

# **Radschnellverbindungen in Berlin**

## **Y-Trasse durch die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Treptow-Köpenick**

### **Informations- und Dialogveranstaltung**

**16.04.2019**

# 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 Pendlerverkehrs
- 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"> <li>Vorrang der Fahrradstraßen</li> <li>selbstständig geführte RSV: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorrang der Fahrradstraßen als Regelfall</li> <li>selbstständig geführte RSV: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung</li> </ul>
Unterführung/Überführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rampenneigung max 6%</li> <li>nutzbare Breite für Radverkehr min. 5 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rampenneigung max 3% (Ausnahme: 4%)</li> <li>nutzbare Breite für Radverkehr min. 5 m</li> </ul>
Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage (LSA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorgezogene Detektion (Queren ohne Halt)</li> <li>Grünzeitverlängerung bei starkem Radverkehr</li> <li>ggf. Dauergrün Rad mit Anforderung Kfz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorgezogene Detektion (Queren ohne Halt)</li> <li>Grünzeitverlängerung bei starkem Radverkehr</li> <li>ggf. Dauergrün Rad mit Anforderung Kfz</li> </ul>
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>LSA mit Priorisierung Rad</li> <li>mittlere Wartezeit max. 35 s</li> <li>Dimensionierung Aufstellflächen</li> <li>„Grüne Welle“ bei geeignetem Abstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LSA mit Priorisierung Rad (nicht zulasten ÖV-Prio.)</li> <li>mittlere Wartezeit max. 35 s</li> <li>Dimensionierung Aufstellflächen</li> <li>„Grüne Welle“ bei geeignetem Abstand</li> </ul>
Grundlegende Qualitätskriterien Fahr-geschwindigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgeschwindigkeiten &lt; 30 km/h</li> <li>Streckenlänge max. 10% der Gesamtstrecke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgeschwindigkeiten &lt; 30 km/h</li> <li>Streckenlänge max. 20% der Gesamtstrecke</li> </ul>
Zeitverluste	<ul style="list-style-type: none"> <li>Summe Verlustzeiten aus Anhalten und Warten: max. 30 s/km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Summe Verlustzeiten aus Anhalten und Warten: max. 30 s/km</li> </ul>
Breite	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterschreitung der Querschnittsbreiten nach EG_RSV: Streckenlänge max. 10% der Gesamtstrecke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterschreitung der Querschnittsbreiten nach EG_RSV: Streckenlänge max. 20% der Gesamtstrecke</li> </ul>

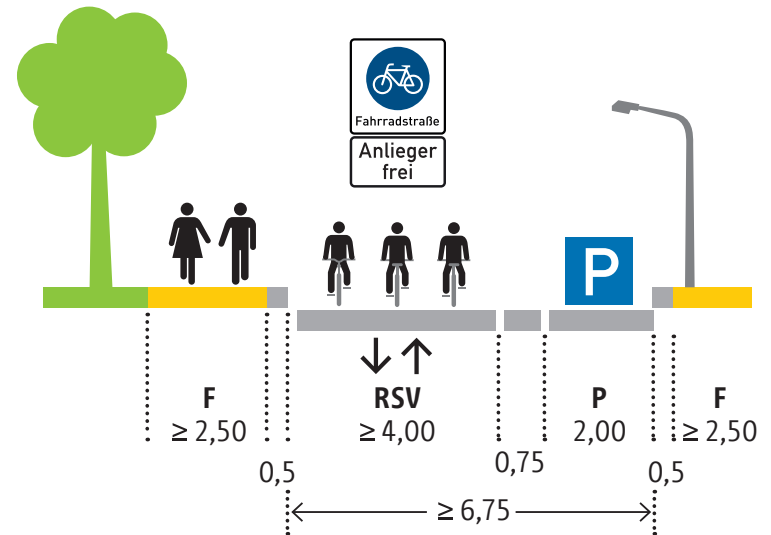
# Qualitätskriterien – Auswahl

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

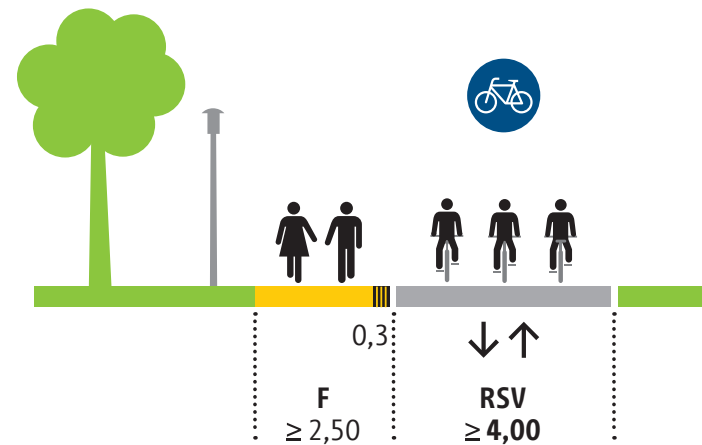


# Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

## Fahrradstraße

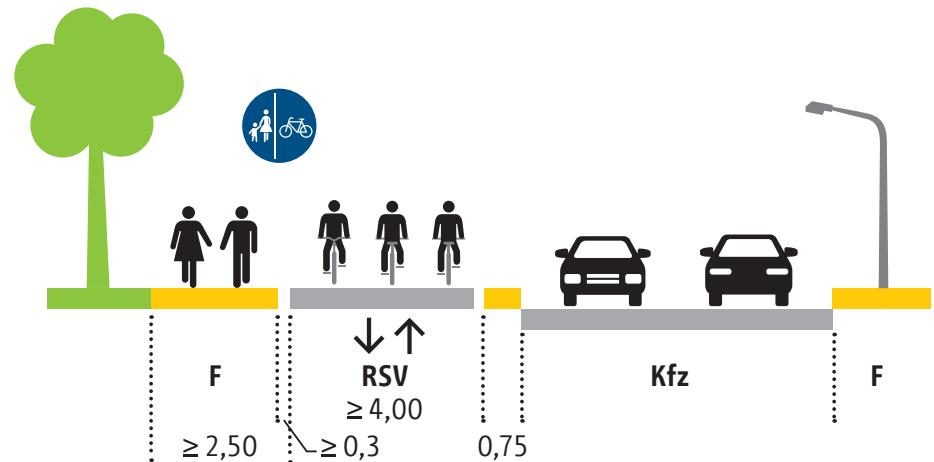
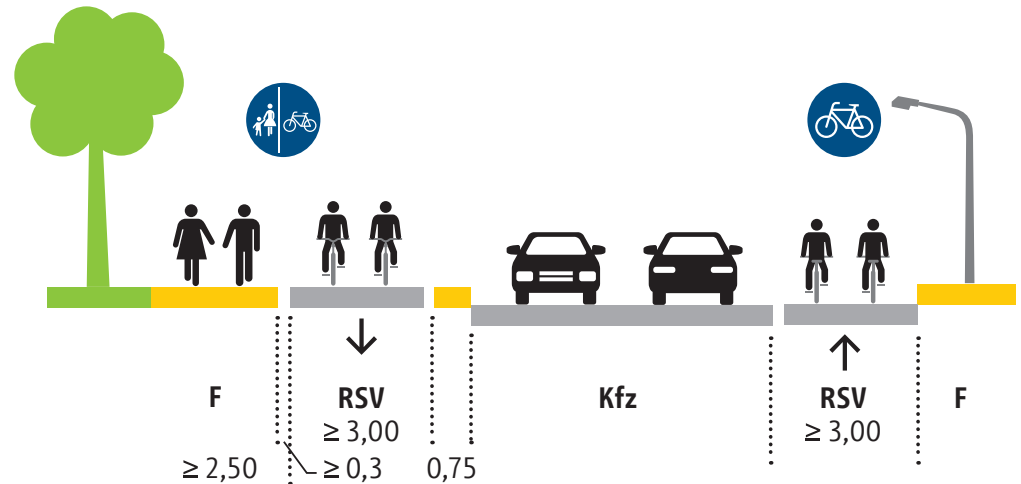


## Sonderweg

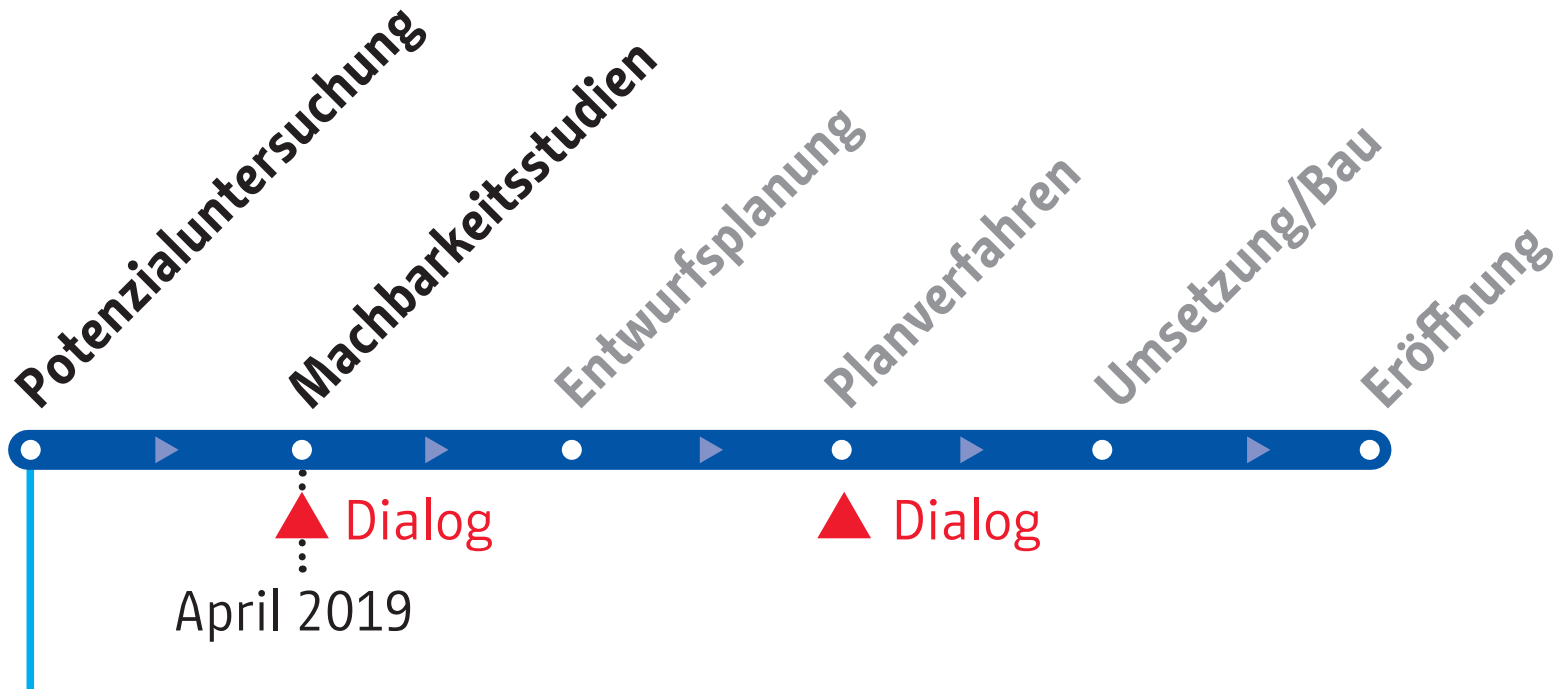


# Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

## Hauptverkehrsstraße



# Was bisher geschah

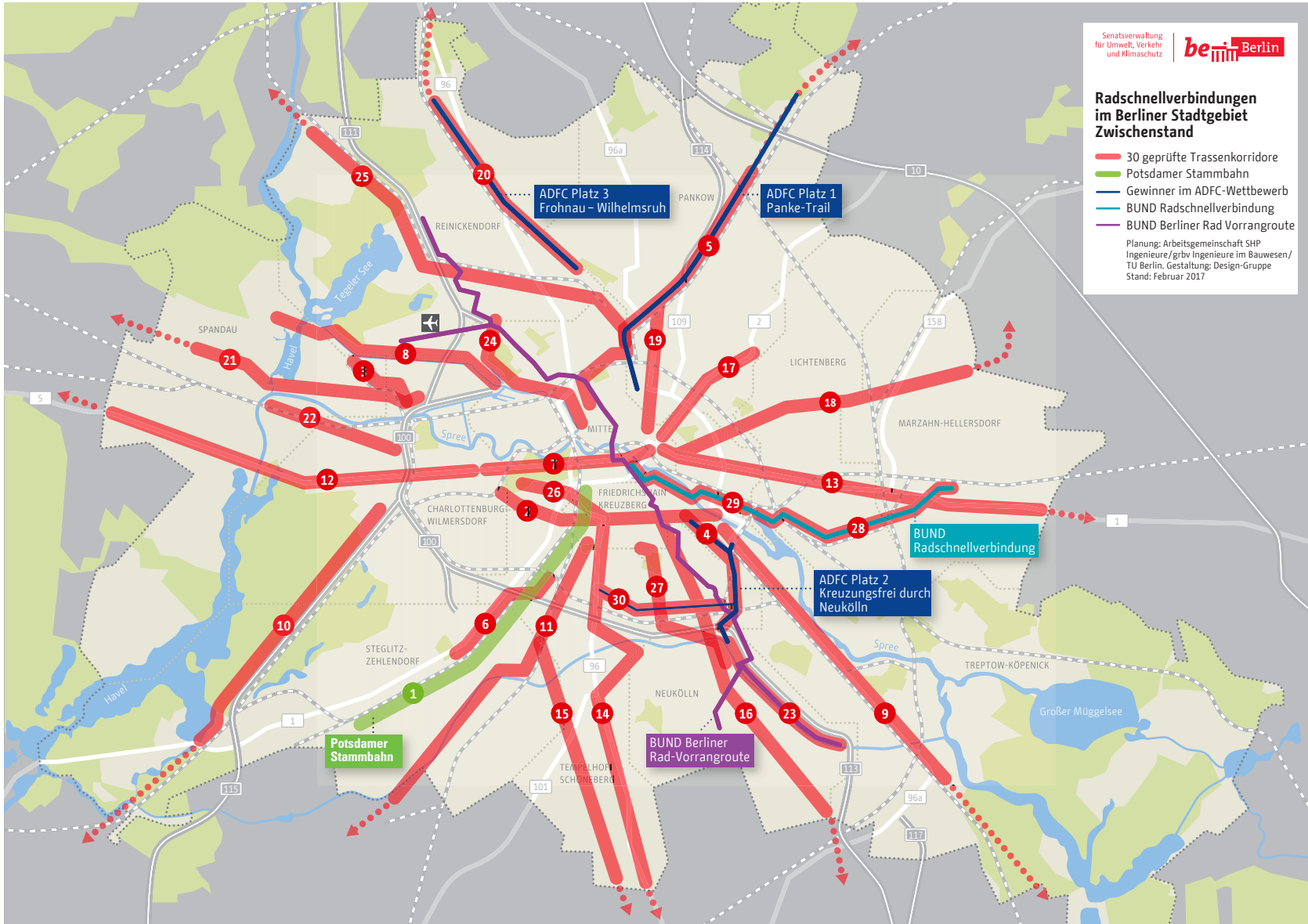


Vorüberlegungen, Ideenwettbewerb

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

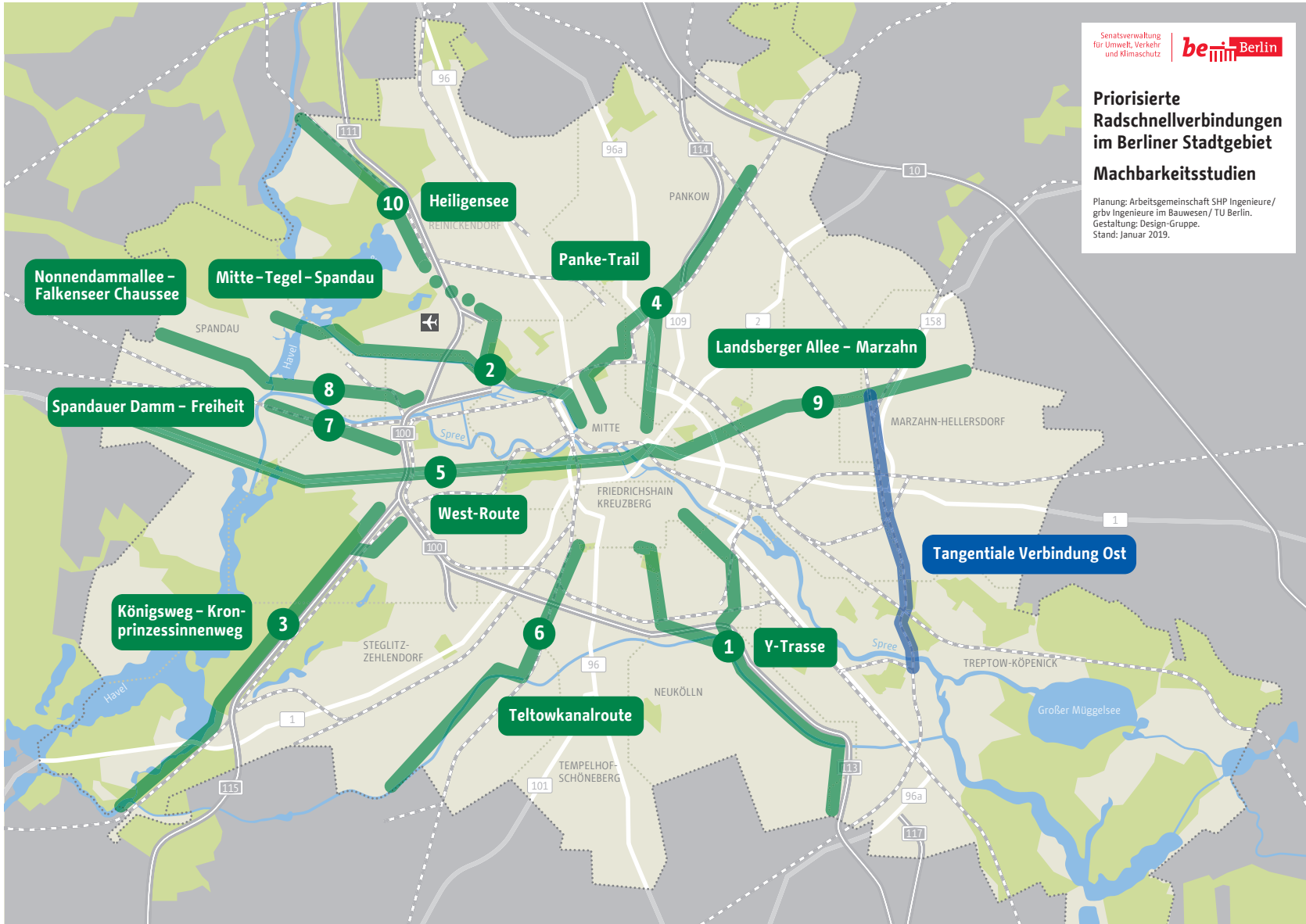
Wirtschaftlichkeit  
Kosten Umbau  
Kosten Ausbau Strecke  
Kosten Bauwerke  
Kosten Betrieb/  
Unterhaltung

Ausschreibung infraVelo

**Machbarkeits-  
untersuchung**

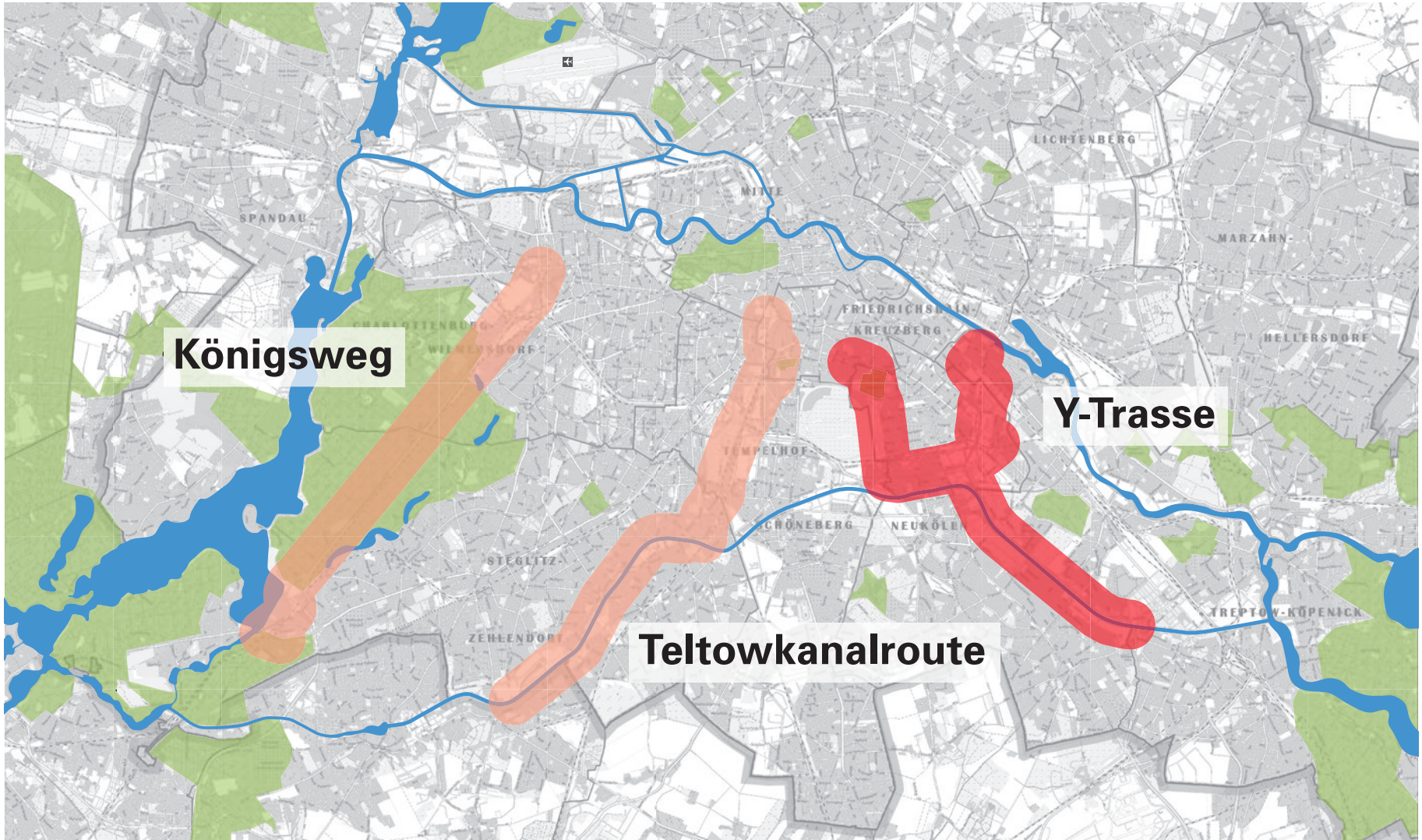
E = Ersteinschätzung

# Machbarkeitsuntersuchungen: 10 Trassen





# Machbarkeitsuntersuchungen/ Planungs-/Fachplanungsleistungen





# Y-Trasse – Befahrung



# Untersuchte Varianten





# Bereiche

- 1 Hasenheide/  
Oderstraße
- 2 Görlitzer Bahnhof/  
Betriebsweg A 100
- 3 Betriebsweg A 113
- 4 Delfter Ufer/  
Rungiusstraße/  
Britzer Verbindungs-  
kanal

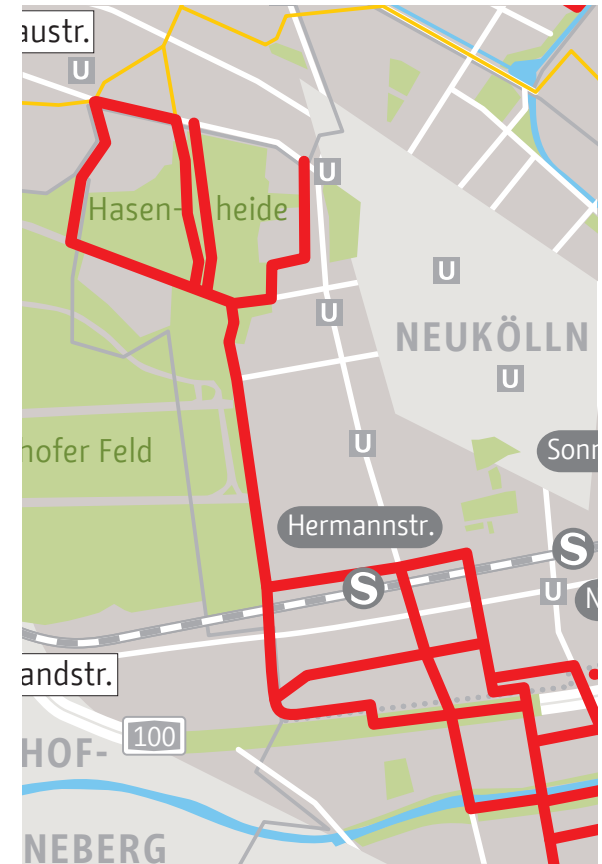


# Bereich 1

## Hasenheide/Oderstraße

Radweg entlang Hasenheide/Tempelhofer Feld

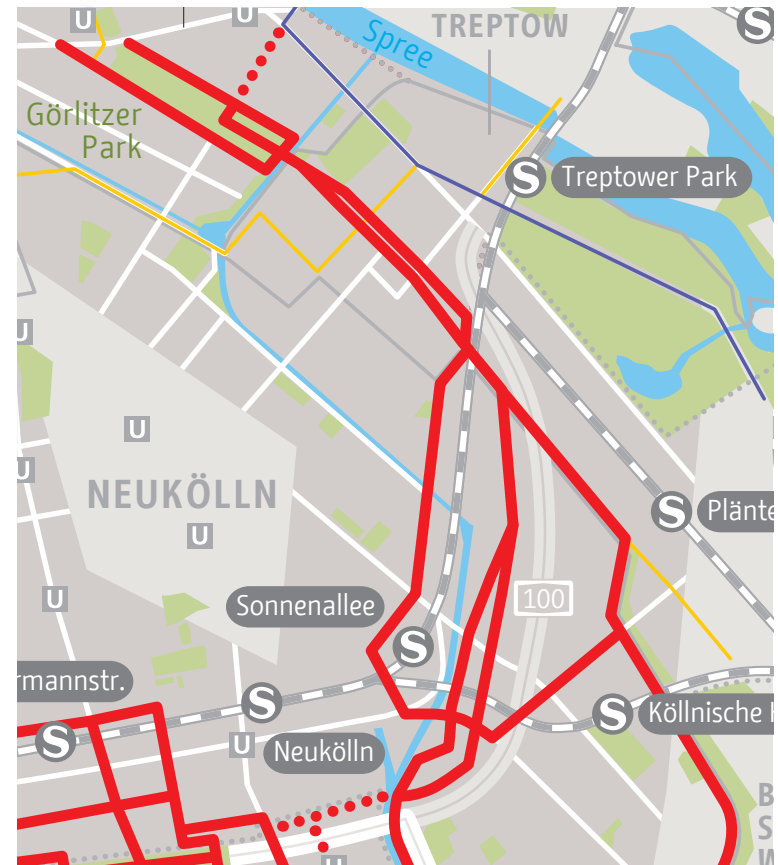
- Umgestaltung der Oderstraße (Fahrradstraße)
- Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge von Fahrradstraßen



## Bereich 2 Görlitzer Bahnhof/ Betriebsweg A 100

Führung auf Görlitzer Bahndamm und Betriebsweg entlang der A 100

- Ausbau Betriebsweg auf RSV-Standard
- Sanierung von Brückenbauwerken
- Alternative Führung auf Mauerweg oder durch Wohnstraßen



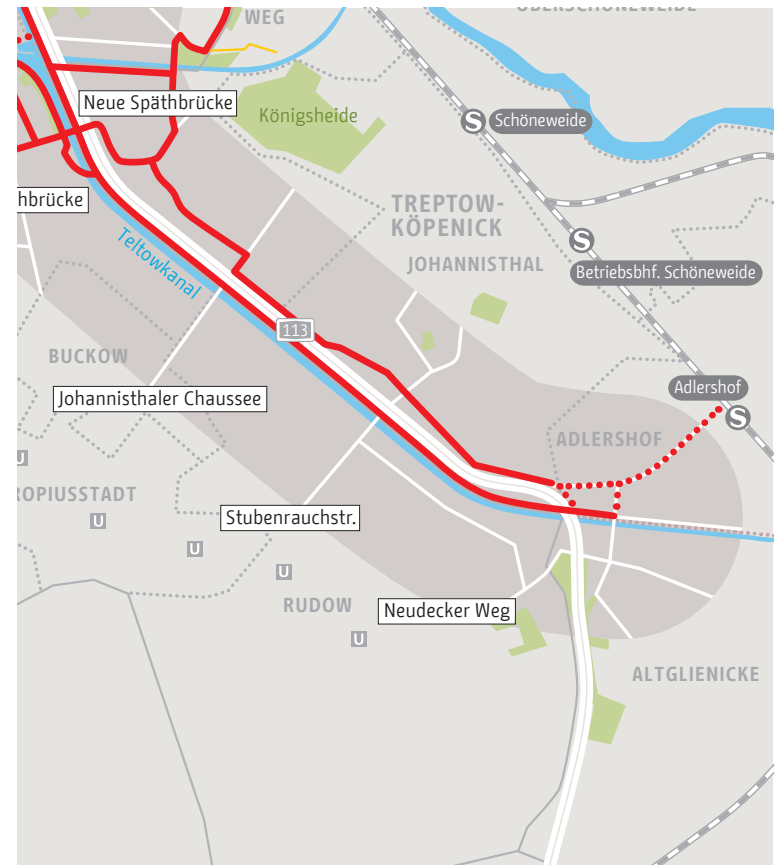


# Bereich 3

## Betriebsweg A 113

Führung zwischen Teltowkanal und A 113

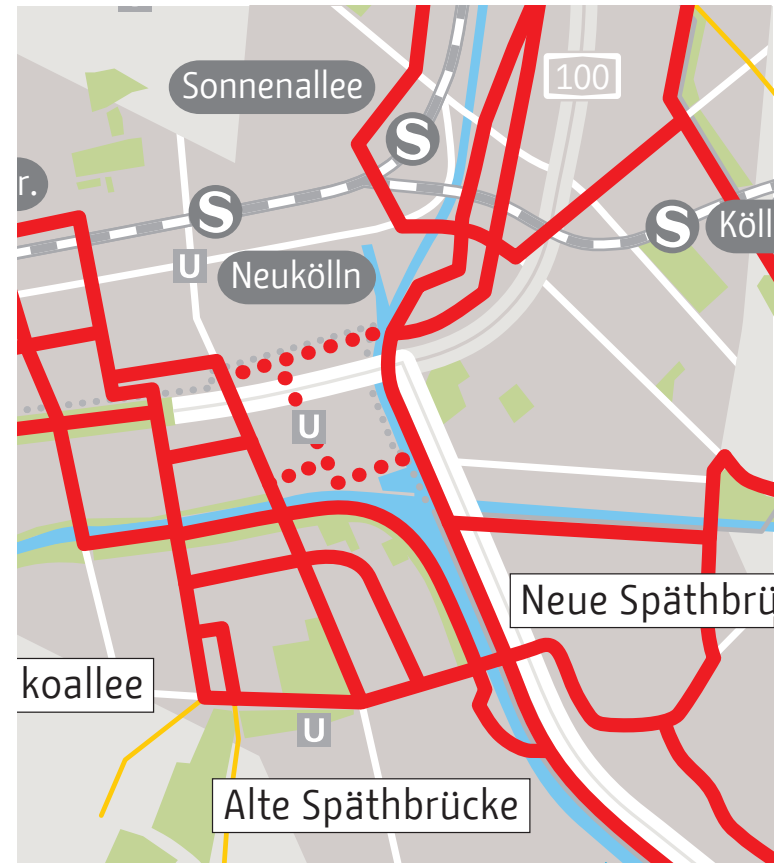
- Ausbau auf RSV-Standard
- Beleuchtung vorsehen
- Mittelfristig: Verbindung über Britzer Verbindungskanal schaffen
- Kurzfristig: Alternativen schaffen  
Alte/Neue Späthbrücke, Mauerweg



# Bereich 4 Delfter Ufer/Rungiusstraße/ Britzer Verbindungskanal

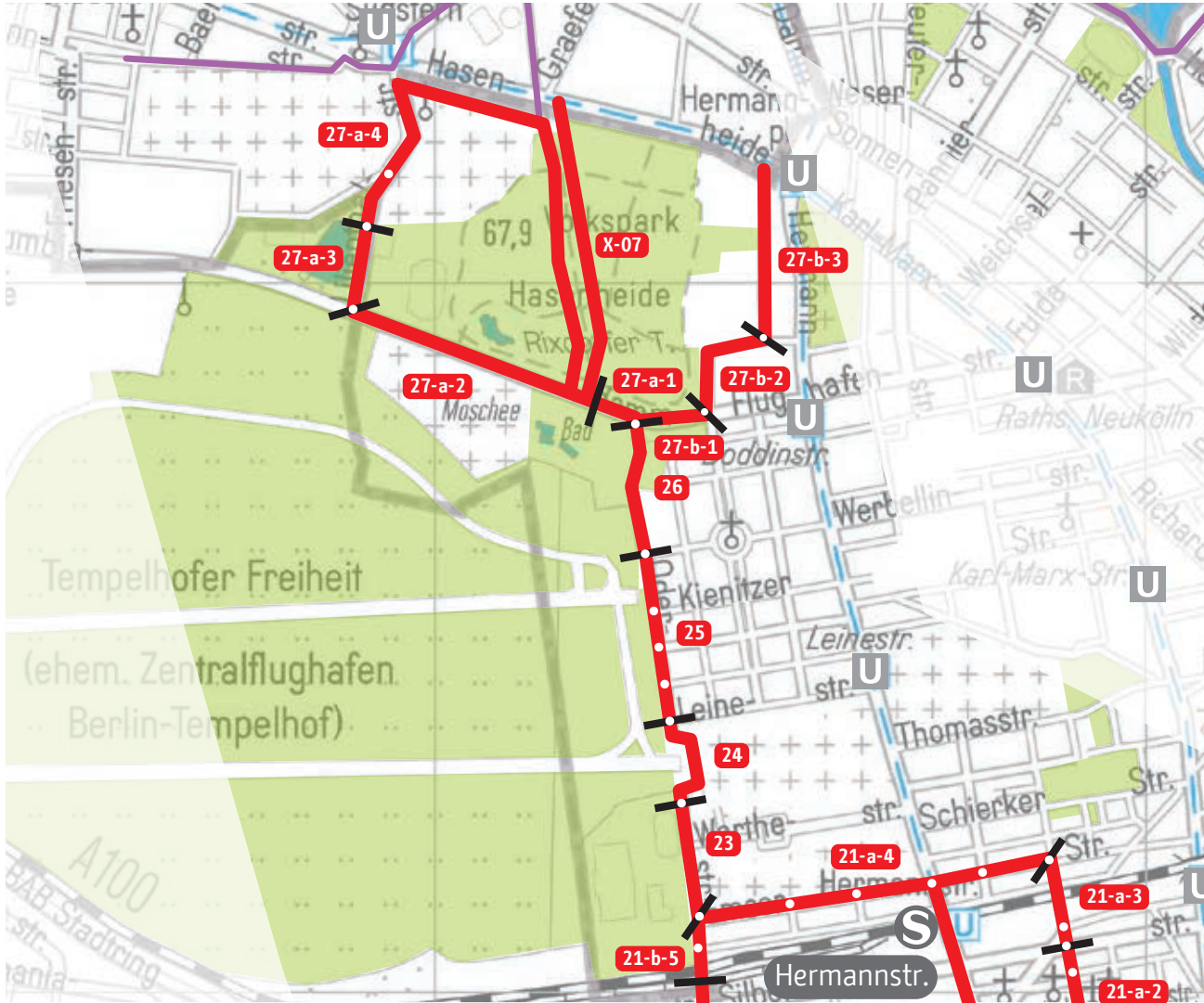
Verbindung der RSV schaffen

- Ausbau Delfter Ufer mit Führung über Alte oder Neue Späthbrücke
- Verbindung über den Britzer Verbindungskanal
- Fahrradstraßennetz schaffen

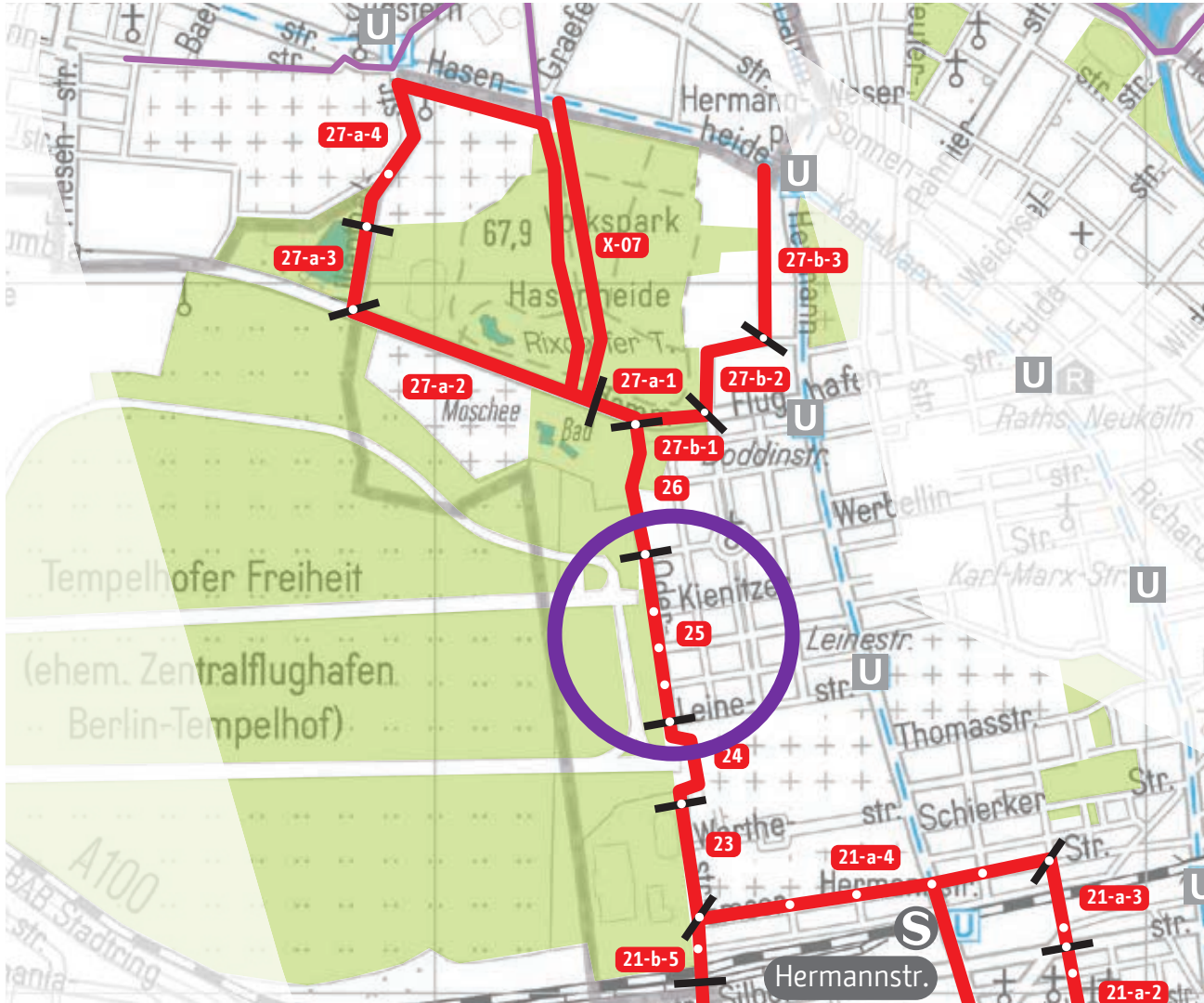




# Abschnitte (Beispiel)



# Abschnitte (Beispiel)



# Steckbrief pro Abschnitt

## Gliederung:

- Verkehrliche Situation
- Städtebau und Straßenraum
- Knotenpunkte
- Handlungsbedarf

Streckenabschnitte		Abschnittsnummer	
Straßenname	Oderstraße	Kommune/Bezirk	Neukölln
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	460 m

Verkehrliche Situation	
Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Neukölln
Einbahnstraßen Regelung <input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>	
Verkehrsstärke	<input type="text"/> Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	2
Fahrbahnbreite	11 m
zulässige Geschwindigkeit	30 km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	Nein
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	<input type="text"/> m
Radverkehrsanbindung	-
Fußverkehr	Getrennt
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Beidseitig, Längs- und Schr
Parkdruck	Hoch
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Barrierefreiheit		Anmerkungen	
Treppe	<input type="checkbox"/>	Tag/Nacht Lösung Tempelhofer Feld nachts geschlossen	
Poller	<input type="checkbox"/>		
Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>		
Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>		

Knotenpunkte	
1. Knotenpunkt	KP-063
2. Knotenpunkt	KP-062
3. Knotenpunkt	KP-061
4. Knotenpunkt	KP-060

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Parken neu ordnen (einseitig)





# Torgauer Straße





**Welche Informationen brauchen Sie noch für die Diskussion?**