

Informations- und Dialogveranstaltung
26.02.2020

Tourist-Info im Informationszentrum Marzahn-Hellersdorf



**Radschnellverbindungen in Berlin
Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf**

Agenda

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

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich

Berlin



Kopenhagen



1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich

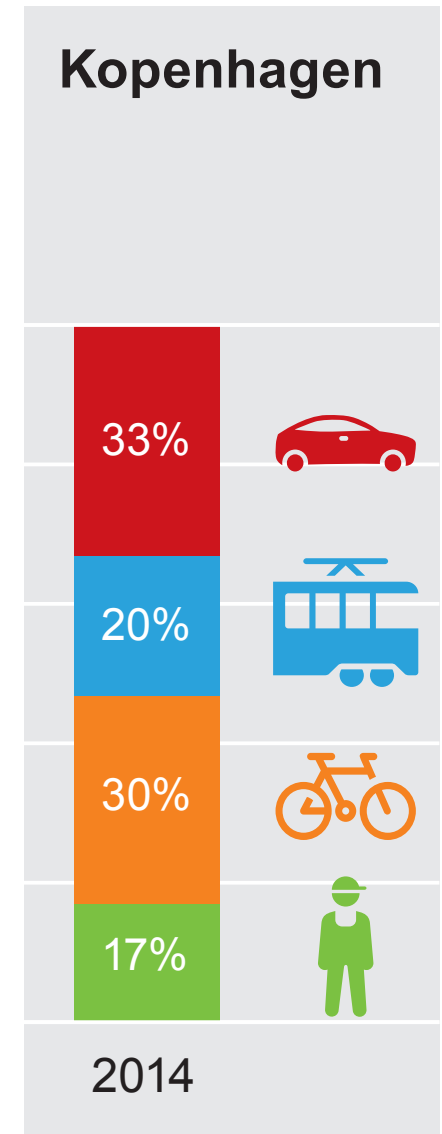
Berlin



Mängel gemäß ADFC-Klimatest:

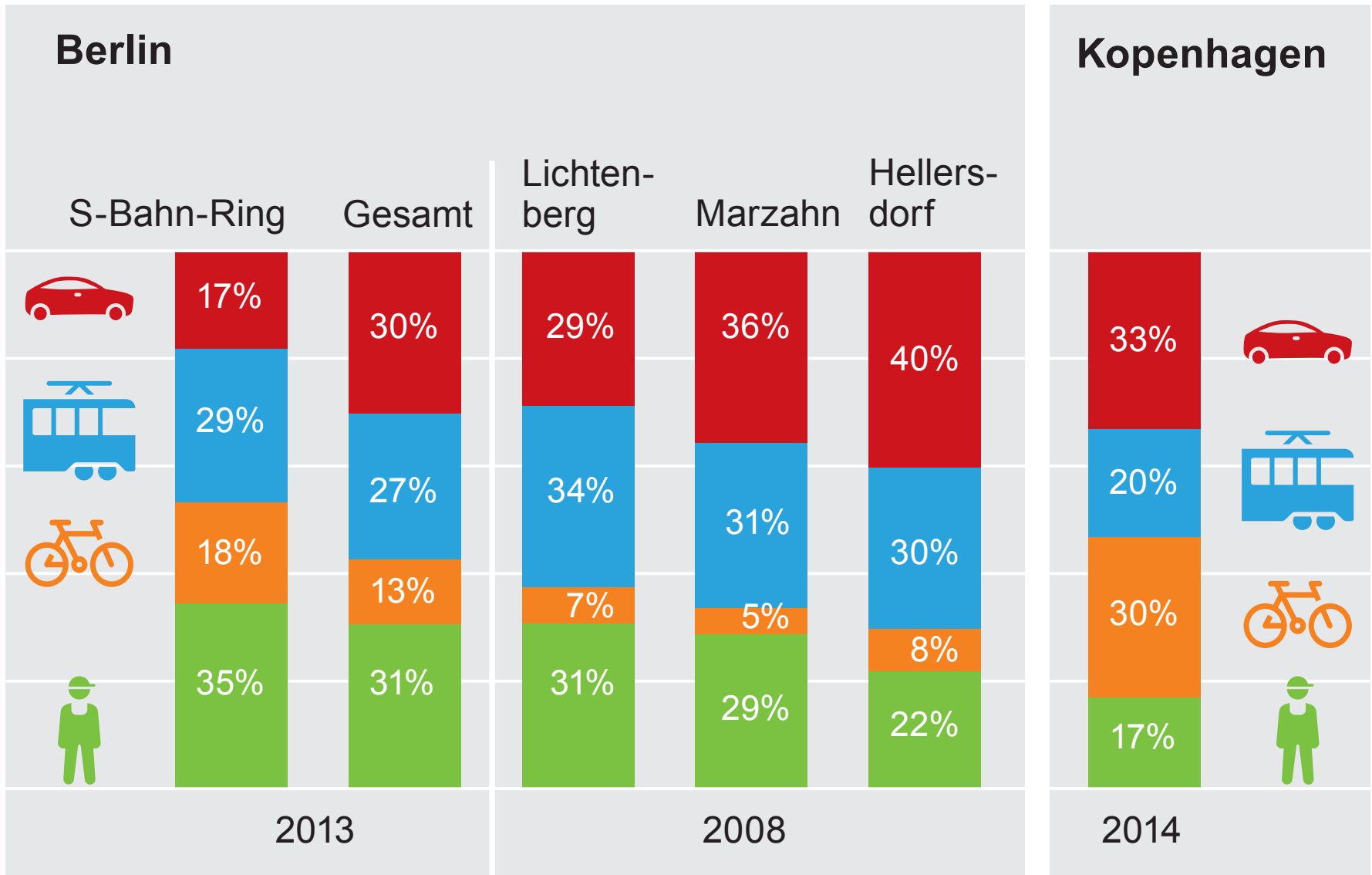
- Breite der Radwege
- Konflikte mit Kfz / Mischverkehr
- Oberfläche
- Ampelschaltungen
- Fahrraddiebstahl
- Falschparker-Kontrolle

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



Quellen: links – SenUVK, rechts – Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



Quellen: links – SenUVK, rechts – Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit



© Københavns Kommune

1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

Königin Louise Brücke / Nørrebrogade in Kopenhagen

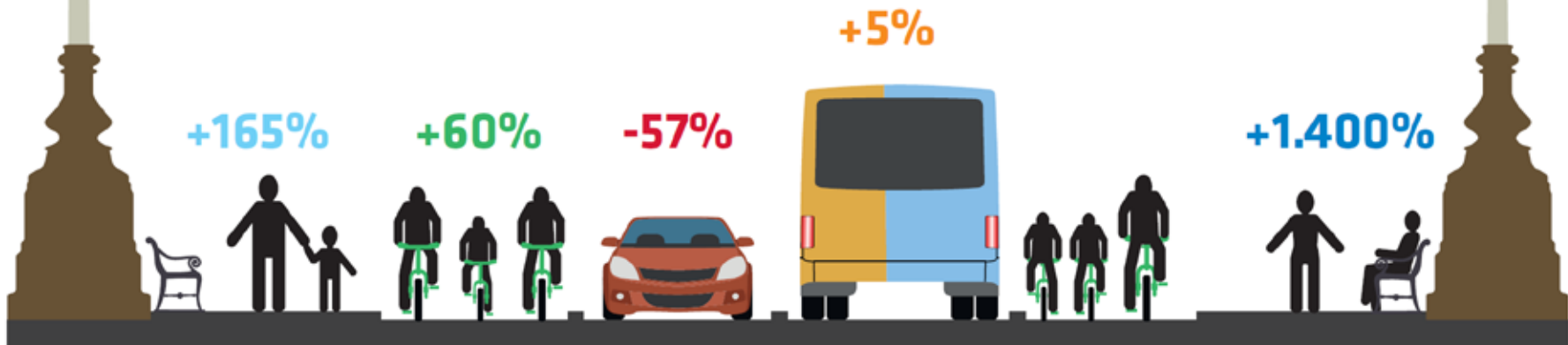
- Eine der meistbefahrenen Fahrradstrecken in Europa
- Fast 50.000 Radfahrende pro Tag, Gesamtverkehr ca. 100.000
- Über 3.500 Radfahrende pro Richtung in der Spitzenstunde
- Umfassender Umbau zugunsten Radverkehr und ÖPNV:
Höhere Leistungsfähigkeit, mehr Aufenthaltsqualität



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

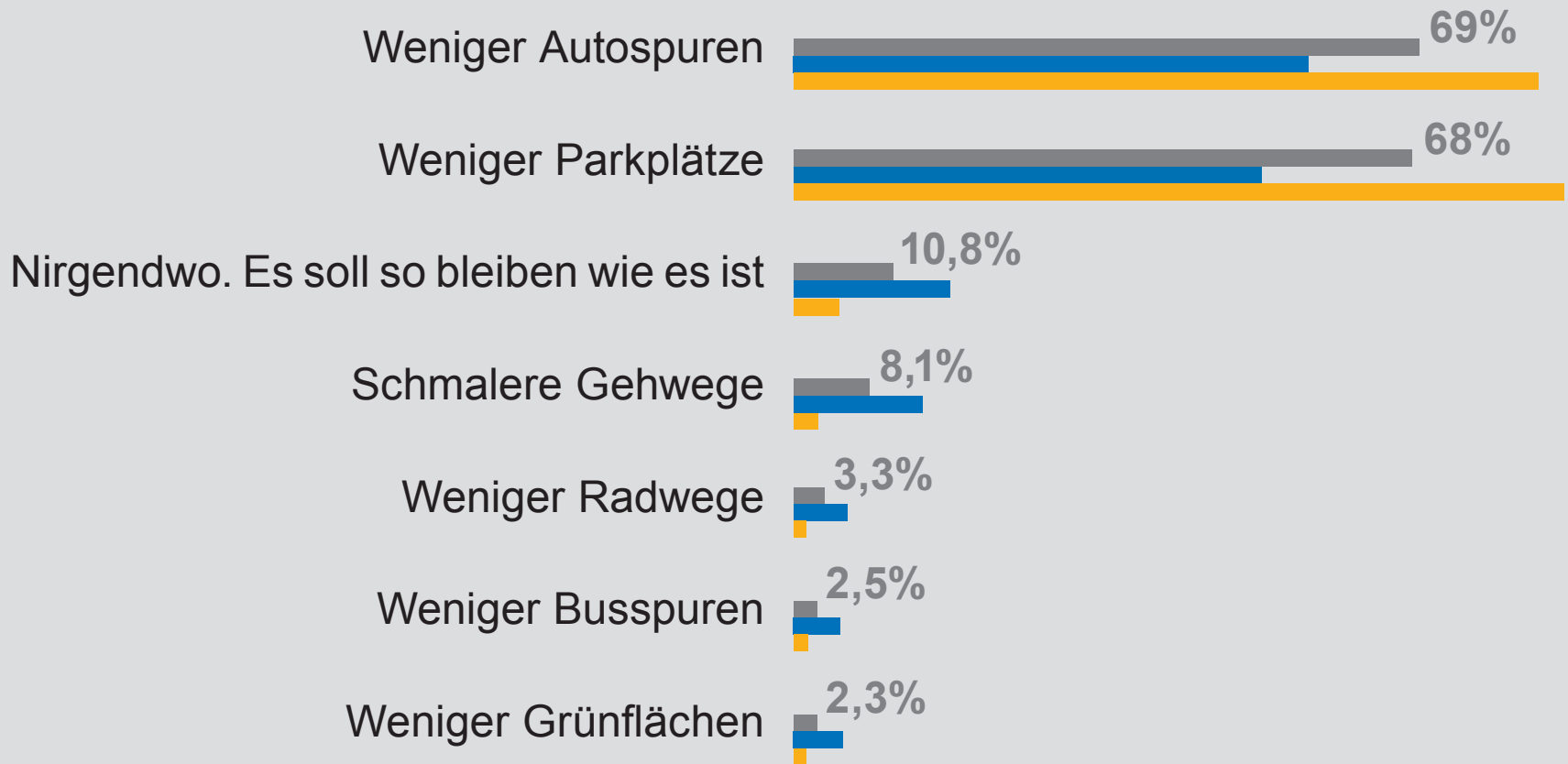


1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

Wo sollte auf Berlins Straßen am ehesten Platz eingespart werden?

Zahl der Antworten N= 3263

■ insgesamt ■ mit Auto ■ ohne Auto



Quelle: Tagesspiegel 18.02.2020
Grafik: Design-Gruppe

1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen



©RAMBØLL/ Københavns Kommune

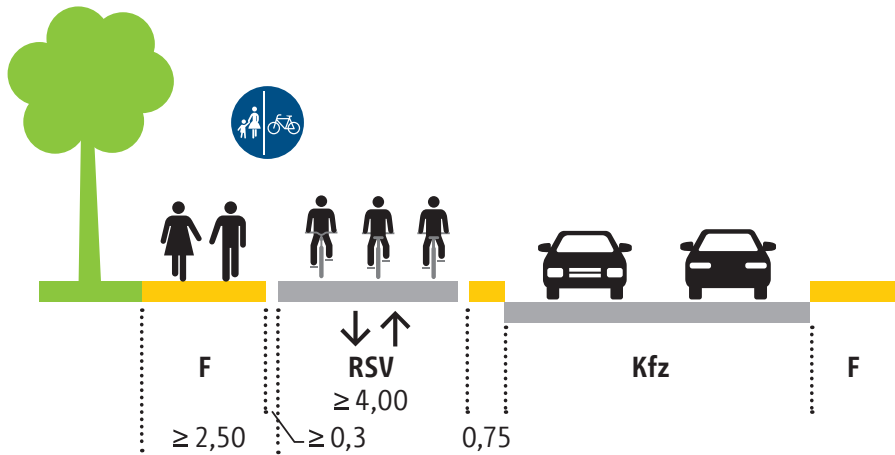
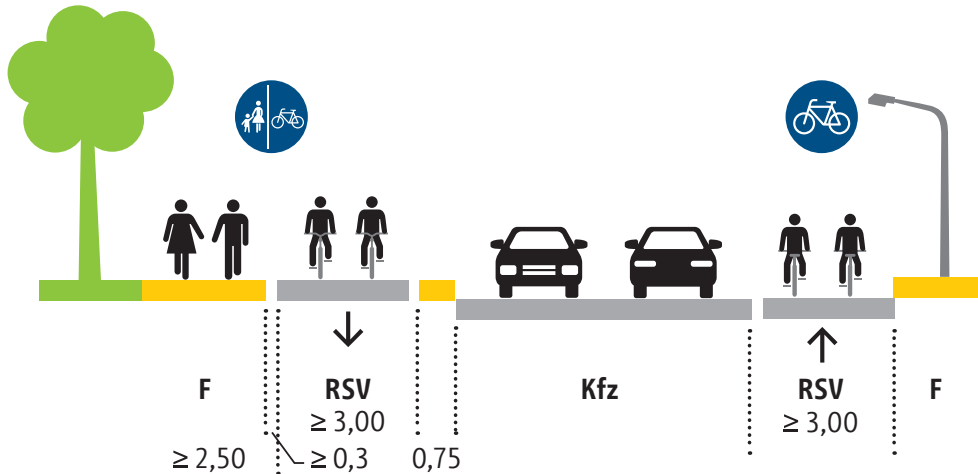
1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen sind

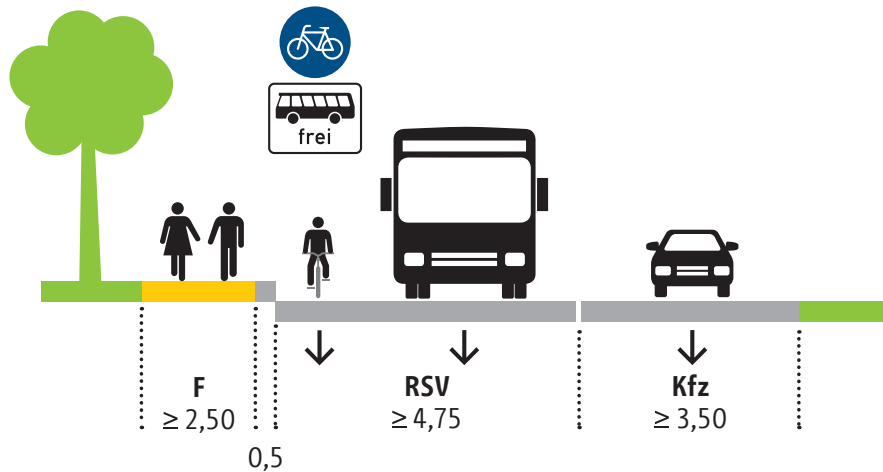
- Effiziente Infrastrukturen (dreimal leistungsfähiger als der Autoverkehr)
- Ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Flächenentsiegelung
- Schnelle Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Mindestens 5 km lang (3 km innerhalb des S-Bahnringes)
- Mindestens 3 m je Richtung breit (4 m bei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



1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



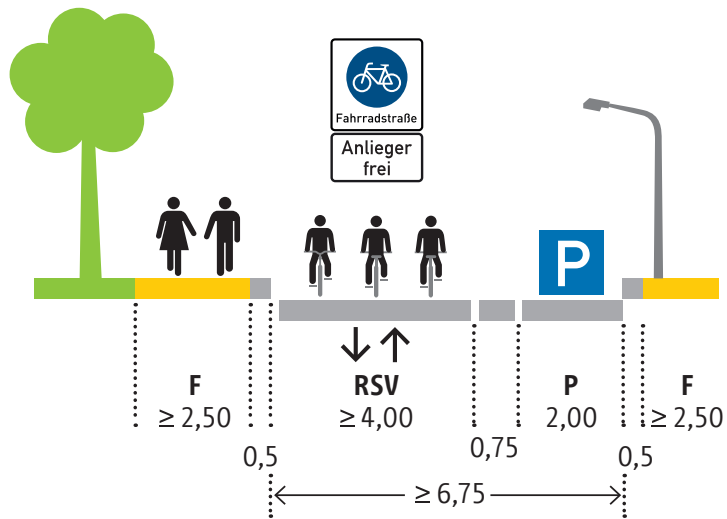
1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



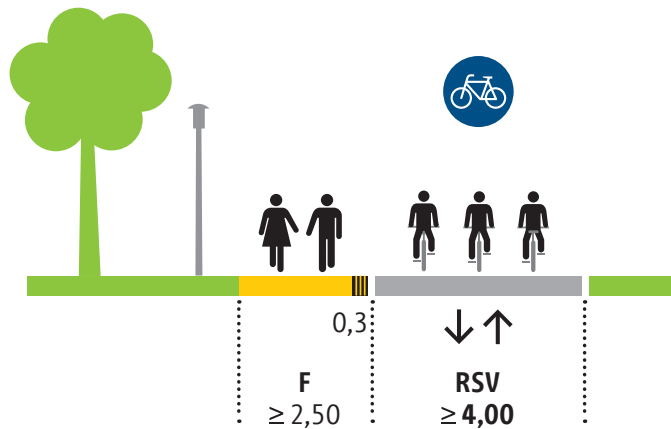
Hauptverkehrsstraße
gemeinsame Führung
Radverkehr
und Linienbusse

*Nur bei geringeren
Radverkehrs- und
Kfz-Aufkommen*

1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



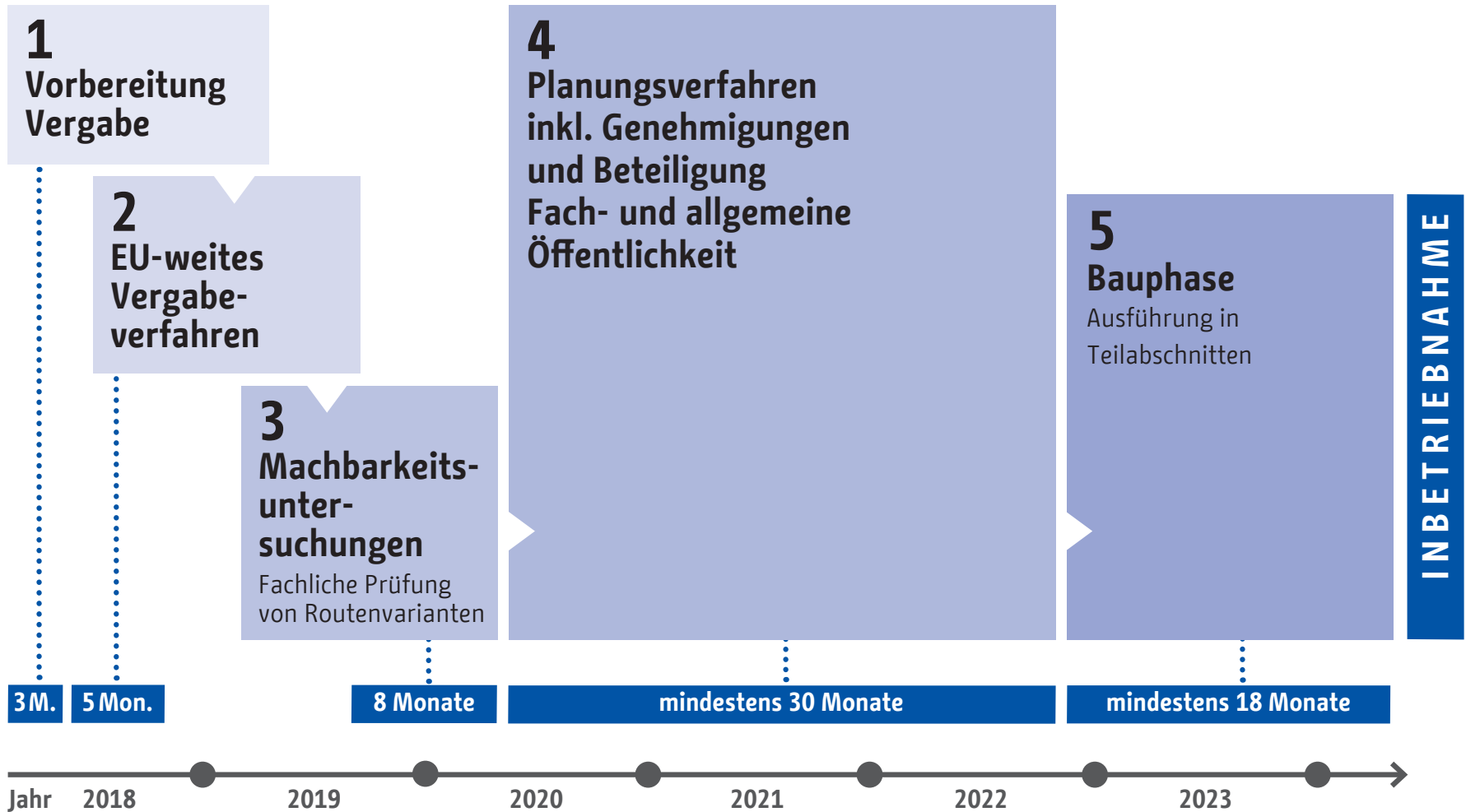
Fahrradstraße



Sonderweg

1. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte

Planung und Bau von Radschnellverbindungen

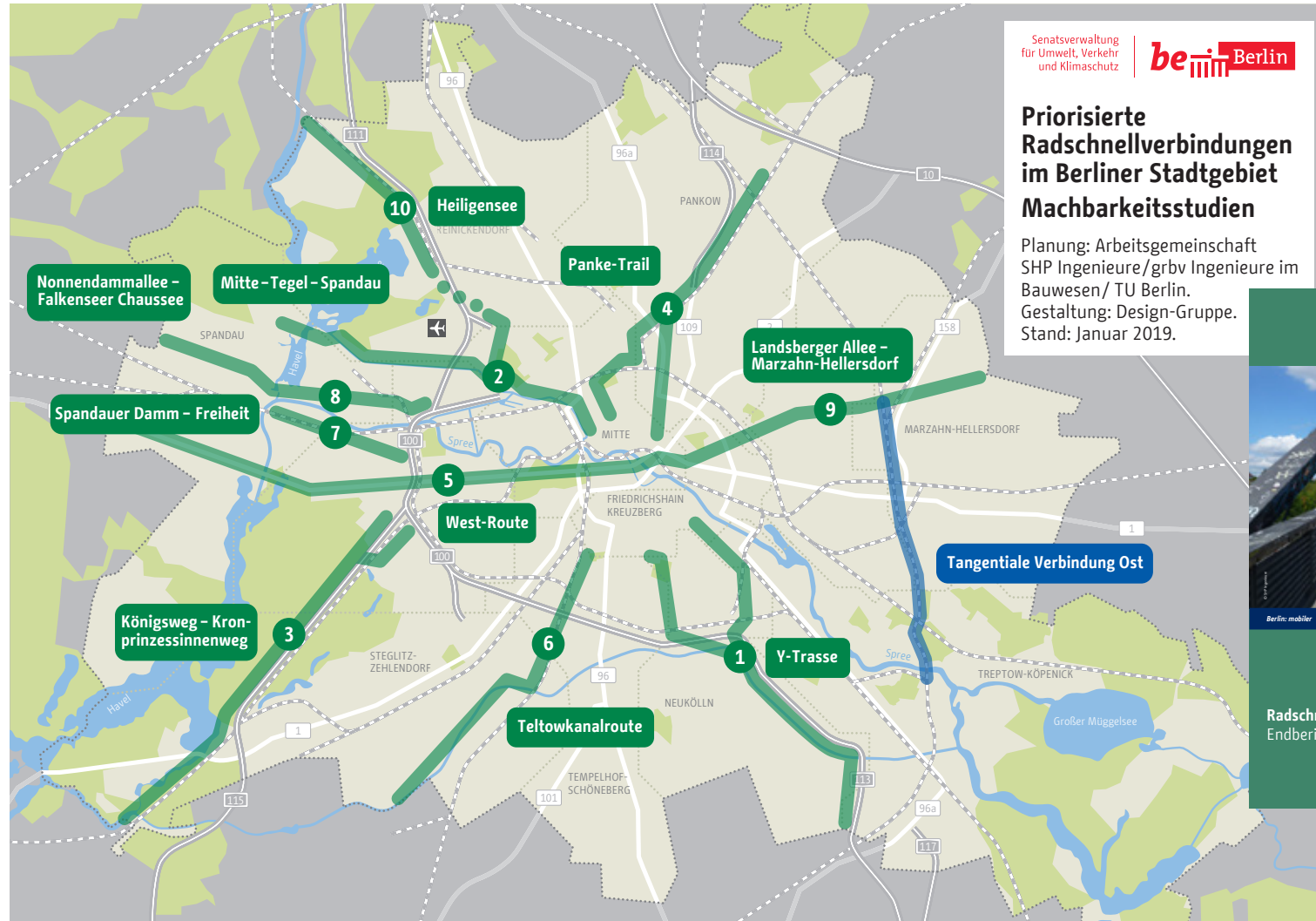


Agenda

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

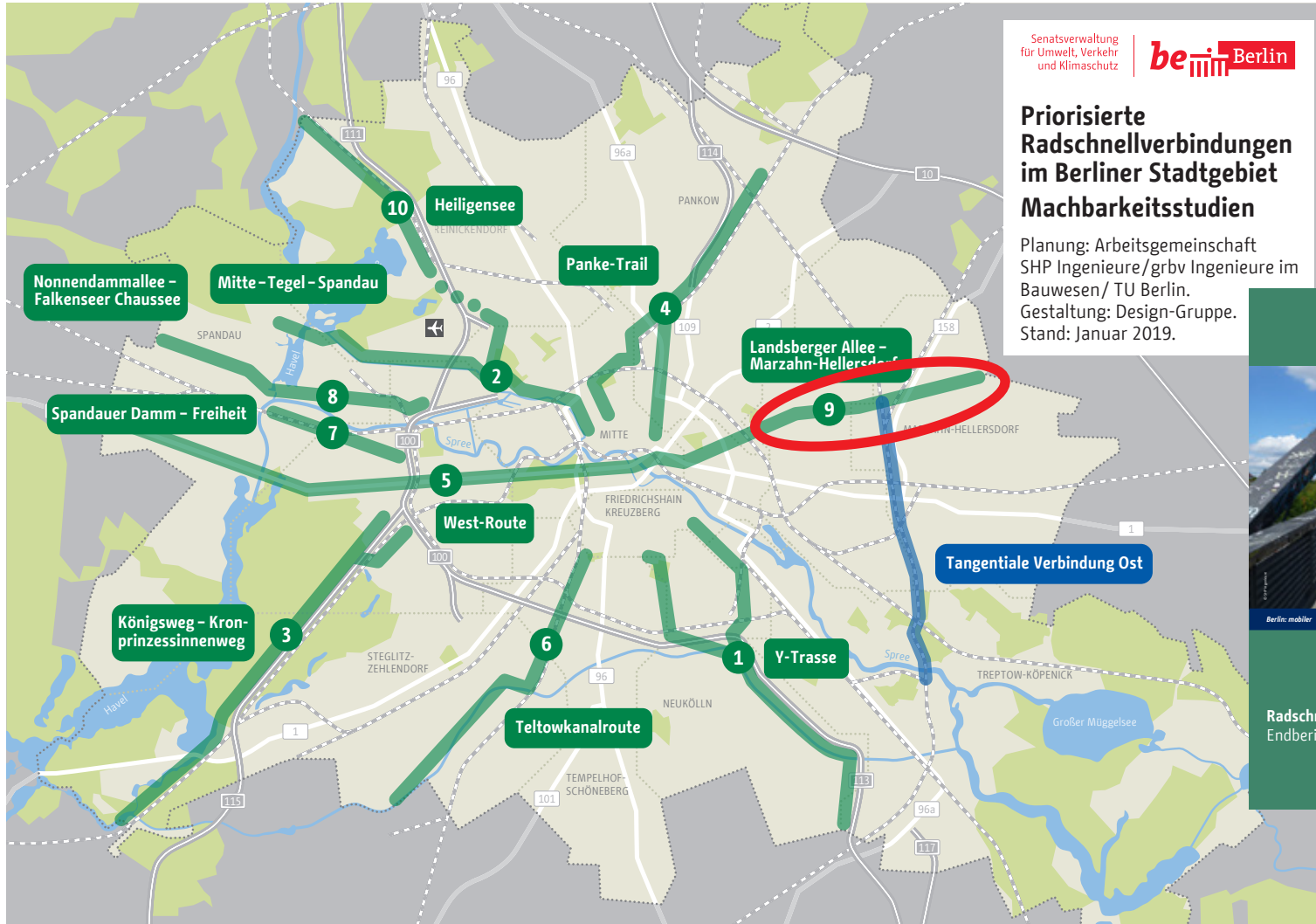
2. Trasse und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

Untersuchung von 30 Korridoren / 11 prioritäre RSV



2. Trasse und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

Untersuchung von 30 Korridoren / 11 prioritäre RSV



2. Trasse und Varianten | Potenziale



2. Trasse 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. Trasse und Varianten | Potenziale

Wegelängen Pkw-Fahrten (Verkehrsmodell 2030)

< 5 km: 2.700 Fahrten (5%)
< 10 km: 13.600 Fahrten (24%)

< 5 km: 1.600 Fahrten (5%)
< 10 km: 9.800 Fahrten (28%)



< 5 km: 2.800 Fahrten (12%)
< 10 km: 11.800 Fahrten (52%)

< 5 km: 4.100 Fahrten (20%)
< 10 km: 10.800 Fahrten (54%)

Agenda

1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
2. Was zeichnet die Trasse und die 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 Muster aus Potenzialuntersuchung und Kopenhagen)

Heute: Vorstellung der ersten Bewertungsergebnisse

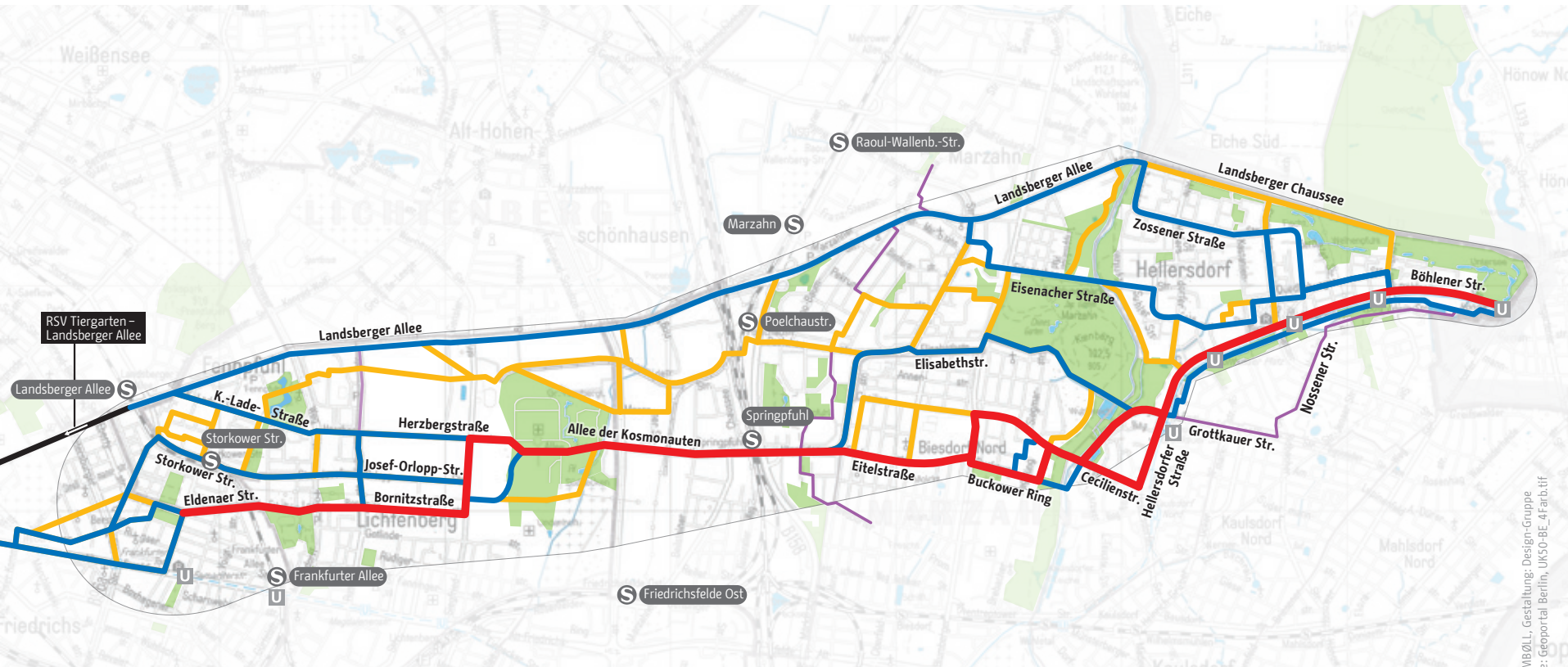
3. Bewertungskriterien

- Verkehrsanlagen für Radfahrende
- Reisequalität für Radfahrende
- Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel
- Umweltverträglichkeit
- Raumordnung – Städtebau
- Erschließung – Verknüpfung
- Wirtschaftlichkeit: Investitionskosten/Zusätzliche Potenziale

Agenda

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

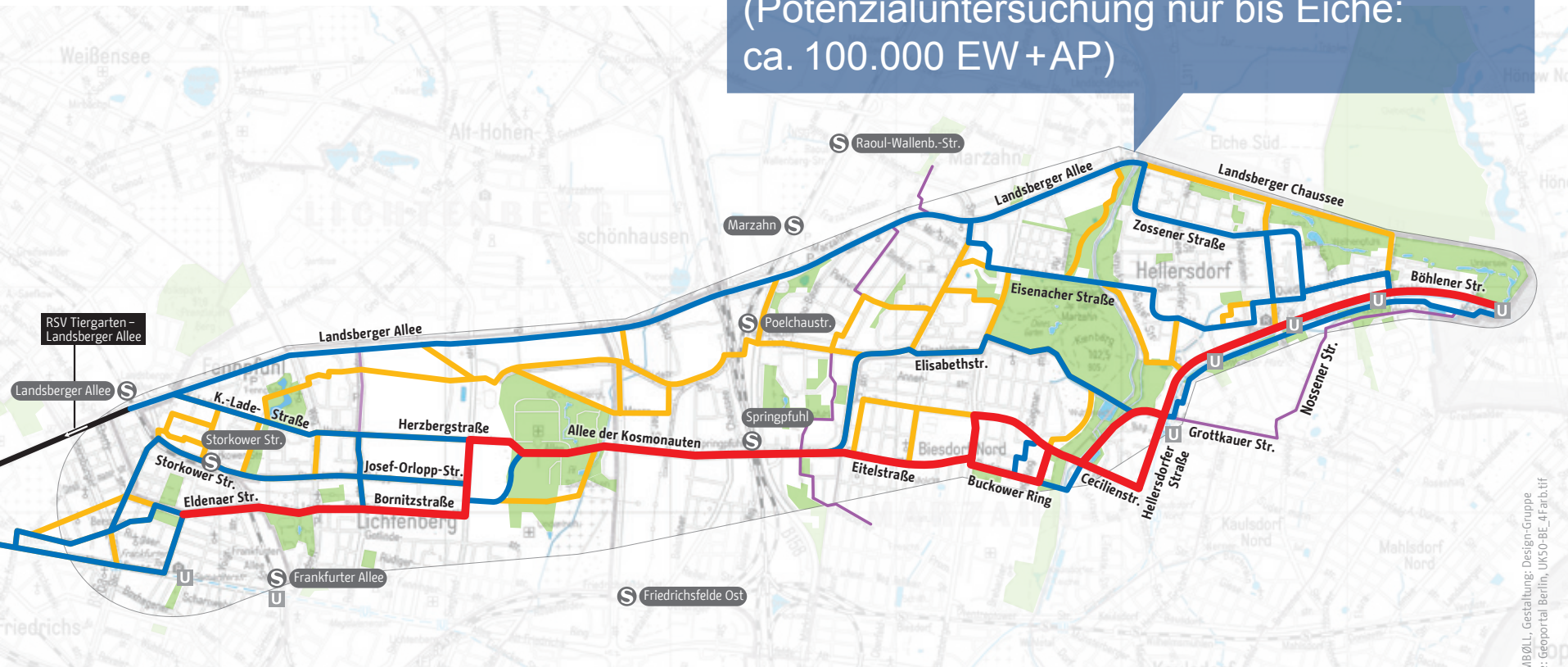
4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

EW Einwohner*innen
AP Arbeitsplätze

9.0 (Trasse Potenzialuntersuchung bis Hönow), 13,4–13,7 km: ca. 130.000 EW+AP
(Potenzialuntersuchung nur bis Eiche: ca. 100.000 EW+AP)

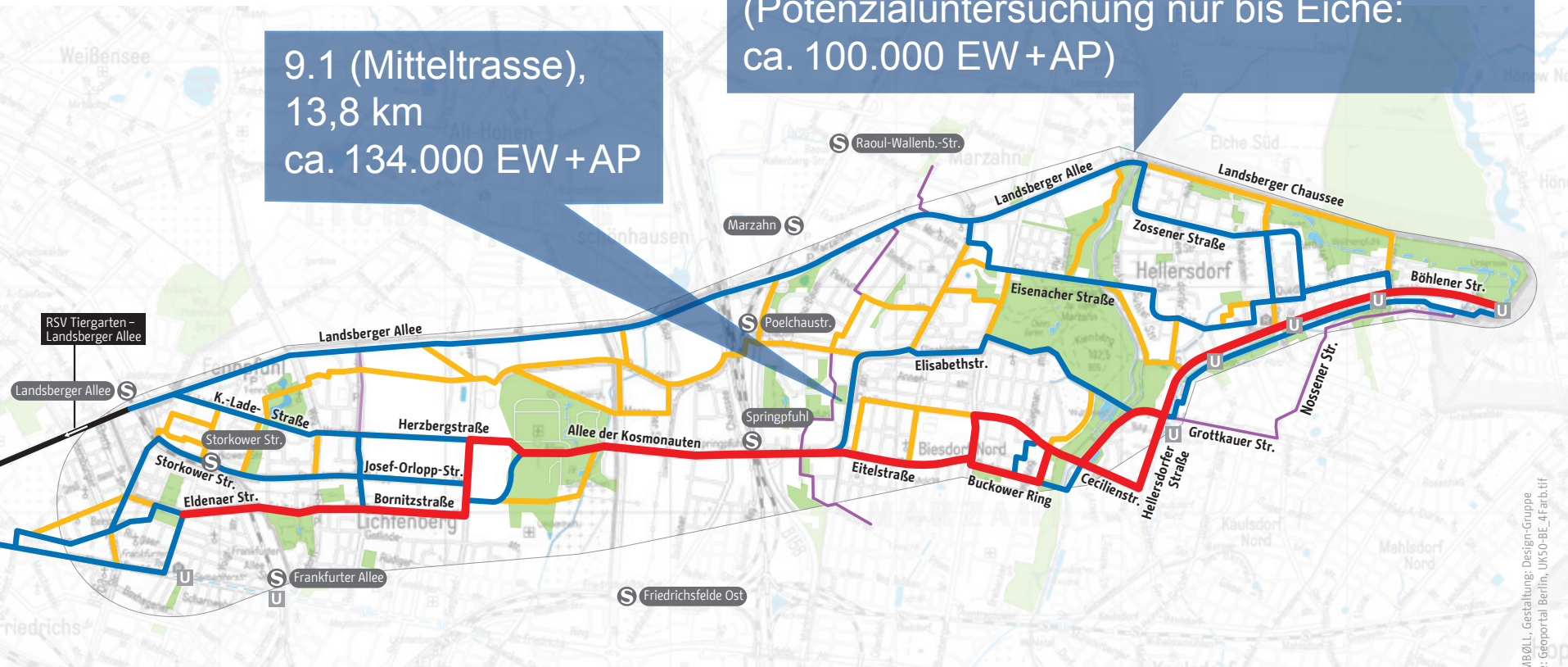


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

EW Einwohner*innen
AP Arbeitsplätze

9.1 (Mitteltrasse),
13,8 km
ca. 134.000 EW+AP

9.0 (Trasse Potenzialuntersuchung bis
Hönow), 13,4–13,7 km: ca. 130.000 EW+AP
(Potenzialuntersuchung nur bis Eiche:
ca. 100.000 EW+AP)



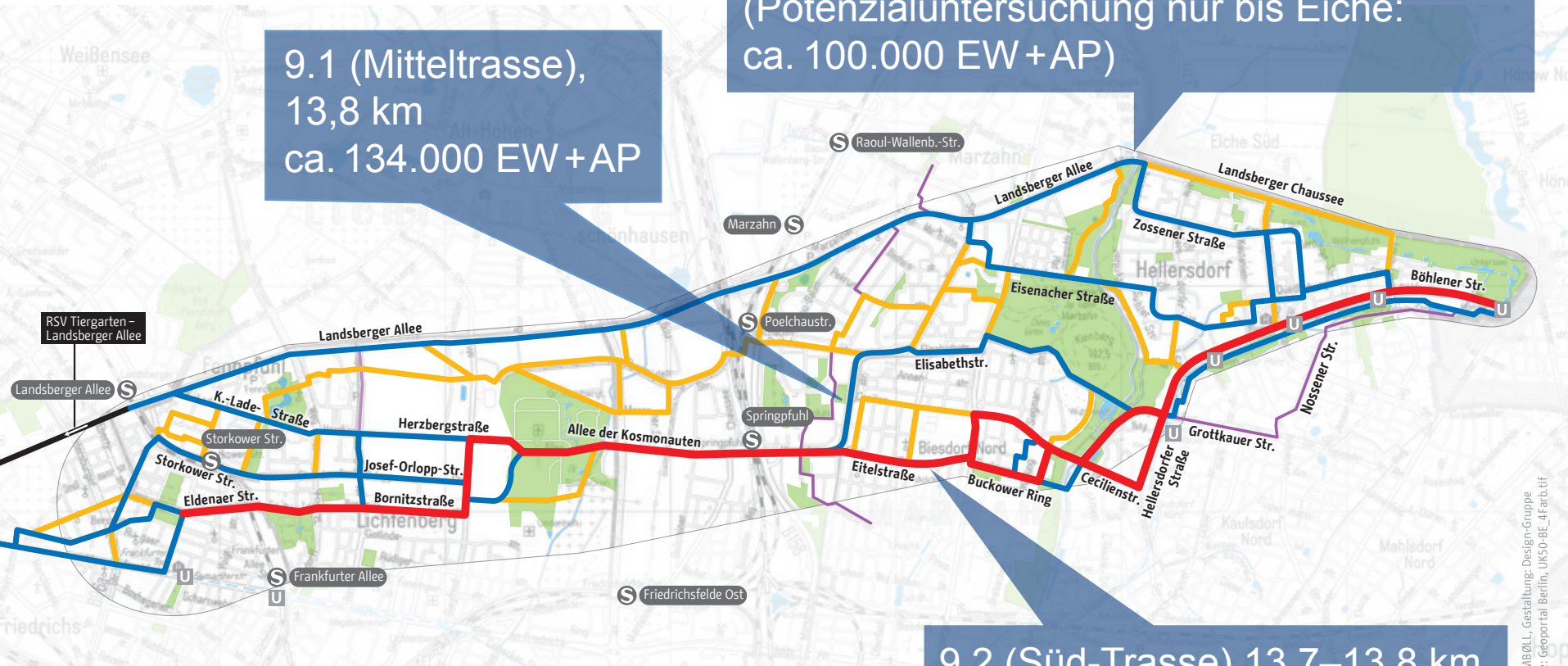
4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

EW Einwohner*innen
AP Arbeitsplätze

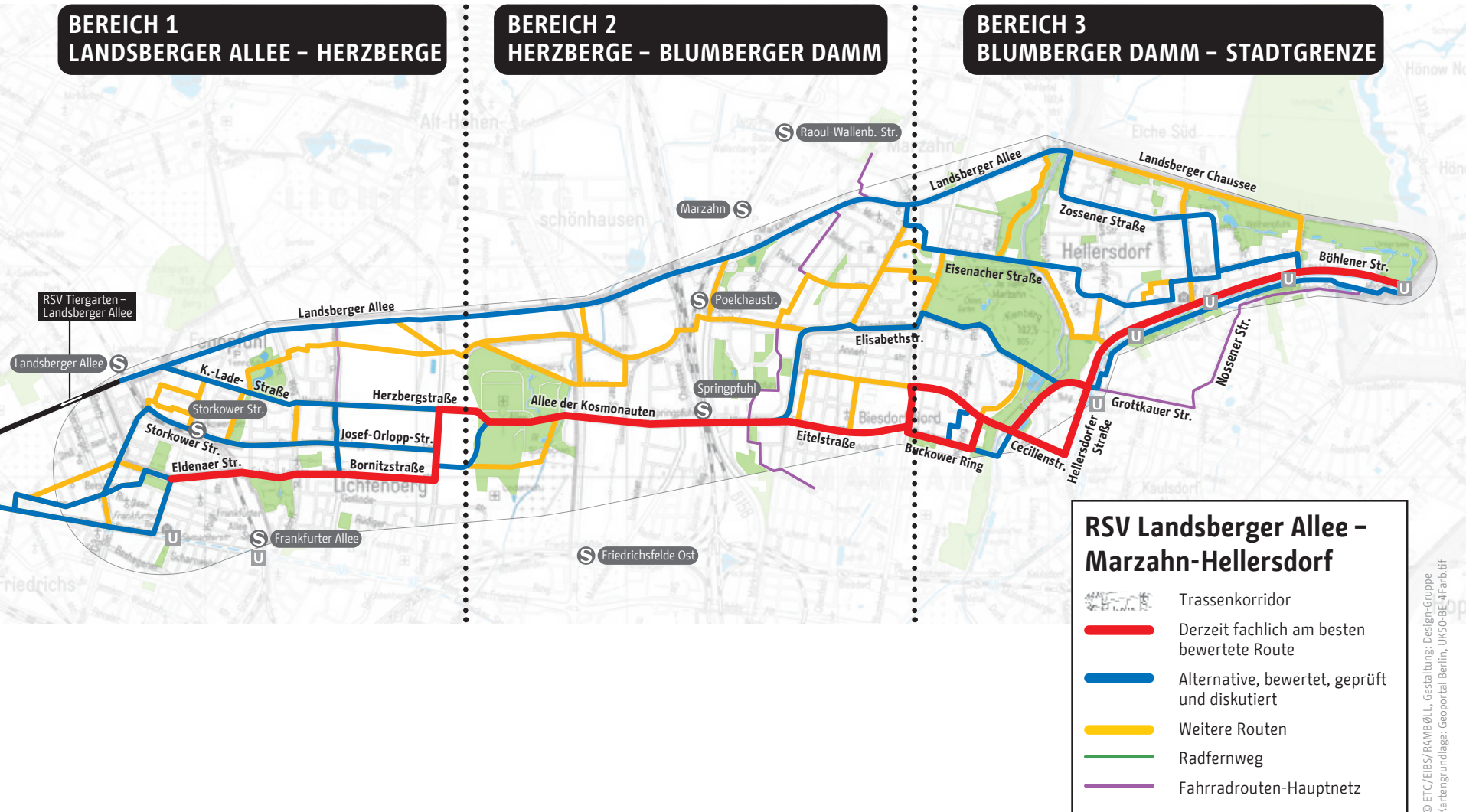
9.0 (Trasse Potenzialuntersuchung bis Hönow), 13,4–13,7 km: ca. 130.000 EW+AP
(Potenzialuntersuchung nur bis Eiche: ca. 100.000 EW+AP)

9.1 (Mitteltrasse),
13,8 km
ca. 134.000 EW+AP

9.2 (Süd-Trasse), 13,7–13,8 km
ca. 138.000 EW+AP

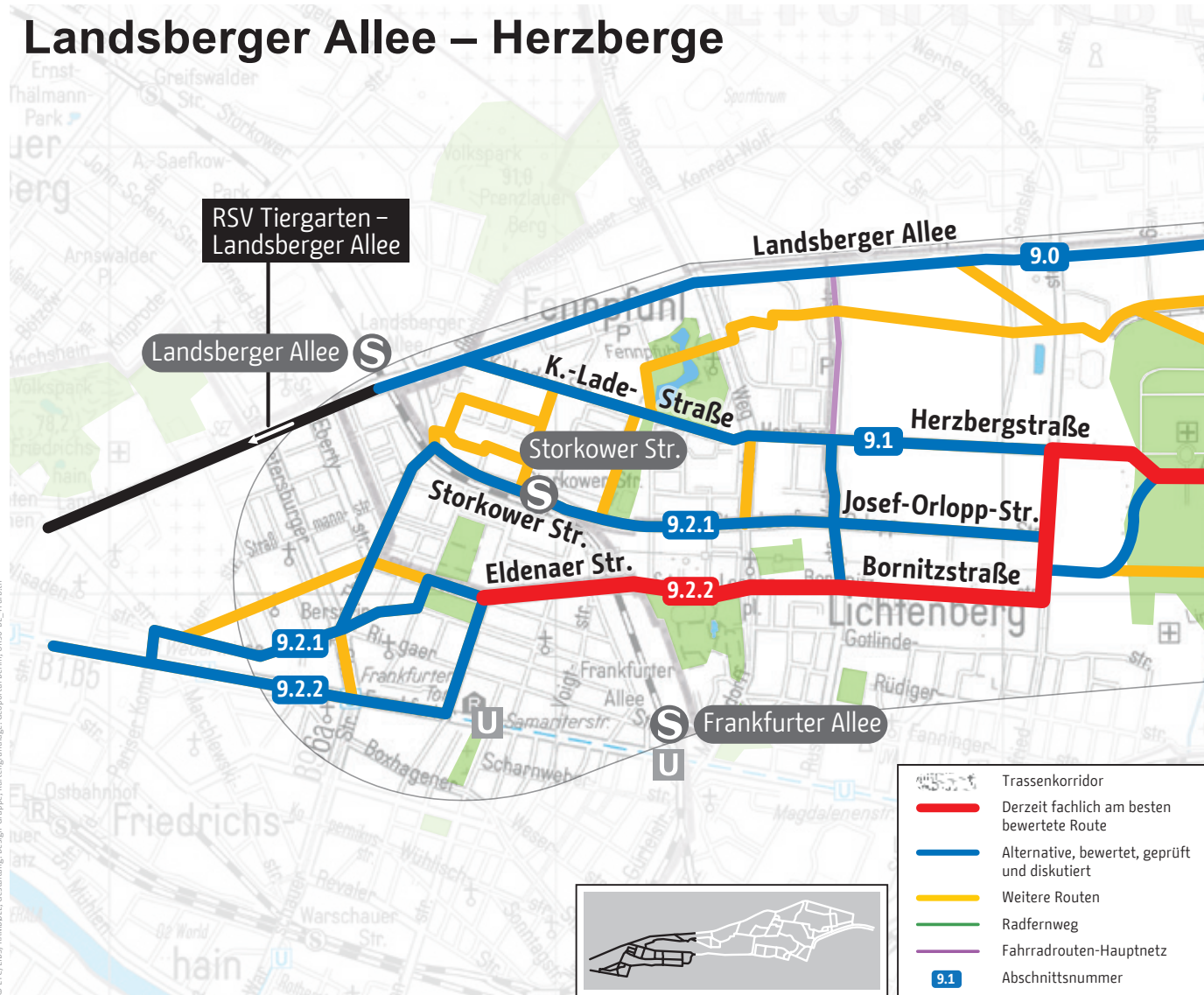


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Abschnitte



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Landsberger Allee – Herzberge



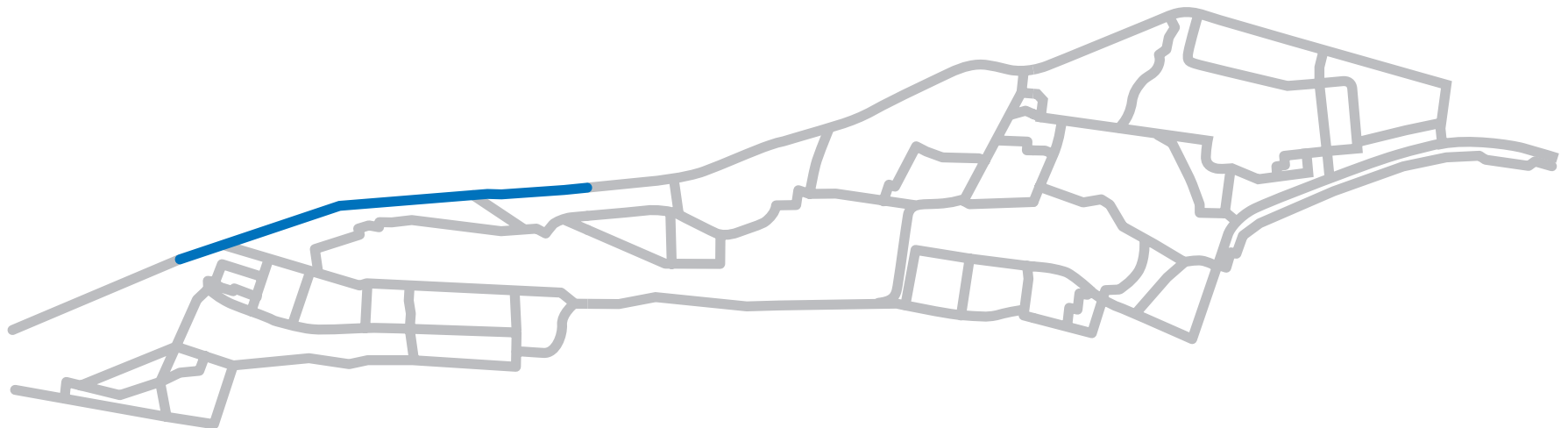
©Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Landsberger Allee – Herzberge

RSV 9.0: Landsberger Allee

- +/- 3,34 km, kürzeste Streckenlänge, aber 15 min. Reisezeit
- + Keine Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Großzügige Platzverhältnisse auf der Landsberger Allee
- 10 Lichtsignalanlagen mit 5,8 min. Verlustzeit
- Hohe Lärm- und Abgasbelastung durch Kraftfahrzeuge auf dieser Haupteinfallstraße

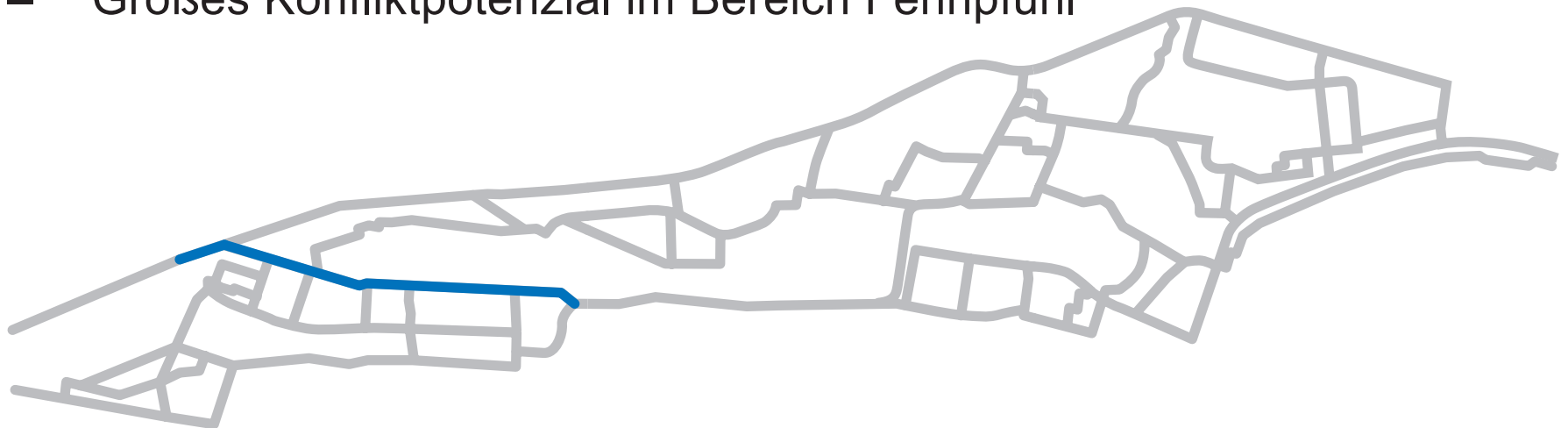


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Landsberger Allee – Herzberge

RSV 9.1: Karl-Lade-Straße/Paul-Junius-Straße/Herzbergstraße

- + 3,35 km, kurze Streckenlänge und 12 min. Reisezeit
- + Abschnittsweise hohe Reise- und Erholungsqualität im Bereich Fennpfuhl parallel zur Straßenbahn
- +/- 5 Lichtsignalanlagen mit 4,3 min. Verlustzeit
- Führung entlang der Straßenbahn (M8, auf Abschnitten auch M5, M6, 21, 37) mit 6 Haltestellen
- Großes Konfliktpotenzial im Bereich Fennpfuhl

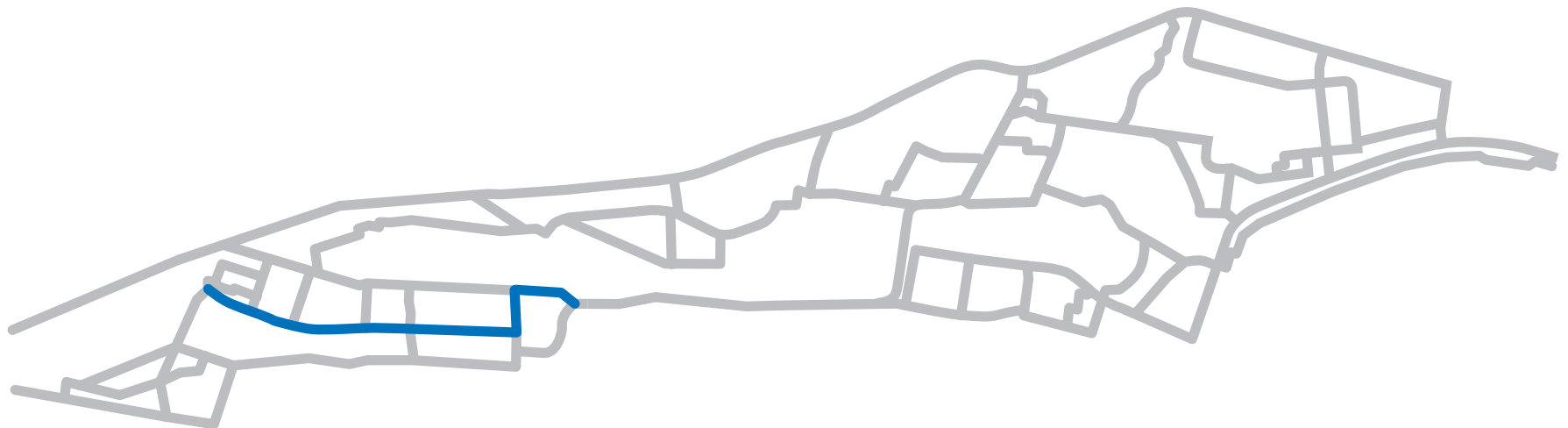


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Landsberger Allee – Herzberge

RSV 9.2.1: Storkower/Josef-Orlopp-Straße/Siegfriedstr./Herzbergstr.

- +/- 3,64 km, längste Strecke und 13,5 min. Reisezeit
- +/- 6 Lichtsignalanlagen mit 3,8 min. Verlustzeit
- +/- Storkower Straße hat knappe Querschnittsreserven für RSV
- +/- Buslinie 240 entlang der Storkower/Josef-Orlopp-Str. mit 6 Haltestellen
- Josef-Orlopp-Straße durch Straßenbäume und bauliche Anlagen im Querschnitt eingeschränkt

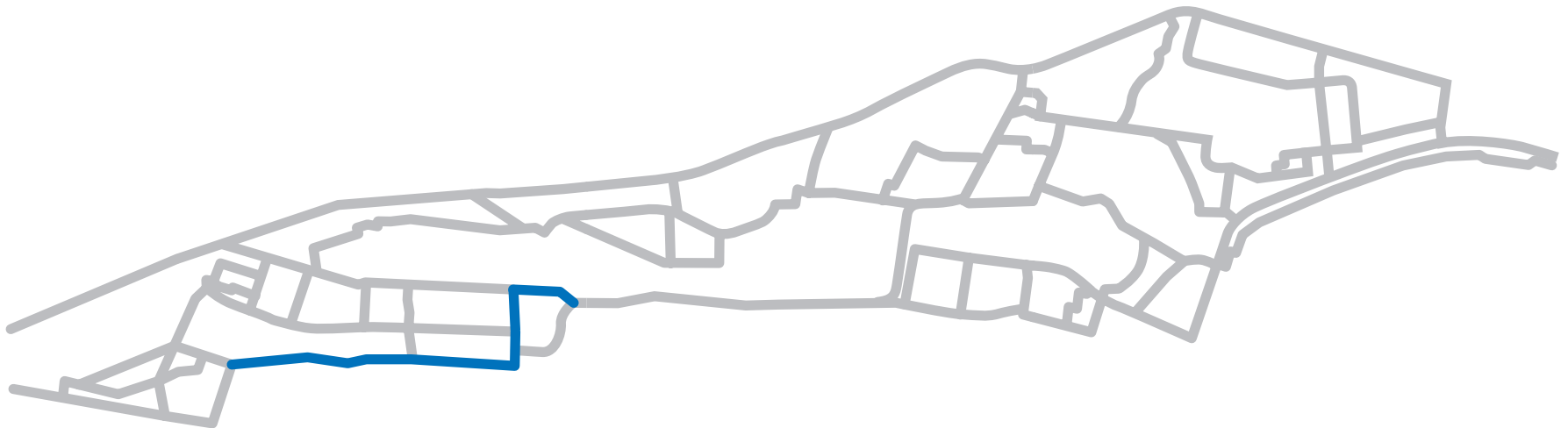


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Landsberger Allee – Herzberge

**RSV 9.2.2: Eldenaer Straße/Scheffelstraße/Bornitzstraße/
Siegfriedstraße/Herzbergstraße**

- 3,62 km, längere Strecke mit 13 min. Reisezeit
- + 5 Lichtsignalanlagen, 3,4 min. = geringste Verlustzeit
- + Keine Bushaltestellen entlang der Strecke
- + **Sehr gute Anbindung an die am besten bewertete Trasse der RSV 9 West**

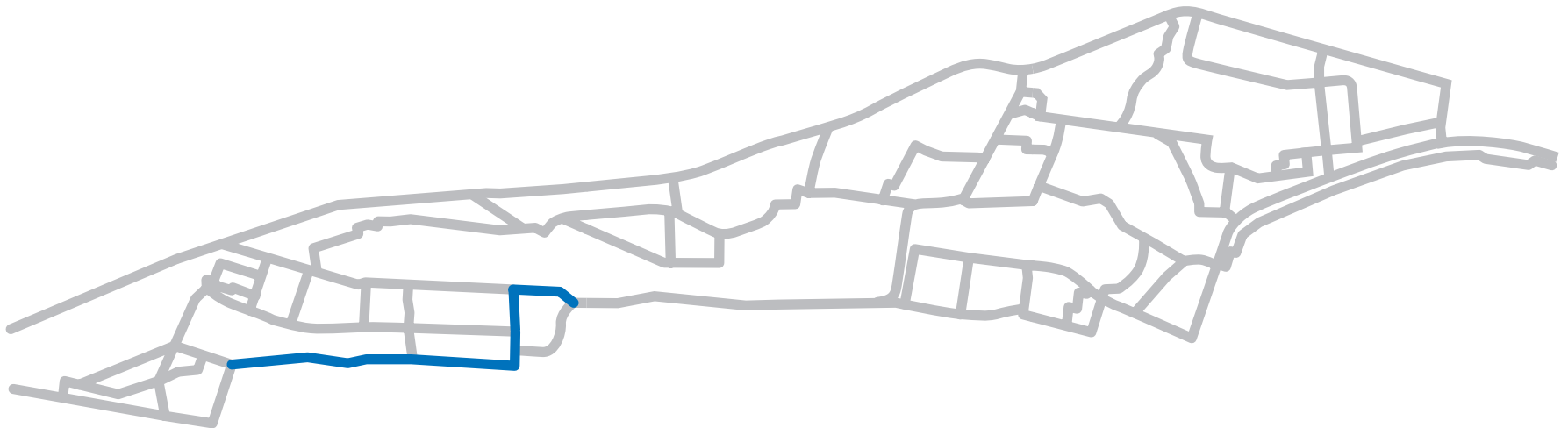


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Landsberger Allee – Herzberge

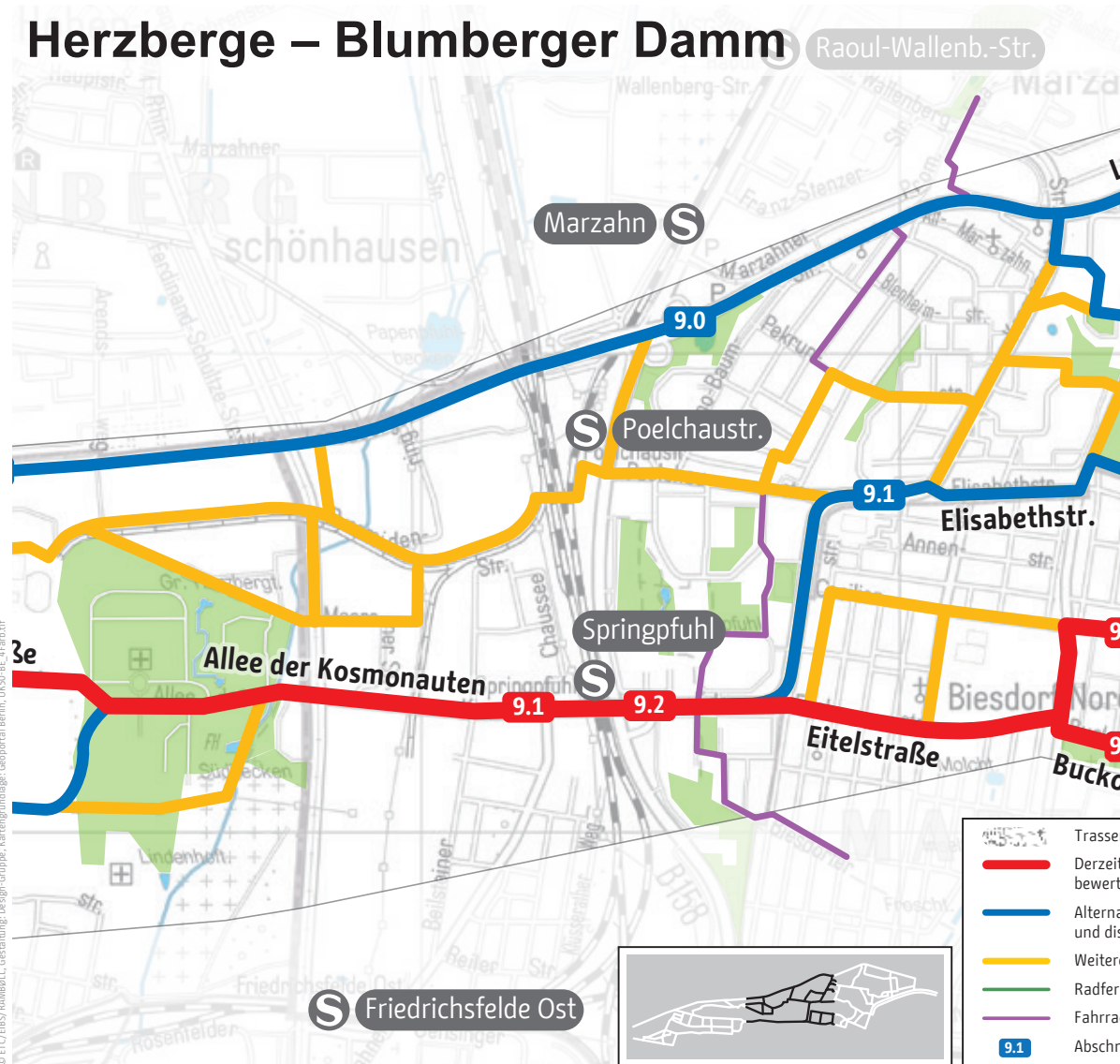
**RSV 9.2.2: Eldenaer Straße/Scheffelstraße/Bornitzstraße/
Siegfriedstraße/Herzbergstraße**

- +/- wenig befahrene Straßenbahnstrecke mit 4 Haltestellen (Linie 21)
- Aufgrund von Baumbestand in Bornitzstraße nur Fahrradstraße möglich
- Beschränkte Platzverhältnisse in der Eldenaer Straße



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

Herzberge – Blumberger Damm



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



© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UKK/GEI/ETC/BfL

© Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

Herzberge – Blumberger Damm

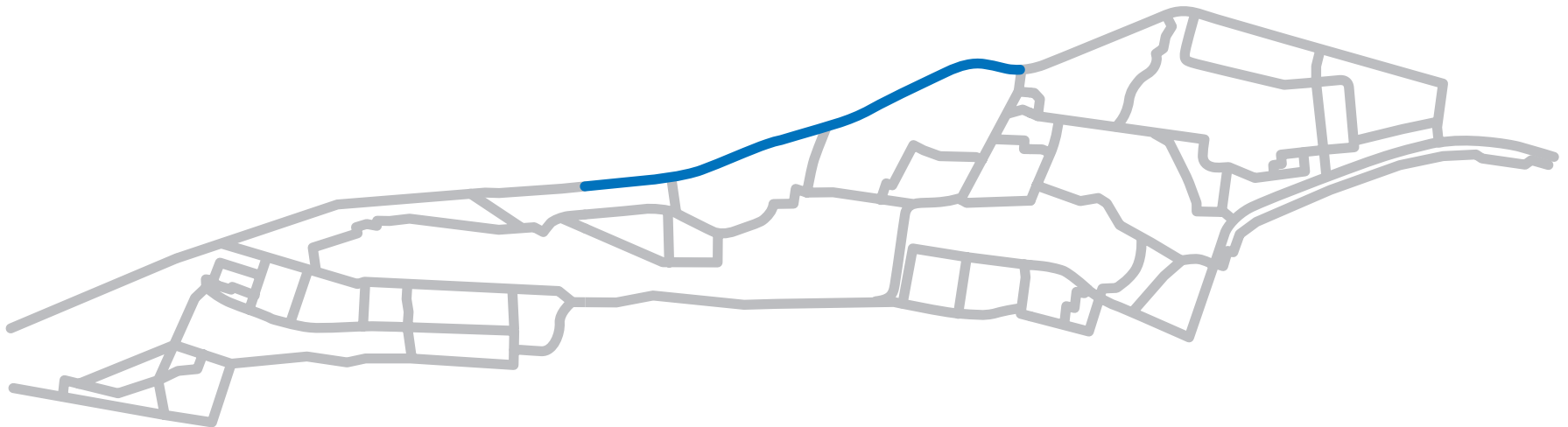
RSV 9.0: Landsberger Allee

+/- 4,22 km mit 17 min. Reisezeit

+/- 7 Lichtsignalanlagen mit 5,8 min. Verlustzeit

+ 2 Bushaltestellen (Linie 192, 195) entlang der Strecke

- Hohe Lärm- und Abgasbelastung durch Kraftfahrzeuge auf dieser Haupteinfallsstraße

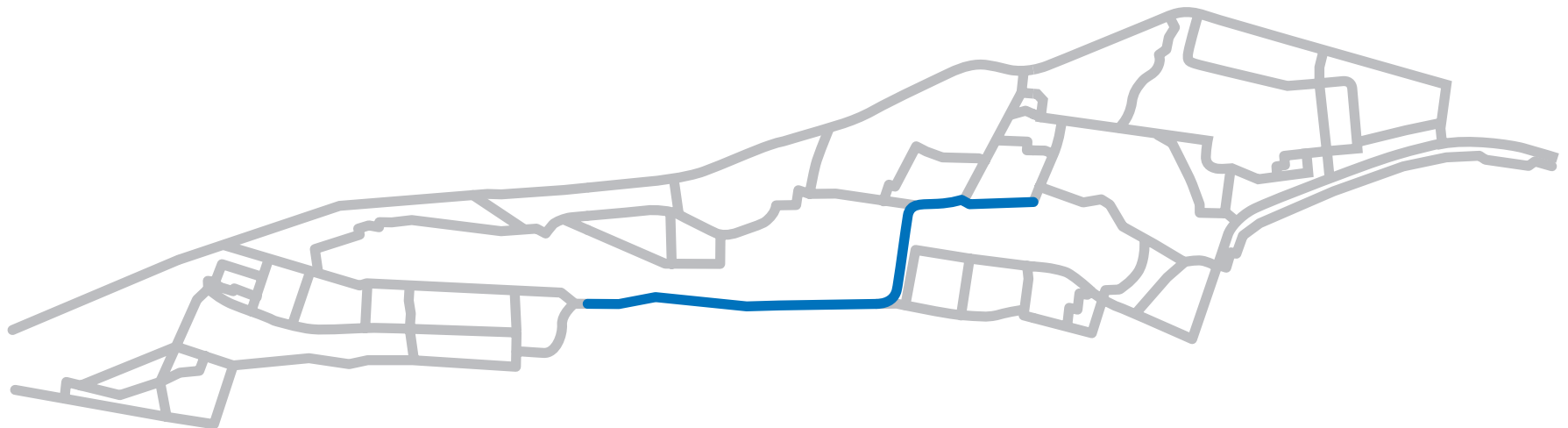


4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

Herzberge – Blumberger Damm

RSV 9.1: Allee der Kosmonauten/Elisabethstraße

- 4,84 km, längste Strecke und mit 21 min. längste Reisezeit
- 7 Bushaltestellen entlang der Strecke
- 10 Lichtsignalanlagen mit 7 min. Verlustzeit höchste Verlustzeit
- **Elisabethstraße: Auf 600 m keine Umsetzung des RSV-Standards möglich (Kfz-Verkehr und fehlender Platz)**



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

Herzberge – Blumberger Damm

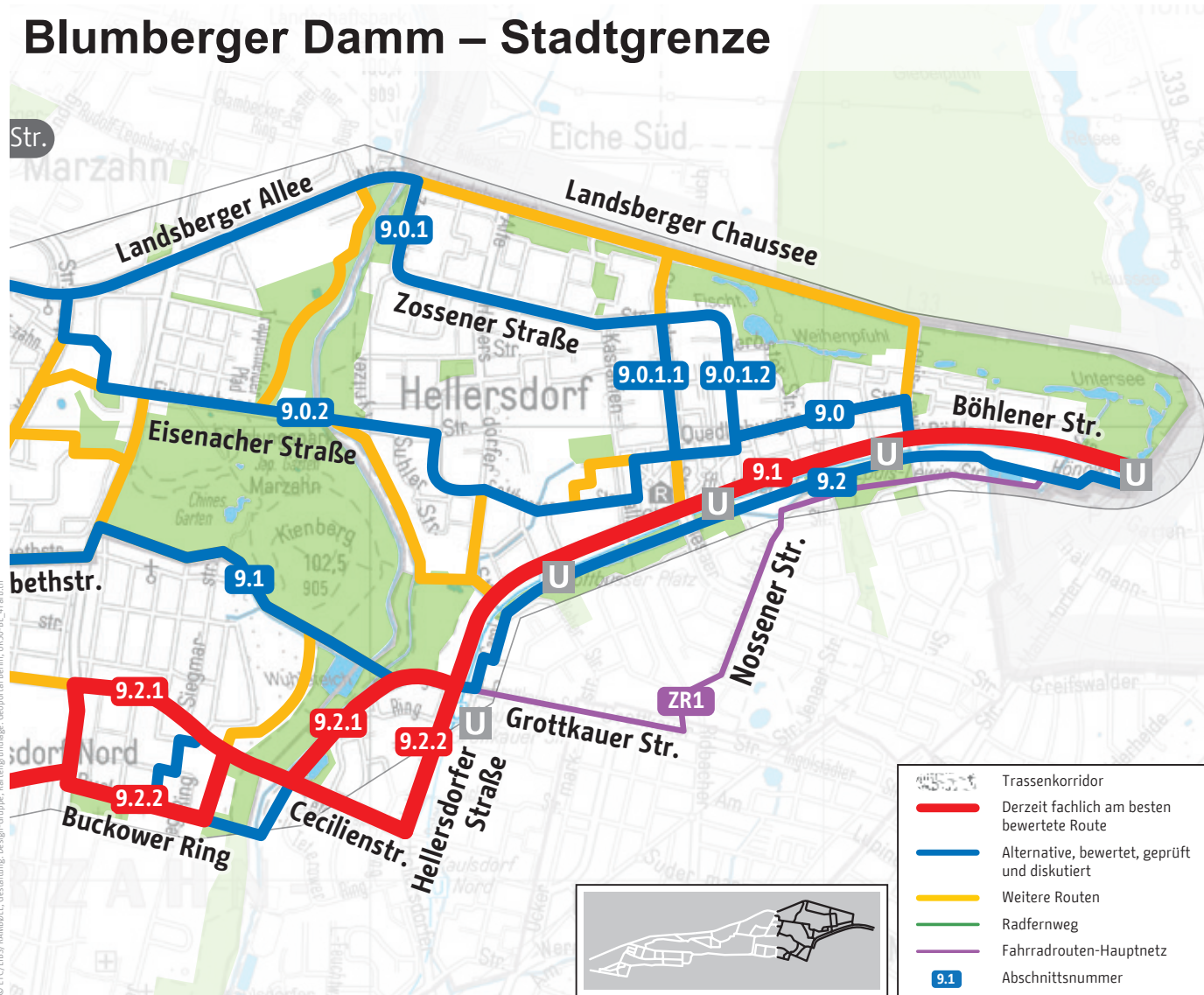
RSV 9.2: Allee der Kosmonauten/Eitelstraße/Kornmandelweg

- + 4,09 km mit 16 min. Reisezeit (kürzeste und schnellste Strecke)
- + 6 Lichtsignalanlagen mit 5,1 min. Verlustzeit
- + Sehr geradlinige Streckenführung
- +/- 4 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- Geringe Straßenraumbreite Eitelstraße/Kornmandelweg = Fahrradstraße



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

Blumberger Damm – Stadtgrenze



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

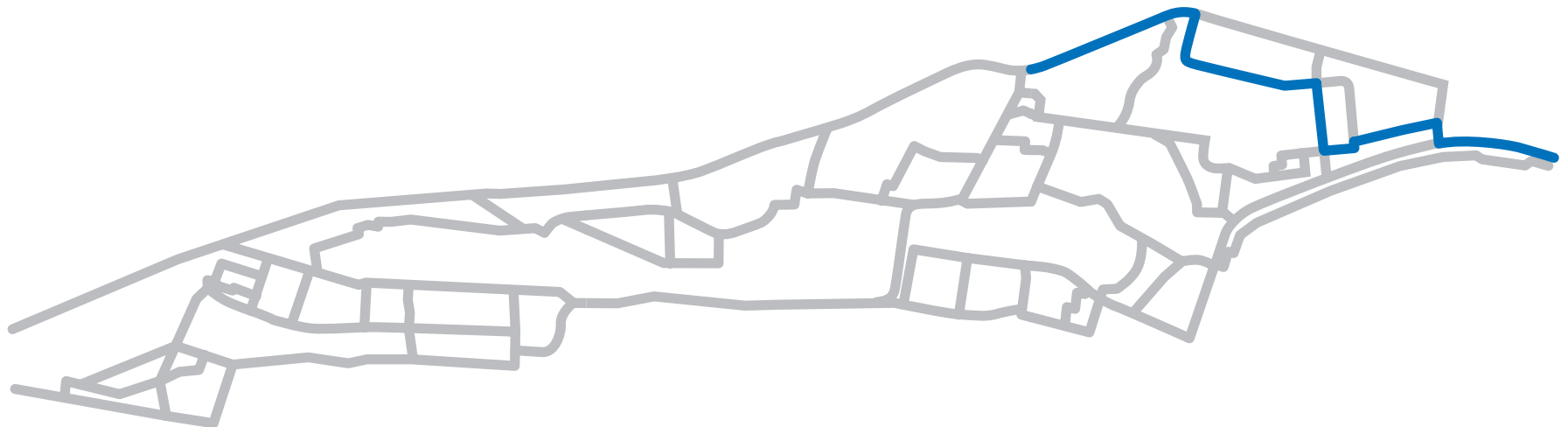
© Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

Blumberger Damm – Stadtgrenze

RSV 9.0.1: Landsberger Allee/Zossener Straße/Stendaler Straße/ Quedlinburger Straße/Böhlener Straße

- 6,19 km, längste Strecke mit 23 min. Reisezeit
- 7 Lichtsignalanlagen mit 6,2 min Verlustzeit
- +/- 5 Bushaltestellen entlang der Strecke
- Sehr ungünstige Streckenführung
- Anbindung an im Bereich 2 schlecht bewertete Trassenvariante



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

Blumberger Damm – Stadtgrenze

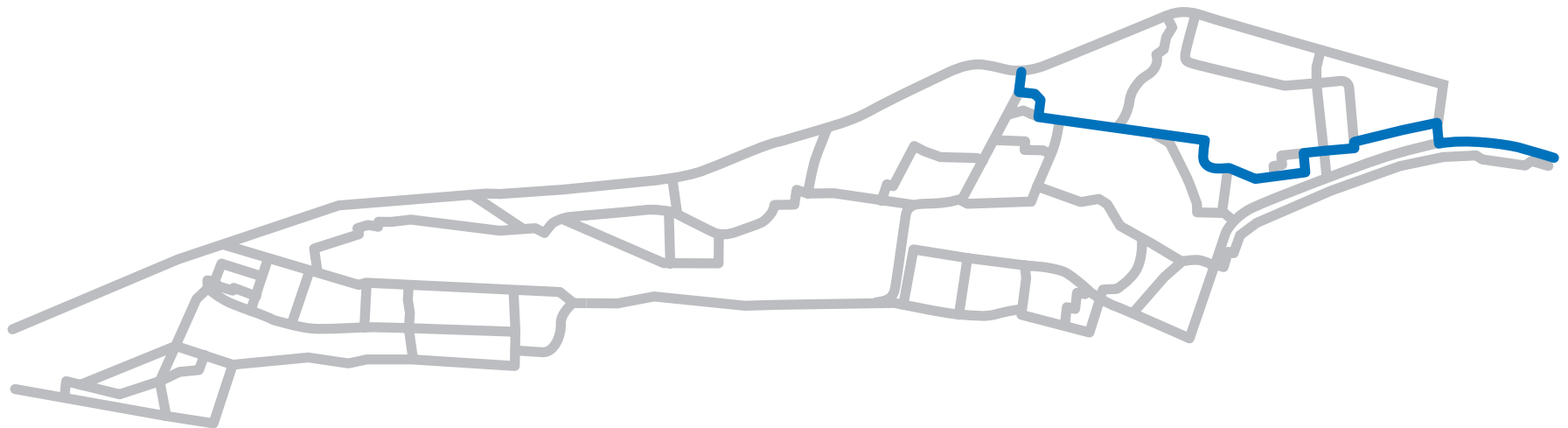
**RSV 9.0.2: Landsberger Allee/Bärensteinstraße/Eisenacher Straße/
Cottbusser Straße/J.-Korczak-Straße/Quedlinburger Straße/Böhlener
Straße**

+/- 5,88 km mit 17,5 min. Reisezeit

+ 2 Lichtsignalanlagen mit 1,9 min Verlustzeit

+/- 6 Bushaltestellen entlang der Strecke

- Anbindung an im Bereich 2 schlecht bewertete Trassenvariante



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

Blumberger Damm – Stadtgrenze

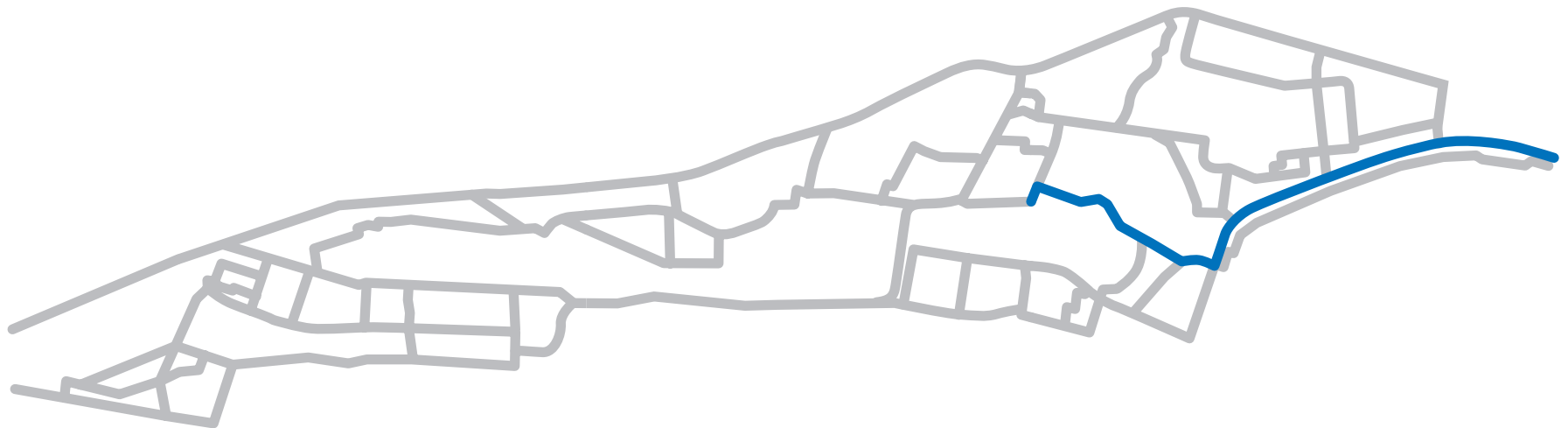
**RSV 9.1: Erholungspark Marzahn/Hellersdorfer Straße/
Nelly-Sachs-Straße/Weißenfelser Straße/Böhlener Straße**

+/- 5,49 km (kürzeste Strecke) mit 17 min. Reisezeit

+ 3 Lichtsignalanlagen mit 2,4 min. Verlustzeit

+ 4 Bushaltestellen entlang der Strecke

- Anbindung an im Bereich 2 sehr schlecht bewertete Trassenvariante



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

Blumberger Damm – Stadtgrenze

**RSV 9.2.1: Blumberger Damm/Cecilienstraße/RRB Cecilienstraße/
Feldberger Ring/E.-Andre-Straße/Carola-Neher-Straße/Stadtpark/
Stadtteilpark Hellersdorf/Brandenburg**

- + 5,98 km mit 16 min. Reisezeit (schnellste Strecke)
- + 4 Lichtsignalanlagen mit 2,1 min Verlustzeit
- +/- 5 Bushaltestellen entlang der Strecke
- Grünbereiche südlich der U5 mit Konflikt in Grünanlagen und geringerem Potenzial als auf der Westseite



4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

Blumberger Damm – Stadtgrenze

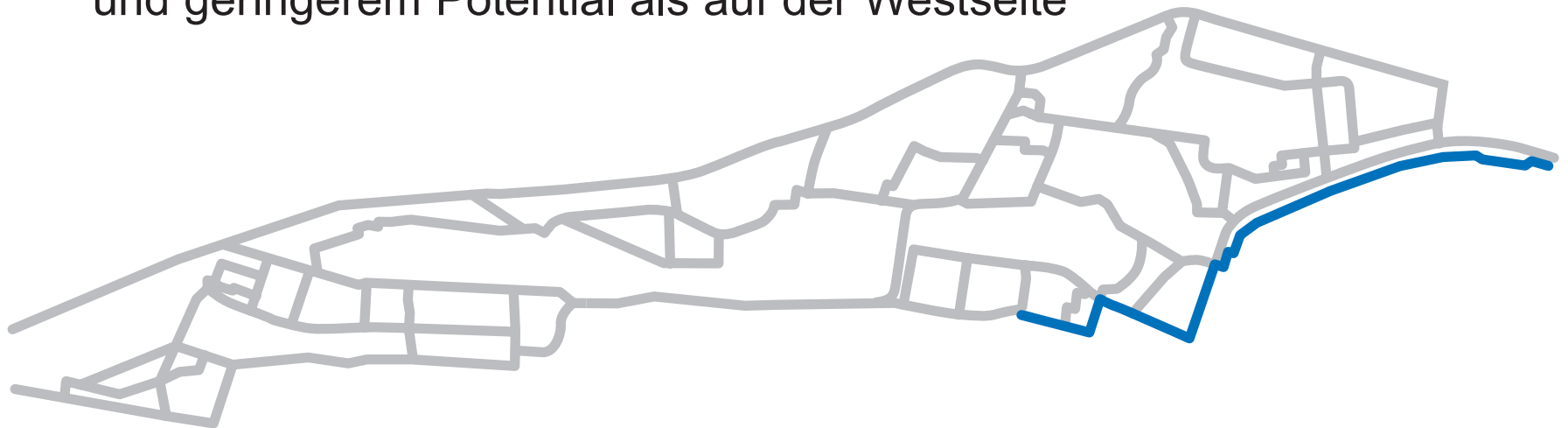
**RSV 9.2.2: Buckower Damm/westlicher Wuhlepark/Cecilienstraße/
Hellersdorfer Straße/E.-Andre-Straße/Carola-Neher-Straße/Stadtpark/
Stadtteilpark Hellersdorf/Brandenburg**

+/- 6,06 km mit 18 min. Reisezeit

+ 2 Lichtsignalanlagen mit 1,3 min Verlustzeit

+ 3 Bushaltestellen entlang der Strecke

- Grünbereiche südlich der U5 mit Konflikt in Grünanlagen
und geringerem Potential als auf der Westseite

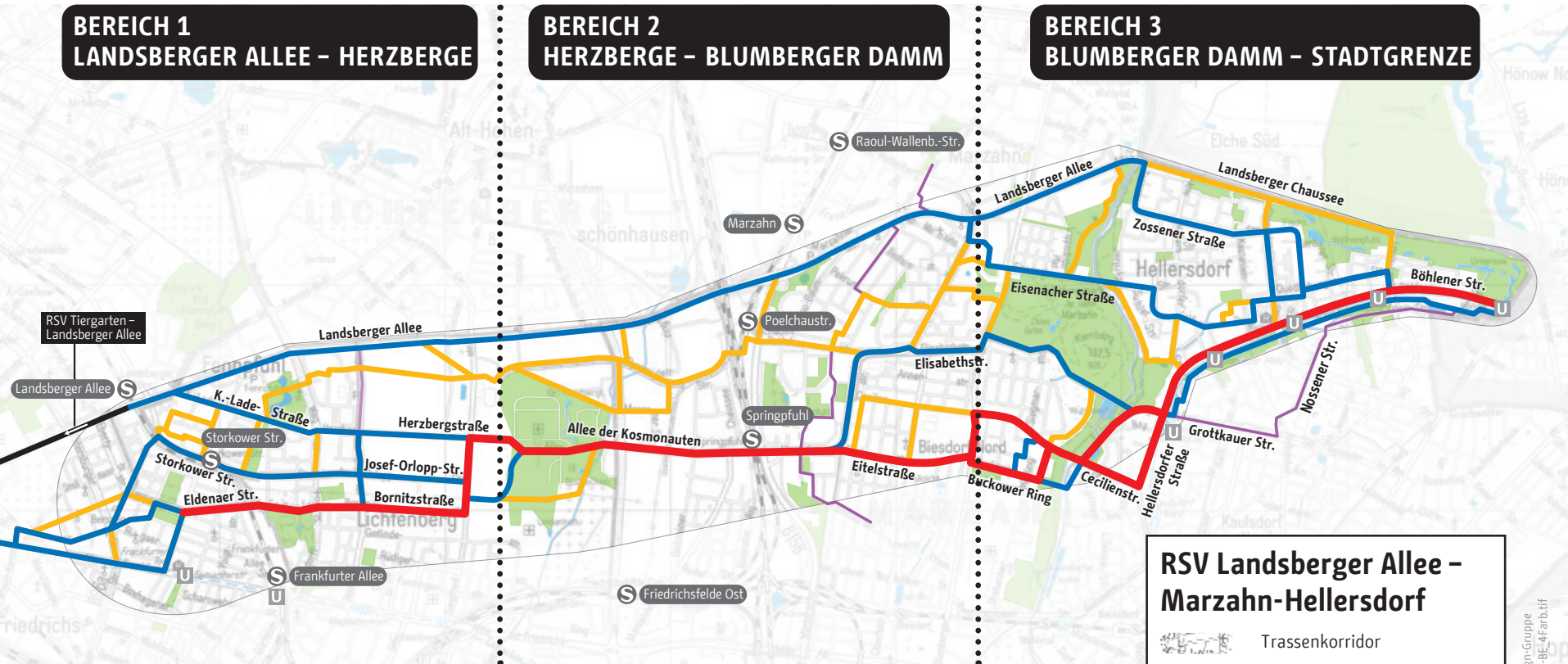


Trassenvarianten RSV 9 Ost – Übersicht

BEREICH 1 LANDSBERGER ALLEE – HERZBERGE

BEREICH 2 HERZBERGE – BLUMBERGER DAMM

BEREICH 3 BLUMBERGER DAMM – STADTGRENZE



RSV Landsberger Allee – Marzahn-Hellersdorf

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