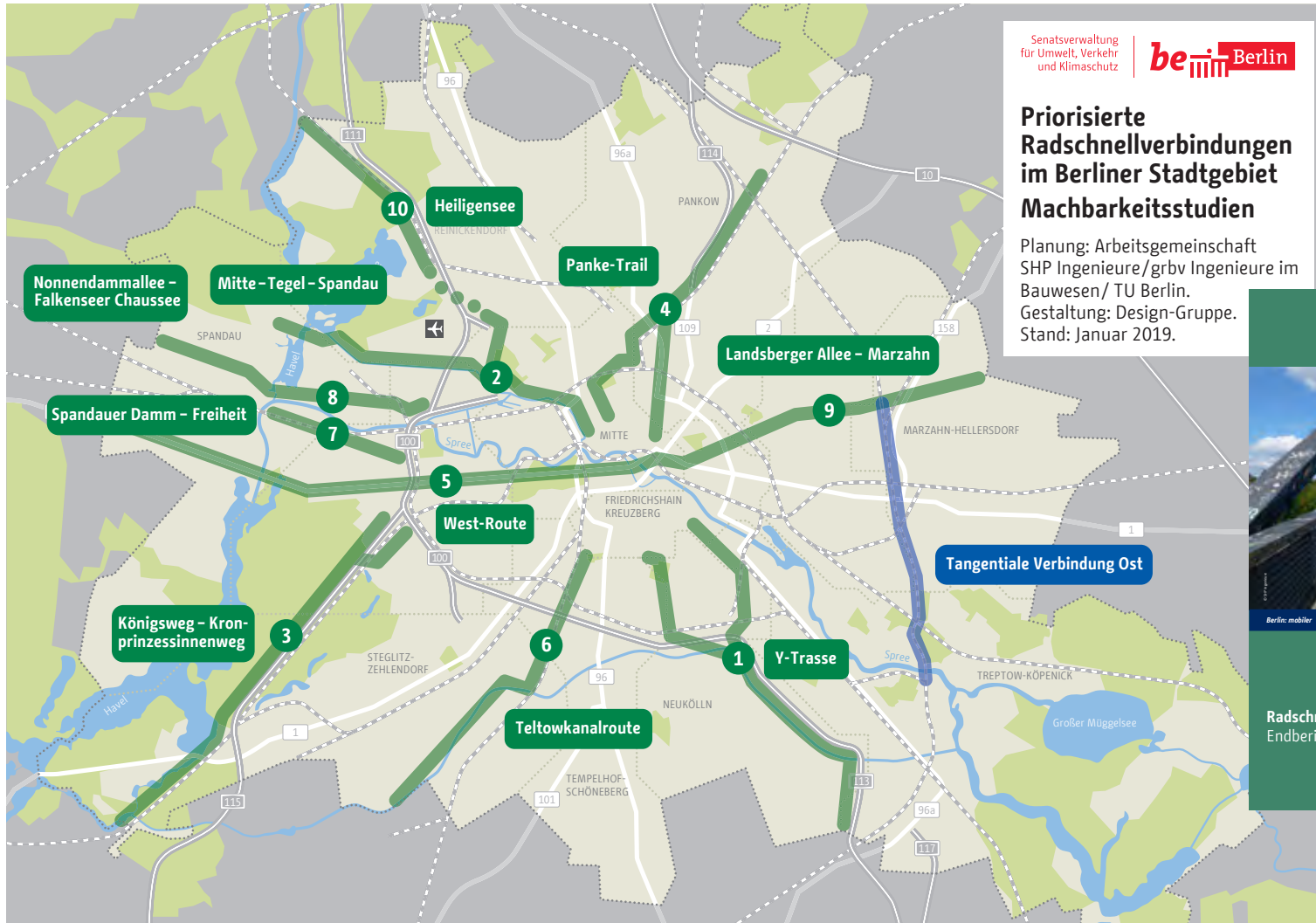


Agenda

1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
- 2. Was zeichnet die Trassen und Varianten aus?
3. Bewertungskriterien
4. Vorläufige Bewertungsergebnisse

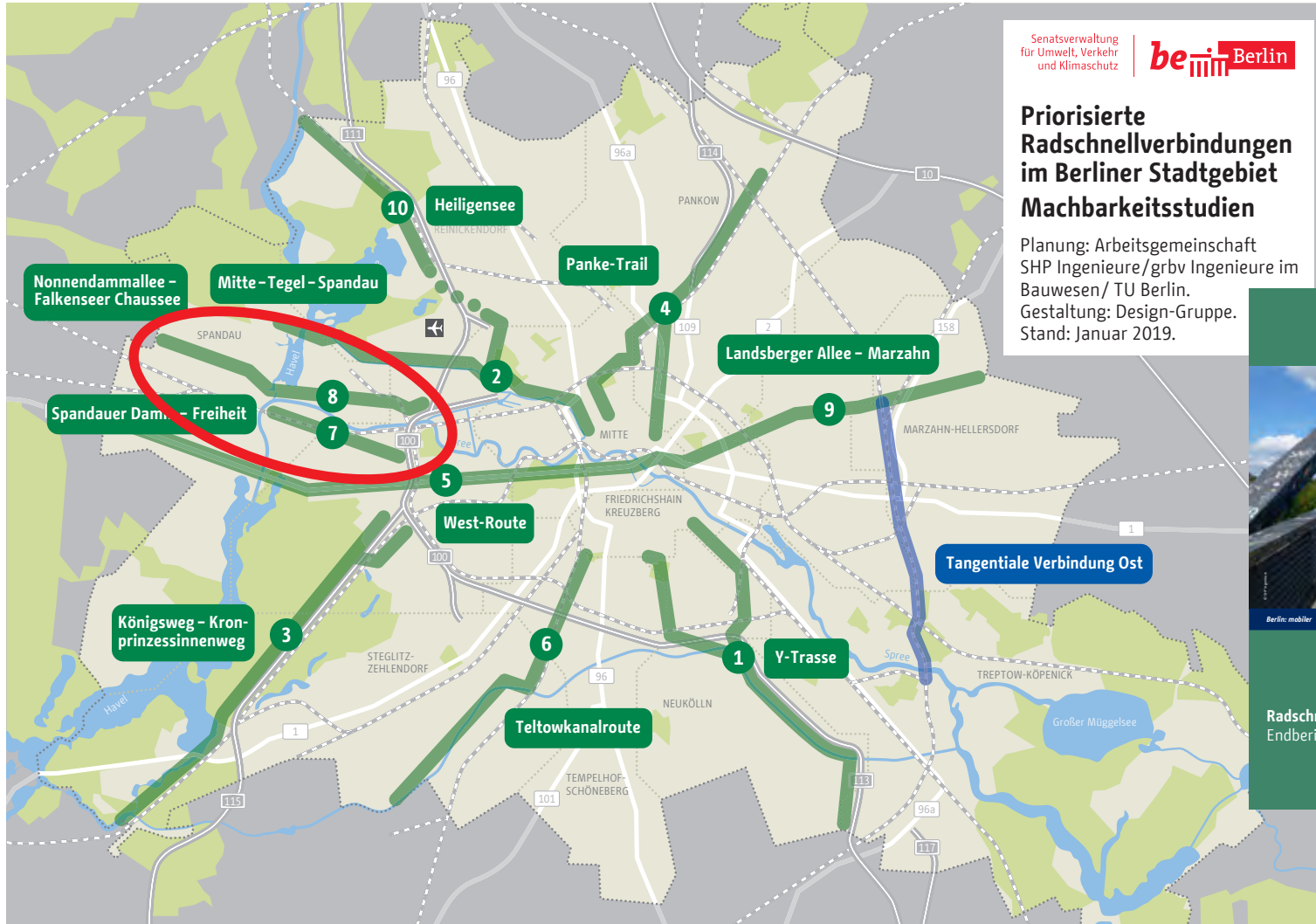
2. Trassen und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

Untersuchung von 30 Korridoren / 11 prioritäre RSV



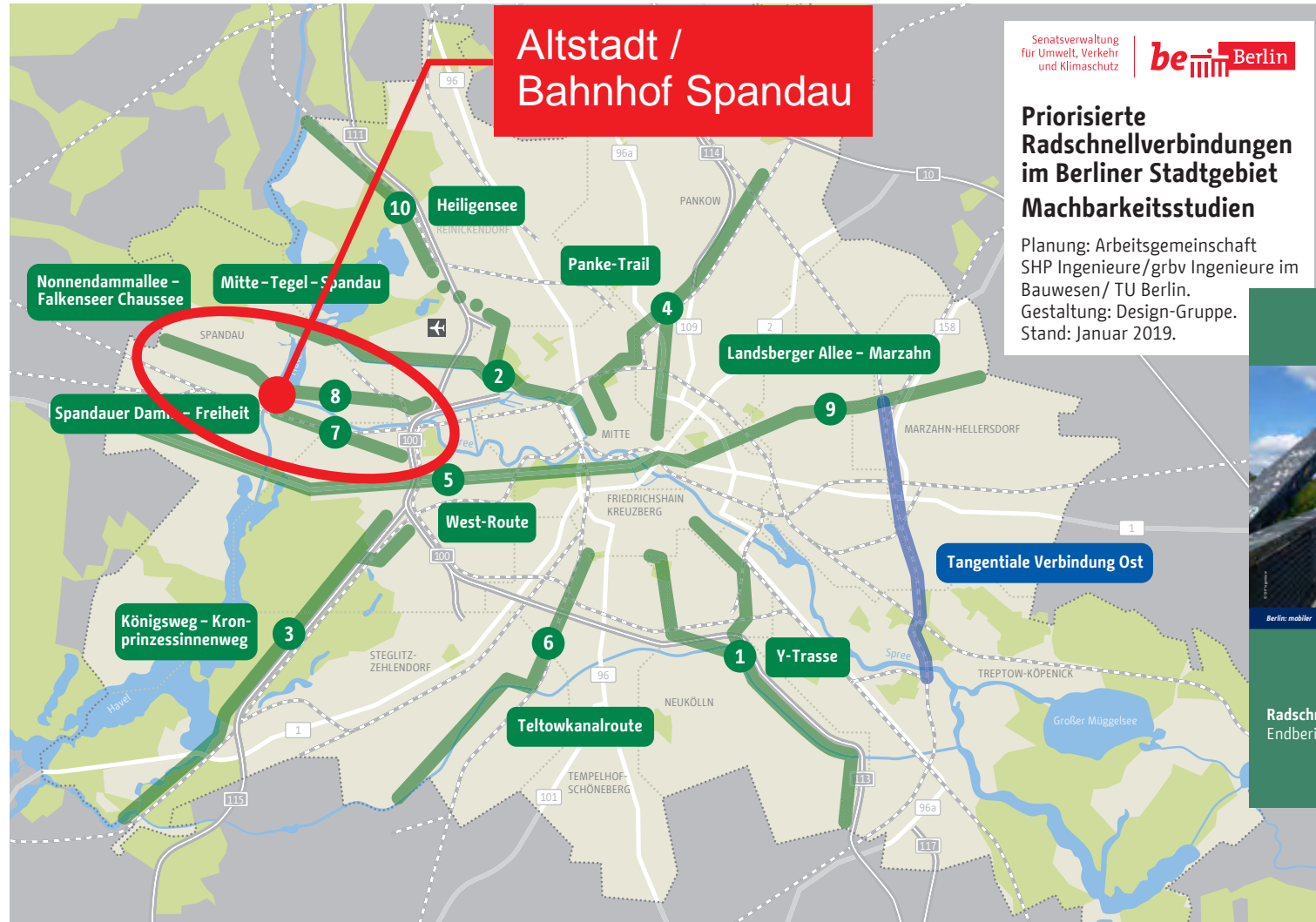
2. Trassen und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

Untersuchung von 30 Korridoren / 11 prioritäre RSV



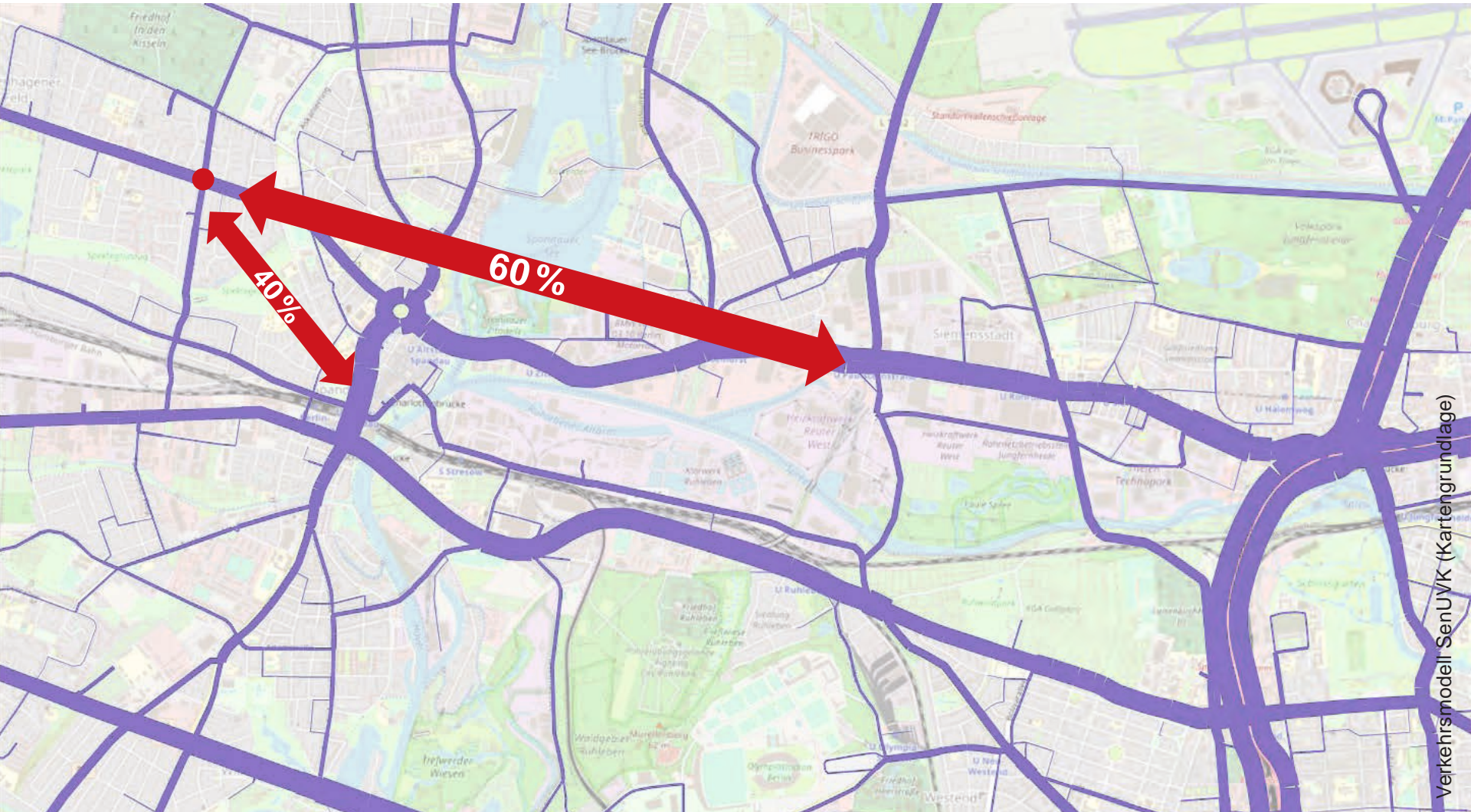
2. Trassen und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

Untersuchung von 30 Korridoren / 11 prioritäre RSV



2. Trassen und Varianten | Potenziale

Anbindung Altstadt und Bahnhof Spandau (Verkehrsströme, Pkw pro Tag)



2. Trassen und Varianten | Potenziale



©RAMBØLL / Københavns Kommune

2. Trassen und Varianten | Potenziale



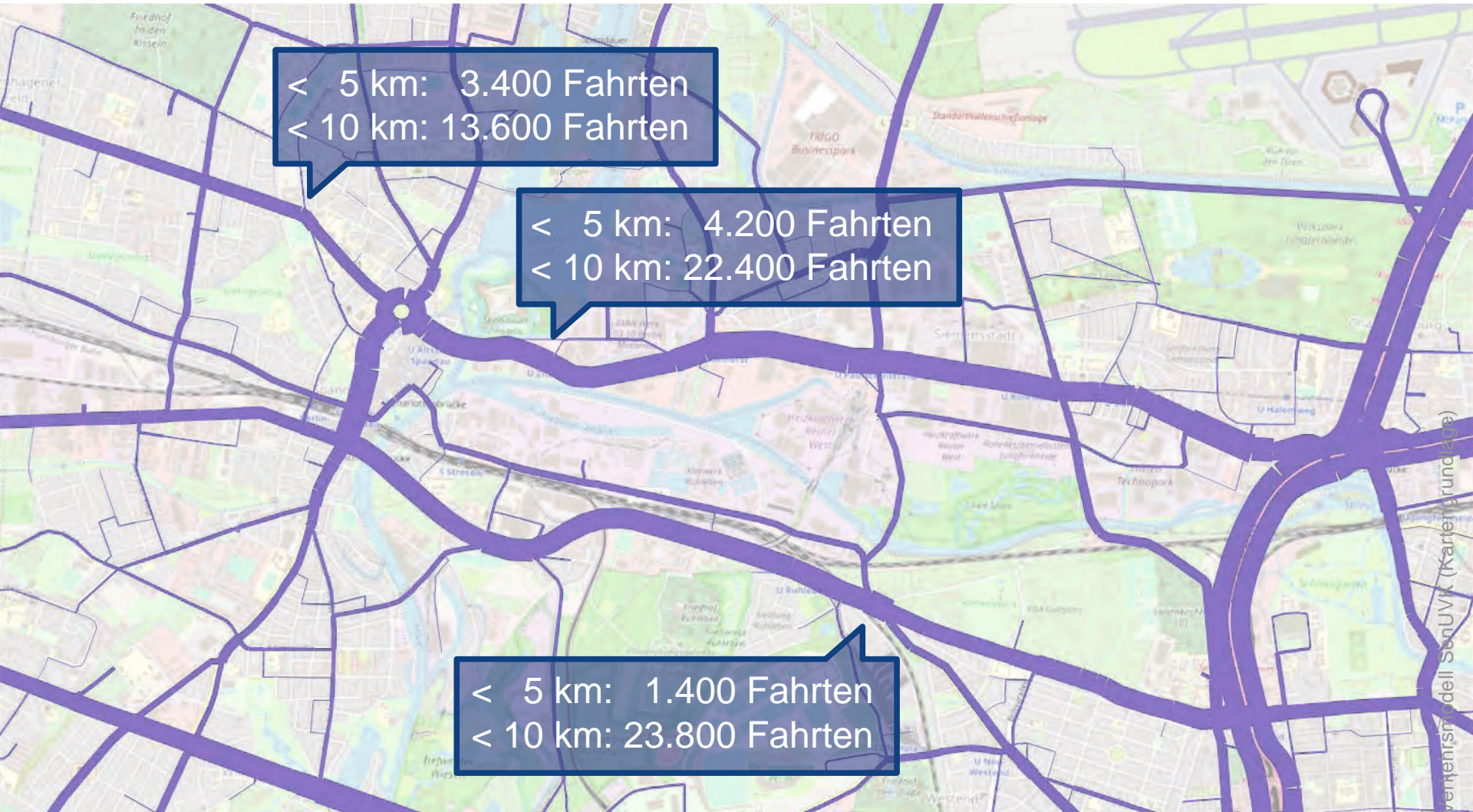
45%



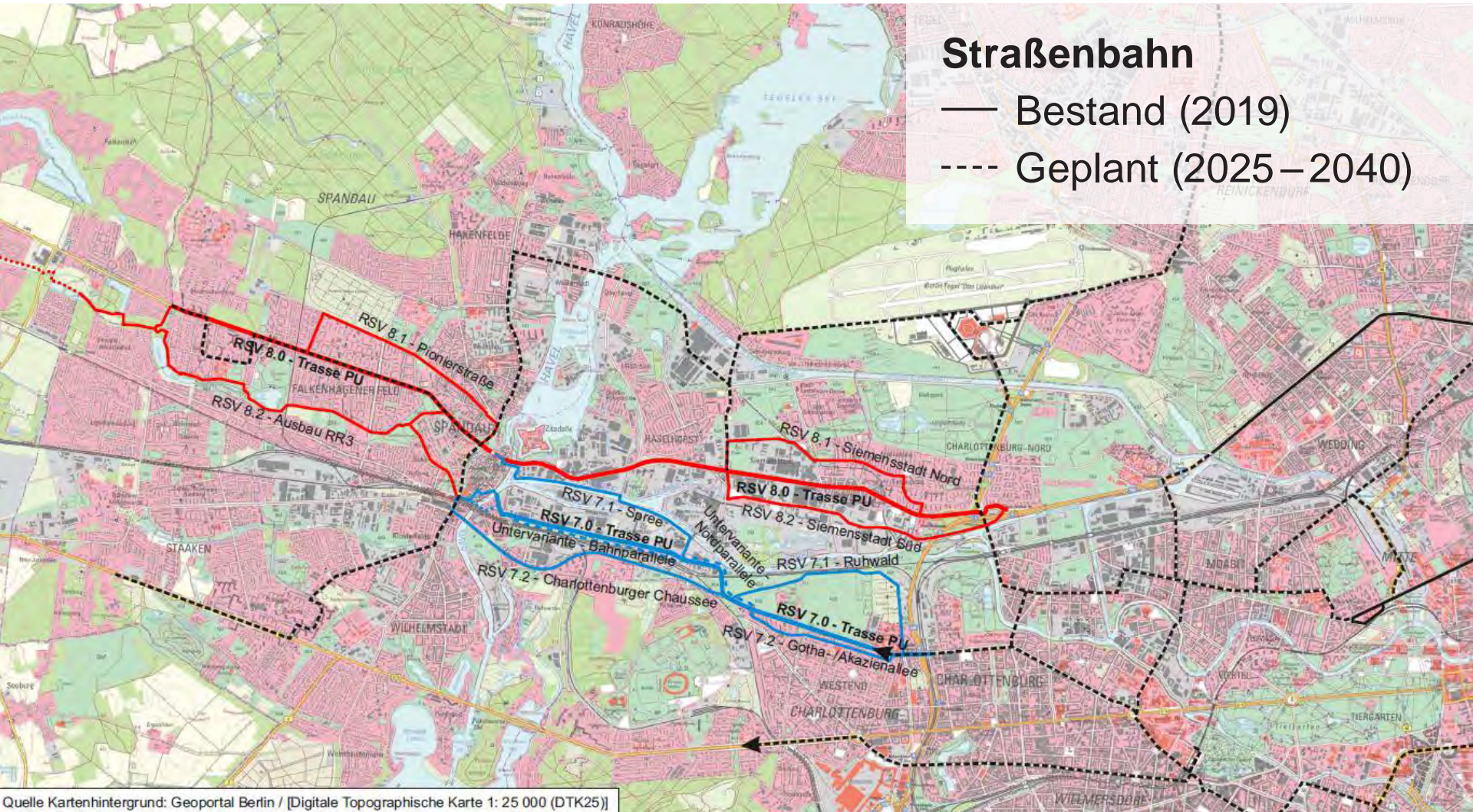
aller Pendelnden, die derzeit nicht mit dem Rad fahren, können sich vorstellen auf das Rad umzusteigen. (BMVI, Fahrrad-Monitor 2017)

2. Trassen und Varianten | Potenziale

Anbindung Altstadt und Bahnhof Spandau (Verkehrsströme, Pkw pro Tag)



2. Trassen und Varianten | Planungskoodinierung



Straßenbahn

— Bestand (2019)

- - - - Geplant (2025 – 2040)

Agenda

1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
2. Was zeichnet die Trassen und Varianten aus?
- 3. Bewertungskriterien
4. Vorläufige Bewertungsergebnisse

3. Bewertungskriterien | Vorgehen

Analyse und Bewertung möglicher Varianten in einem 2 km breiten Korridor

- Auswertung vorhandener Planungsdokumente (Senat und Bezirke)
- Ermittlung der Verkehrspotenziale mit Hilfe des Verkehrsmodells
- Mehrfache Streckenbefahrung
mit Planern aus DE/DK, infraVelo, SenUVK und Bezirken
- Einengung der Trassenvarianten (3 Hauptvarianten je Abschnitt)
- Aufstellung eines Bewertungskatalogs
(in Anlehnung an Kopenhagener Muster)

Heute: Vorstellung der ersten Bewertungsergebnisse

3. Bewertungskriterien

Verkehrsanlagen für Radfahrende

- Umwegfaktor (*Streckenlänge / kürzest mögliche Strecke*)
- Anzahl LSA (*Kreuzung RSV mit Haupt-/Nebenstraßen*)
- Anzahl Knoten ohne LSA (*Kreuzung RSV mit Haupt-/Nebenstraßen*)
- Anzahl ÖPNV-Haltestellen
- Verkehrstechnische und bauliche Komplexität

Reisequalität für Radfahrende

- Reisezeit (*Reisezeit / schnellste Reisezeit*)
- Verlustzeit (*Stand-/Wartezeit an LSA*)
- Markante Steigungsstrecken (*Vergleich der Varianten untereinander*)
- Erholungsfaktor (*Lärm, Abgas, grüne Bereiche*)
- Sicherheit (*Gefahren-, Angsträume, Übersichtlichkeit*)

3. Bewertungskriterien

Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel

- Fußverkehr
- ÖPNV
- MIV (fließender Verkehr)
- MIV (Parken)
- Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr

Umweltverträglichkeit

- Naherholung
- Biotope
- Versiegelung

3. Bewertungskriterien

Raumordnung / Städtebau

- Anpassung Flächennutzung/Bauleitplanung
- Stadtgestaltung/Denkmalschutz

Erschließung / Verknüpfung

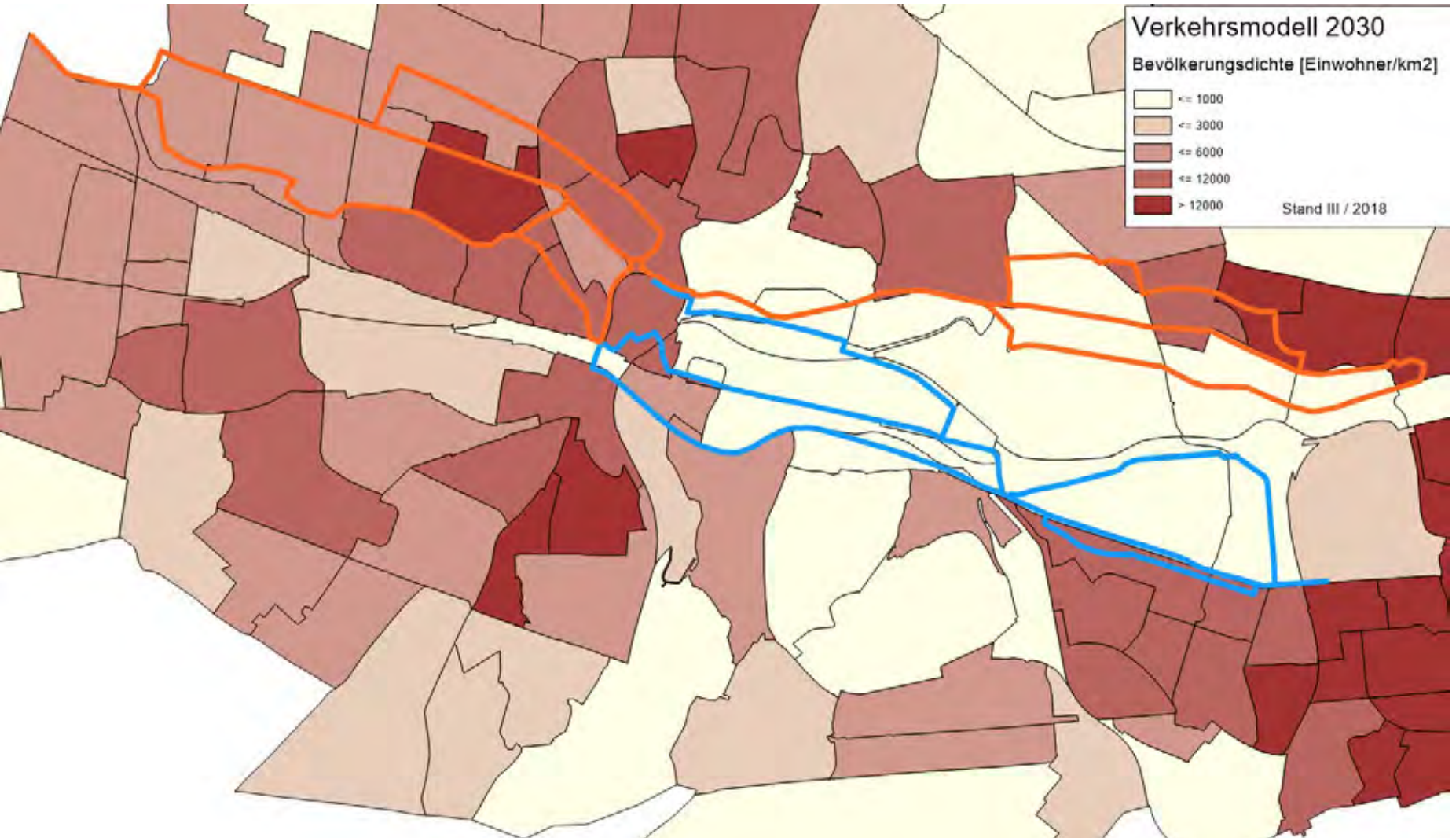
- ÖPNV-Verknüpfung – Intermodalität
- Anzahl Anschlüsse Radwege (RSV, Haupttrouten)

Wirtschaftlichkeit

- Investitionskosten (Grobe Schätzung)
- Zusätzliche Potenziale (Bevölkerung und Arbeitsplätze – 500 m Radius)

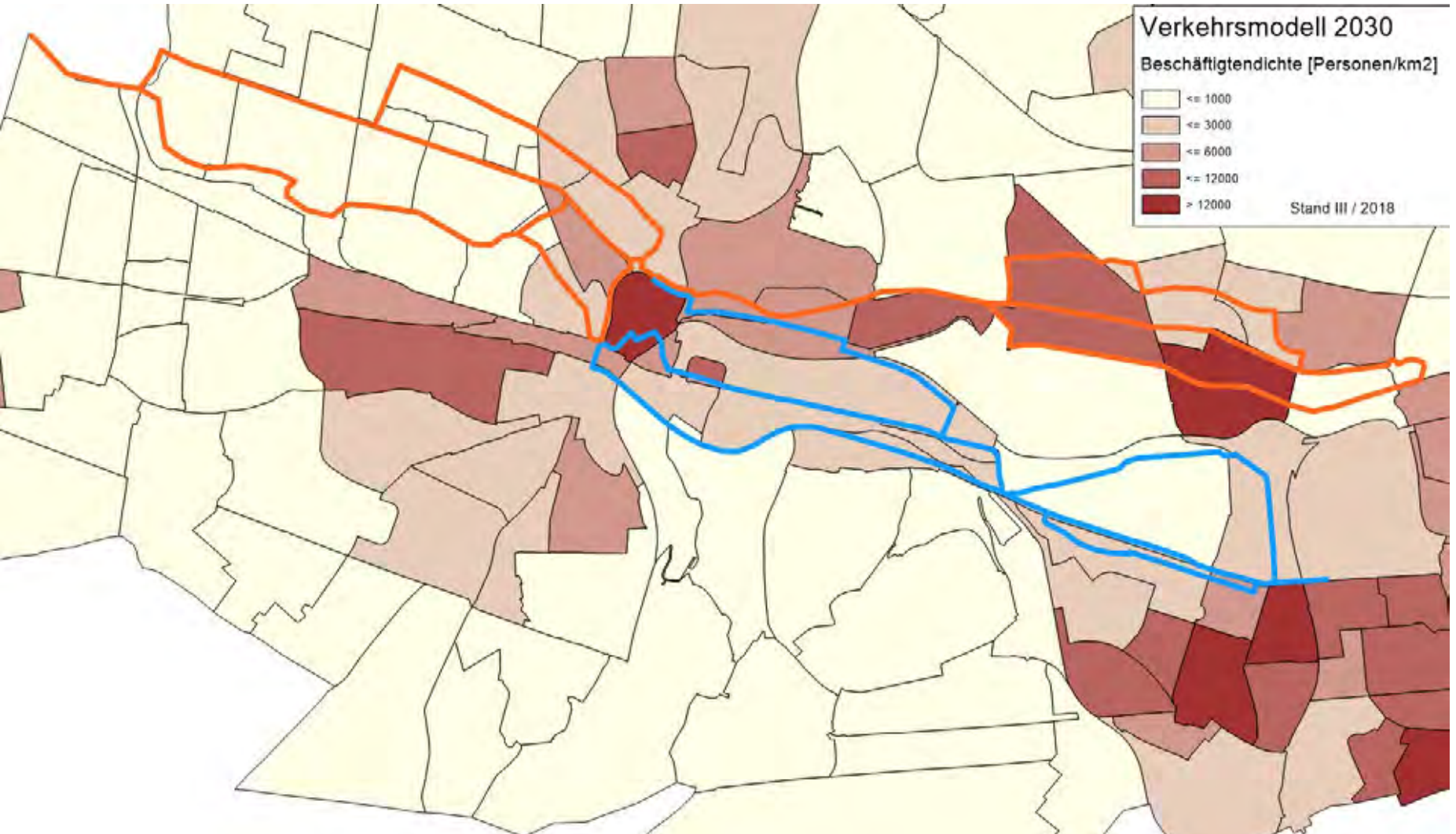
3. Bewertungskriterien | Wirtschaftlichkeit/Potenziale

Bevölkerungsdichte entlang der Trassenvarianten



3. Bewertungskriterien | Wirtschaftlichkeit/Potenziale

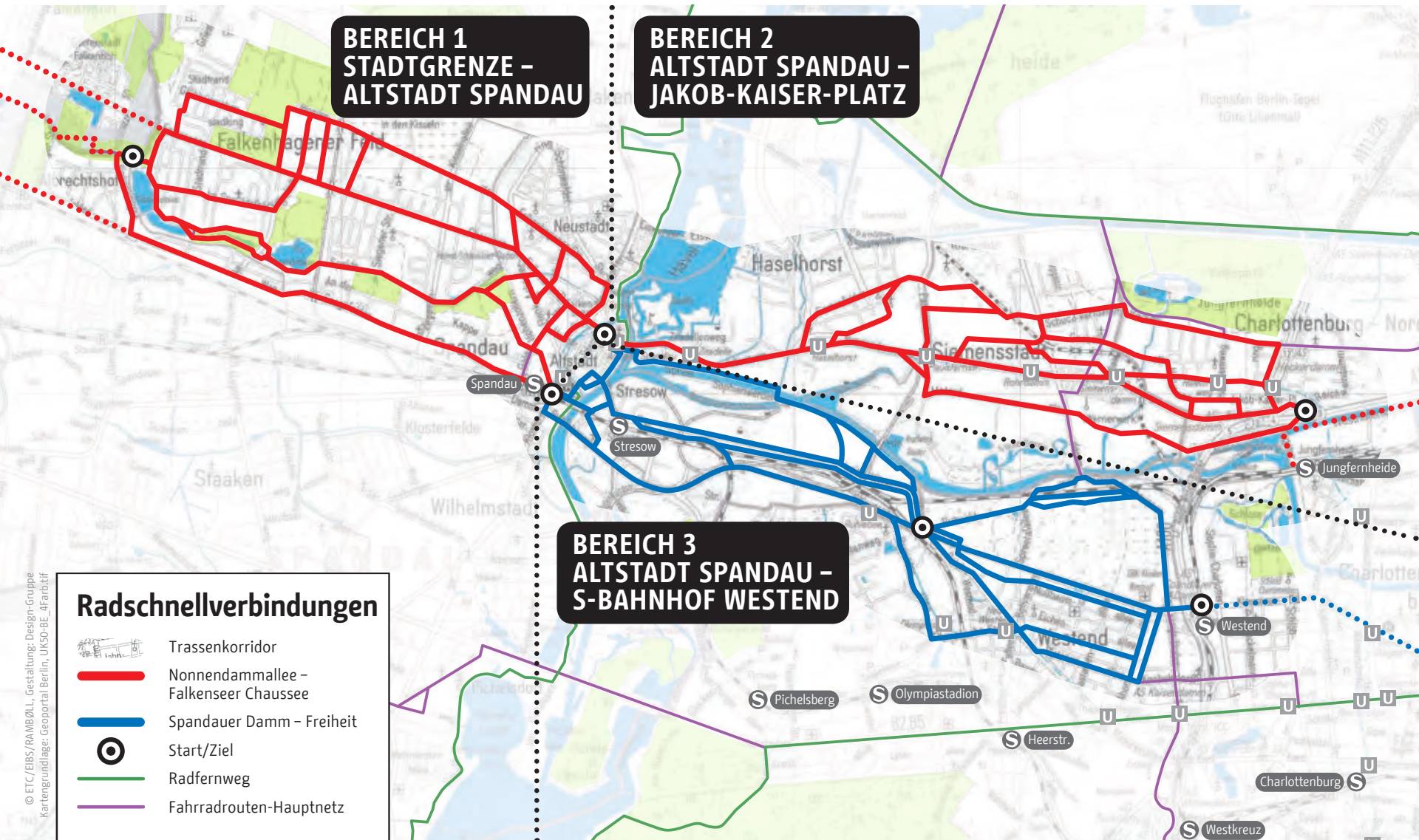
Arbeitsplatzdichte entlang der Trassenvarianten



Agenda

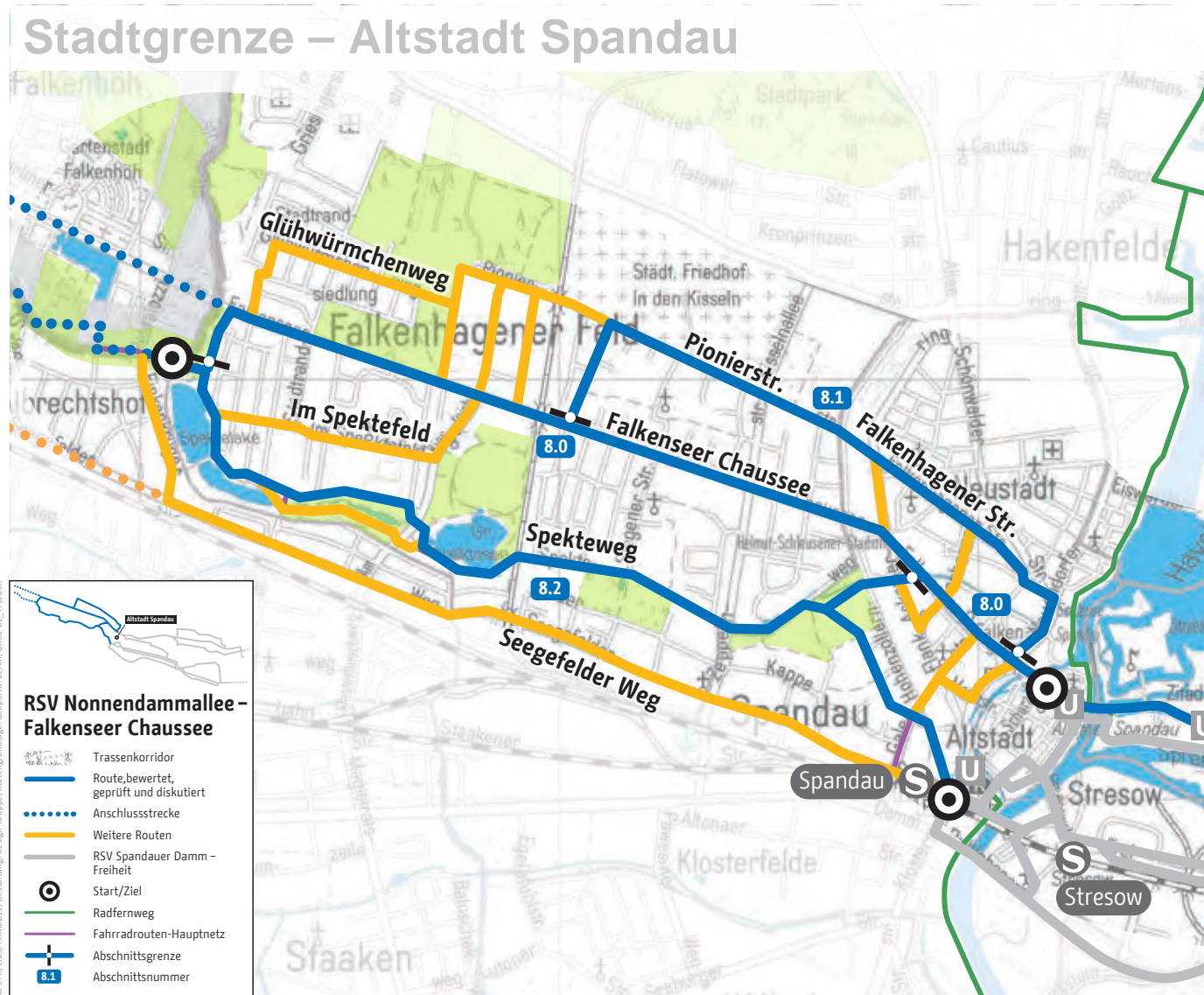
1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
2. Was zeichnet die Trasse und Varianten aus?
3. Bewertungskriterien
- 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Abschnitte



Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1



©Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Stadtgrenze – Altstadt Spandau / Abschnitt 8.0

- + 4,84 km in ca. 15 Minuten
- 11 Lichtsignalanlagen und 12 Kreuzungen mit über 2 Minuten Verlustzeit
- 13 Bushaltestellen entlang der Strecke
- Einschränkungen für KFZ-Verkehr erforderlich
- +/- geplante Straßenbahn-Neubaustrecke in Falkenseer Chaussee
- +/- Radwege mit 2,0 m Breite geplant bzw. bereits errichtet
(Optimierungsbedarf an den Knotenpunkten)



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

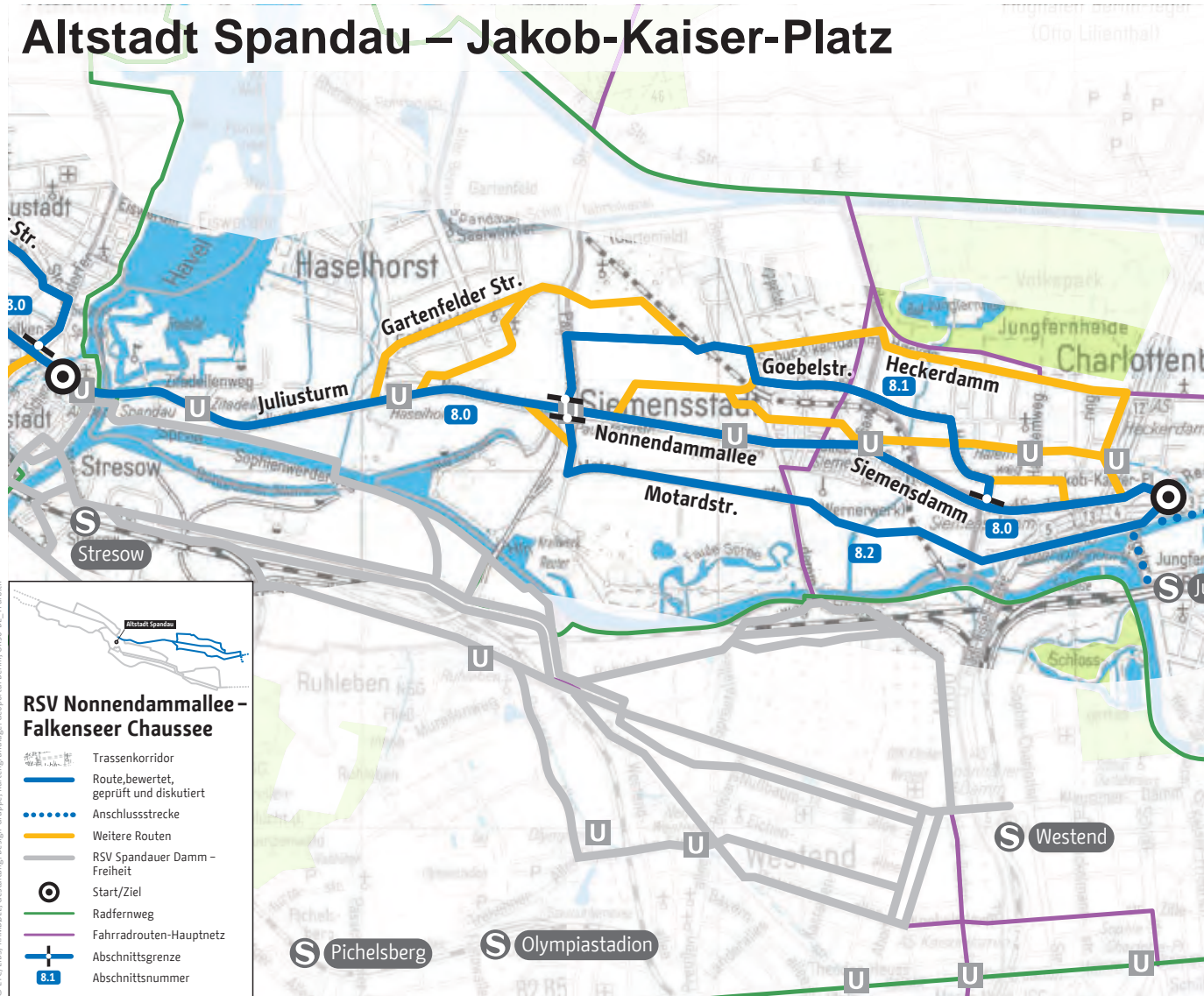
Stadtgrenze – Altstadt Spandau / Abschnitt 8.2:

- + 5,43 km in 15 Minuten (kürzeste Fahrzeit bis Bf. Spandau)
- + 5 Lichtsignalanlagen und 9 Kreuzungen mit 1 Minute Verlustzeit (bis Bf. Spandau verlustfreie Fahrt realisierbar)
- + kaum (2) Bushaltestellen entlang der Strecke
- + geplante Straßenbahn-Neubaustrecke in Teilbereich mit Platzreserven
- + gute Anbindung an Altstadt und Bahnhof
- Konfliktpotential Spektegrünzug und Münsingerpark
- Kompensationsflächen, geschützte Pflanzen- und Tierarten, Beleuchtung
- Biotopverbund, Spielplätze, Versiegelung (?)



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz



© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UKS/BLE, Frankfurt

© Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz / Abschnitt 8.0

- + 6,5 km in ca. 22 Minuten
- 20 Lichtsignalanlagen und 8 Kreuzungen mit 4,5 Minuten Verlustzeit
- 10 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- Trasse entlang der U7 mitten durch das Industrie- und Gewerbegebiet
- Einschränkungen für KFZ-Verkehr erforderlich
(aber große Flächenreserven)



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

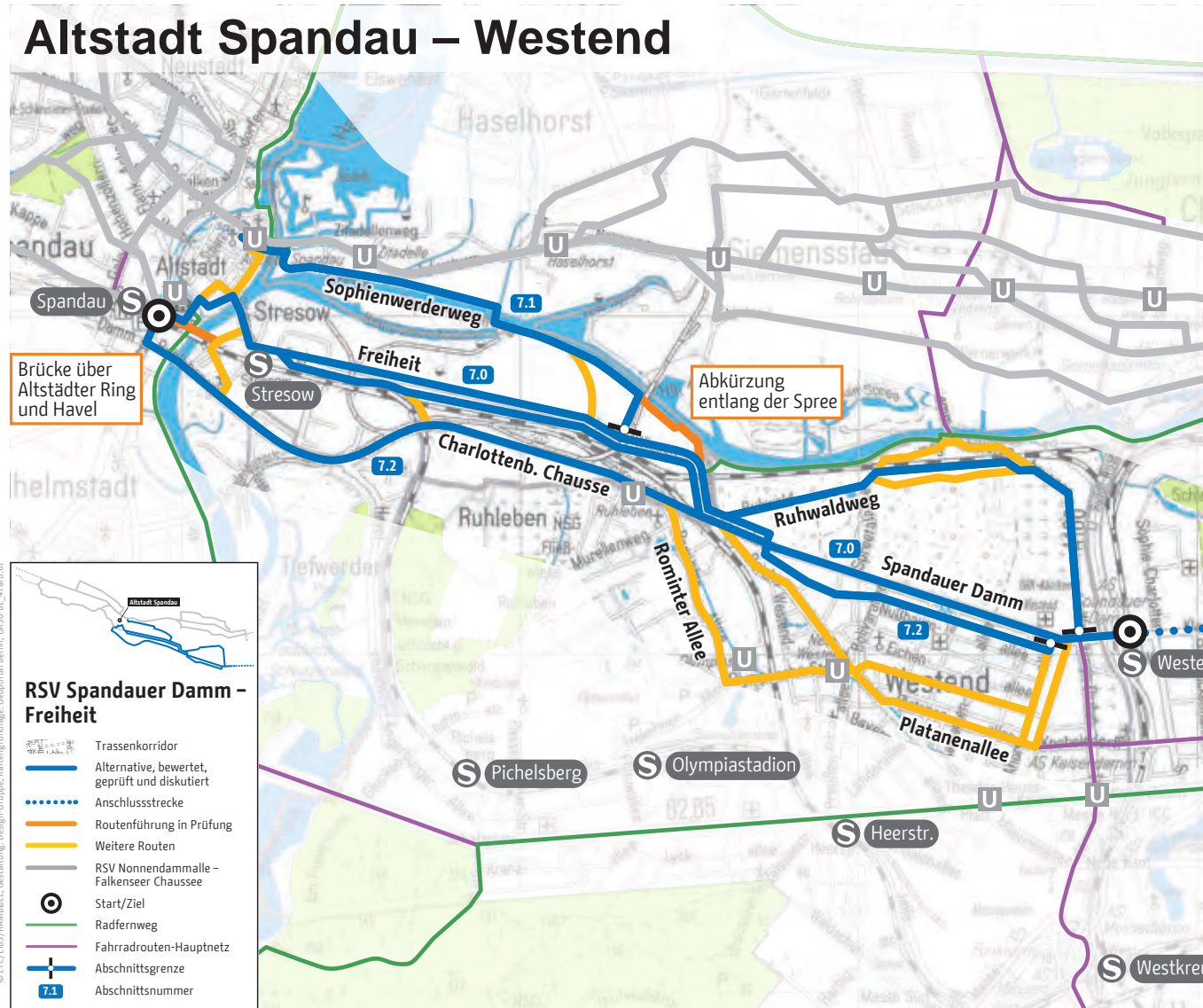
Altstadt Spandau – Jakob-Kaiser-Platz / Abschnitt 8.2

- + 6,86 km in ca. 20 Minuten
- + 12 Lichtsignalanlagen und 5 Kreuzungen mit 2 Minuten Verlustzeit
- + 7 Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Anbindung Siemensstadt Süd
- + Umfahrung Jakob-Kaiser-Platz
- Konfliktpotenzial Park am Schleusenkanal
- Prüfbedarf Thelen Technopark



Spandauer Damm – Freiheit

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3



© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Group, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UMS-DE_4Paris_IF

© Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Prüfoption

Brücke Altstädter Ring – Havel



Bildgrundlage: Google Earth Pro

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Prüfoption

Brücke Altstädter Ring – Havel



Bildgrundlage: Google Earth Pro

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Prüfoption

Brücke Altstädter Ring – Havel



Direkte Routenführung (Steg)
in Ergänzung zu engem
Rampenturm, Länge ca. 100m

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Prüfoption

Brücke Altstädter Ring – Havel



Weiterführung Havelsteg auf Ebene der Bahnbrücke bis Münsingerpark, Länge 350–400 m, ggf. Verbreiterung (derzeit ca. 3m)

Direkte Routenführung (Steg) in Ergänzung zu engem Rampenturm, Länge ca. 100m

Bildgrundlage: Google Earth Pro

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Prüfoption

Brücke Altstädter Ring – Havel



Fahrradparkhaus

Weiterführung Havelsteg auf Ebene der Bahnbrücke bis Münsingerpark, Länge 350–400 m, ggf. Verbreiterung (derzeit ca. 3m)

Direkte Routenführung (Steg) in Ergänzung zu engem Rampenturm, Länge ca. 100m

Bildgrundlage: Google Earth Pro