

Informations- und Dialogveranstaltung  
09.12.2019  
Die Stadtwerkstatt



**Radschnellverbindungen in Berlin  
Tiergarten – Landsberger Allee**

# 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



© links: RAMBØLL, rechts: Københavns Kommune

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich

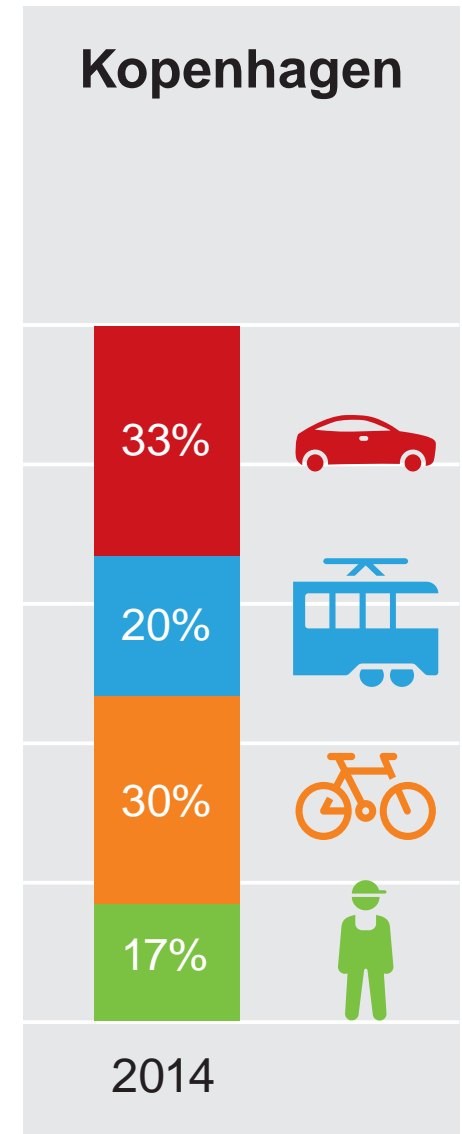
## Berlin



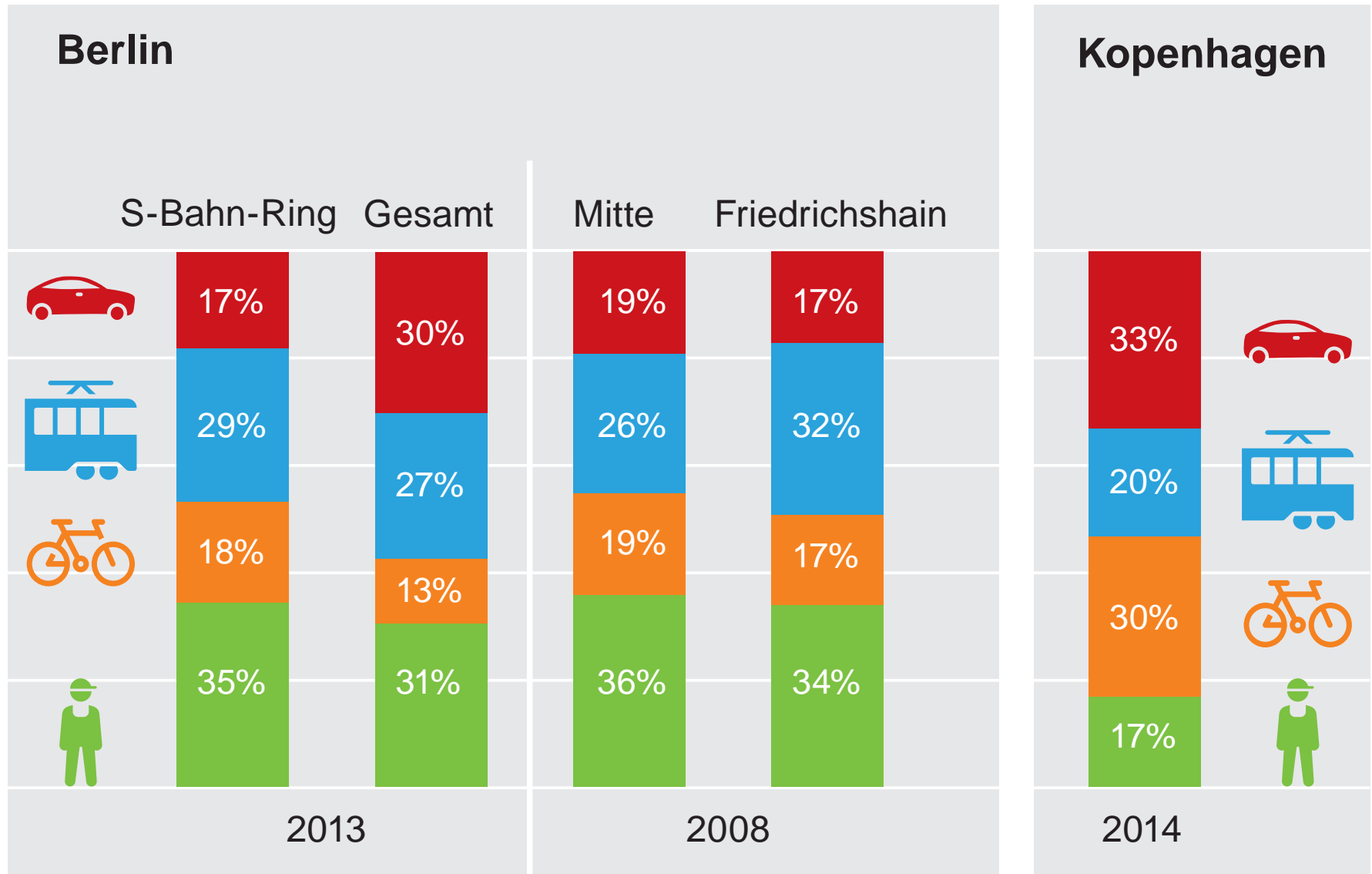
### Mängel gemäß ADFC-Klimatest:

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

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



# 1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



Quellen: links – SenUVK, rechts – Københavns Kommune

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit



# 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

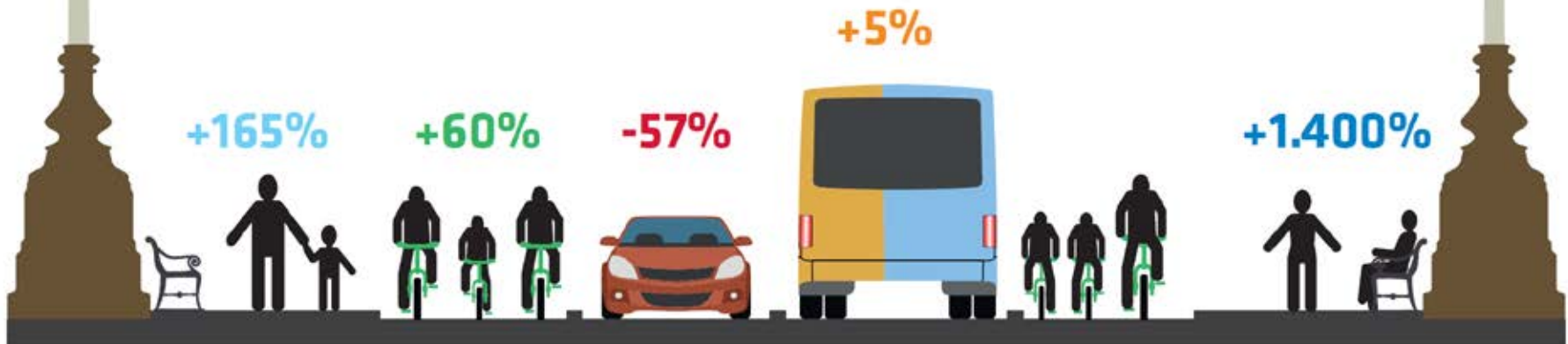




# 1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

## 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 | Leistungsfähigkeit

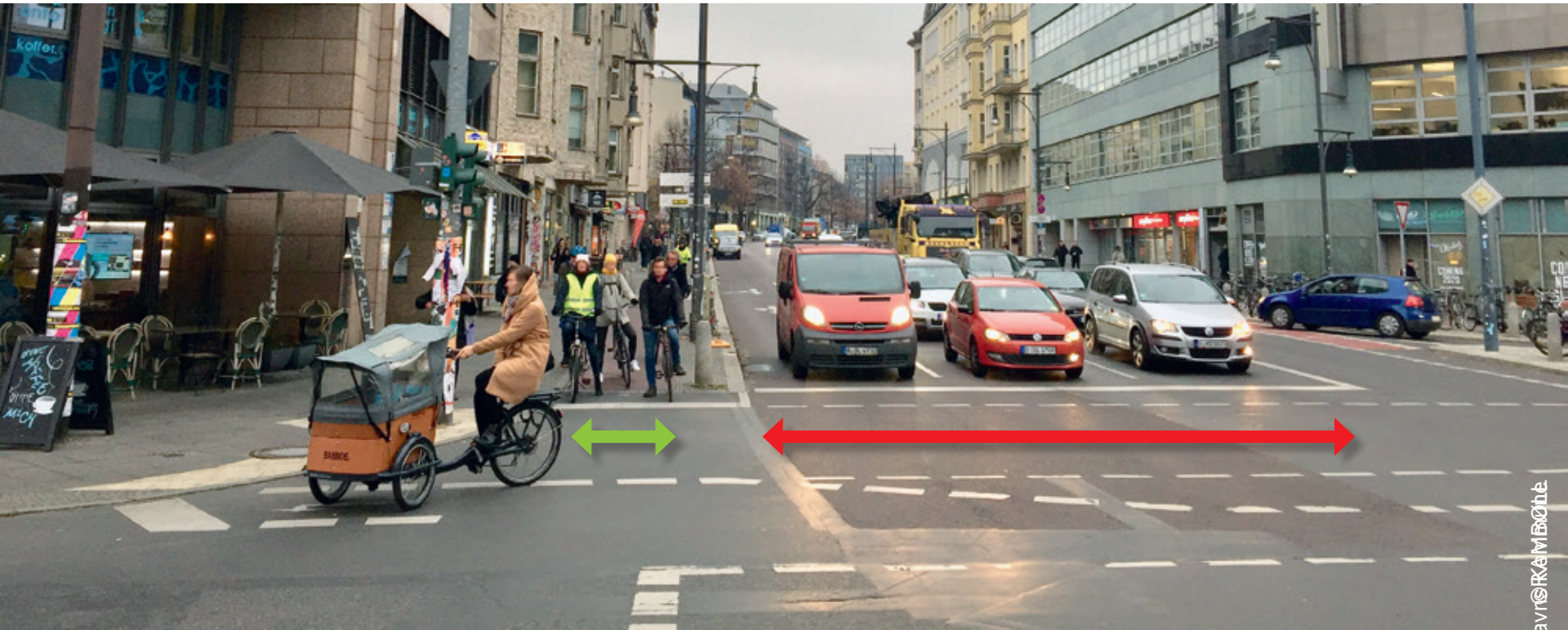
Torstraße – Schönhauser Allee (Morgenspitze 19.11.2019 von 7:30–9:30 Uhr)



©RAMBOLL

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

Torstraße – Schönhauser Allee (Morgenspitze 19.11.2019 von 7:30–9:30 Uhr)

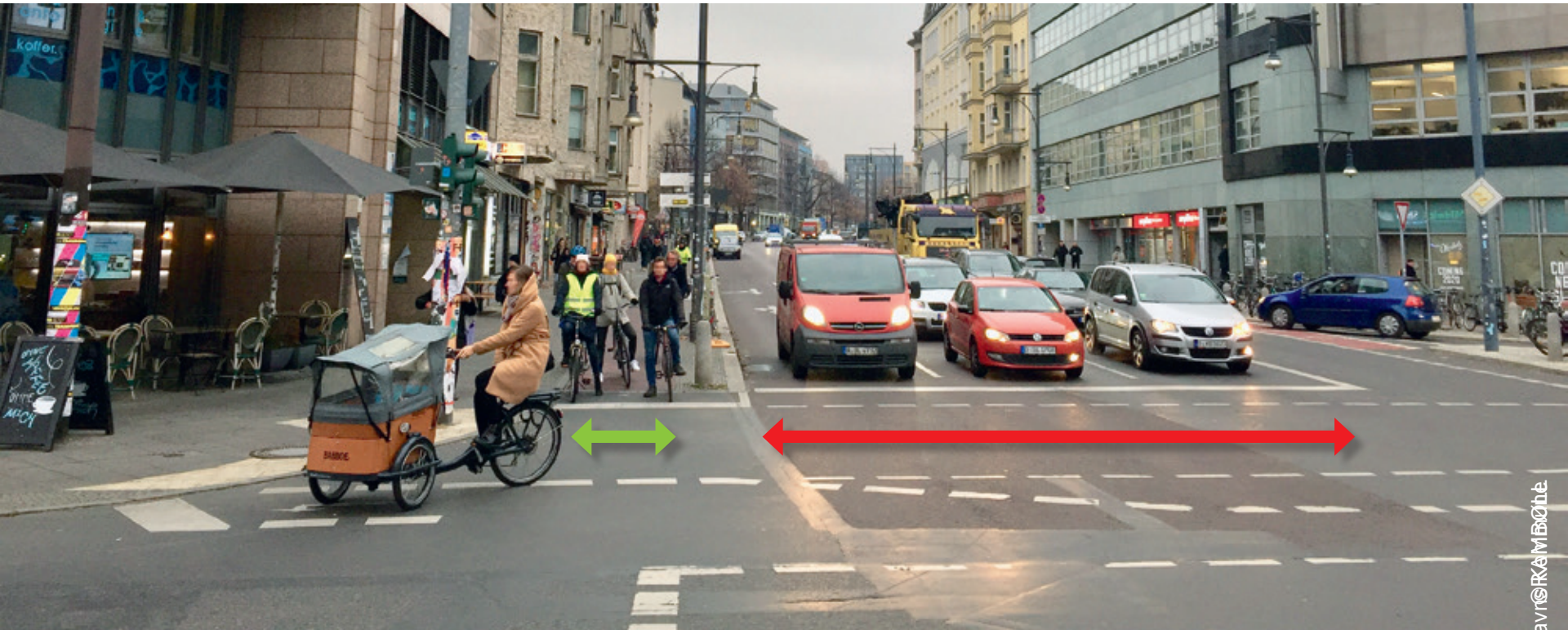


1,5 m

9,0 m

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Leistungsfähigkeit

Torstraße – Schönhauser Allee (Morgenspitze 19.11.2019 von 7:30–9:30 Uhr)



1,5 m

9,0 m



860 Fahrräder/h

690 Kfz/h



# 1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen



©RAMBØLL/ Københavns Kommune

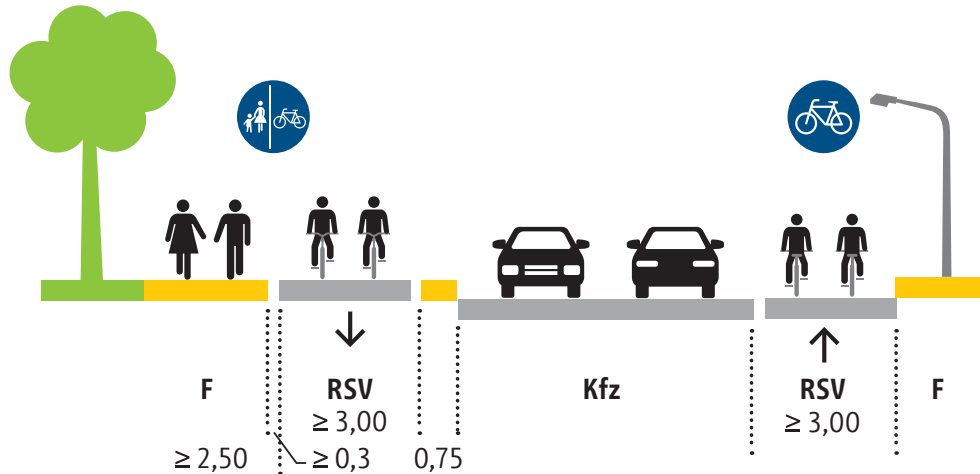
# 1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen

## 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

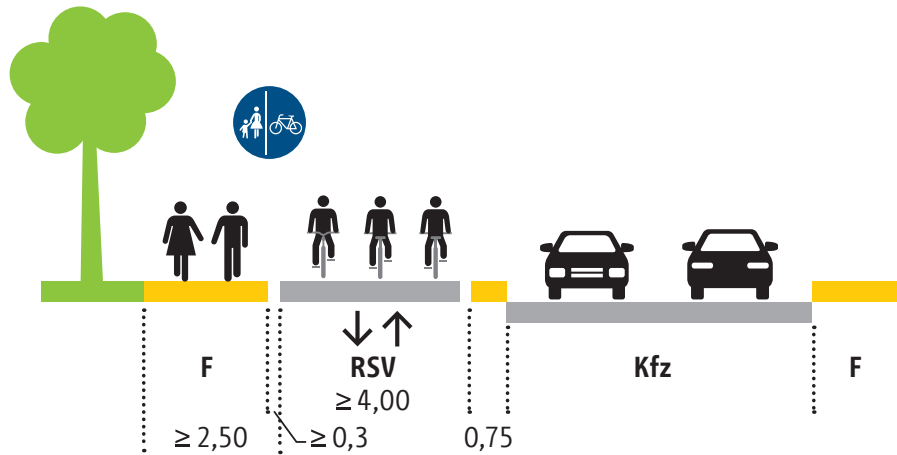


# 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



aus Potenzialanalyse  
(SenUVK)

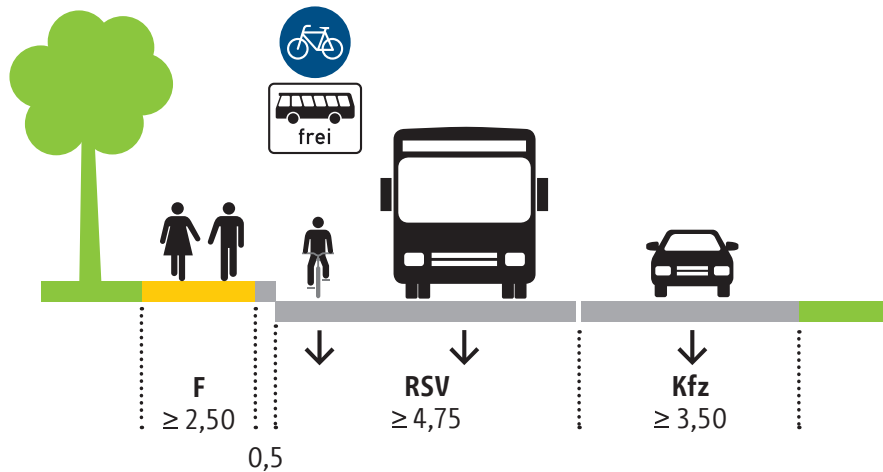
**Hauptverkehrsstraße**  
*gemäß Mobilitätsgesetz  
als geschützter Rad-  
streifen*



**Hauptverkehrsstraße**



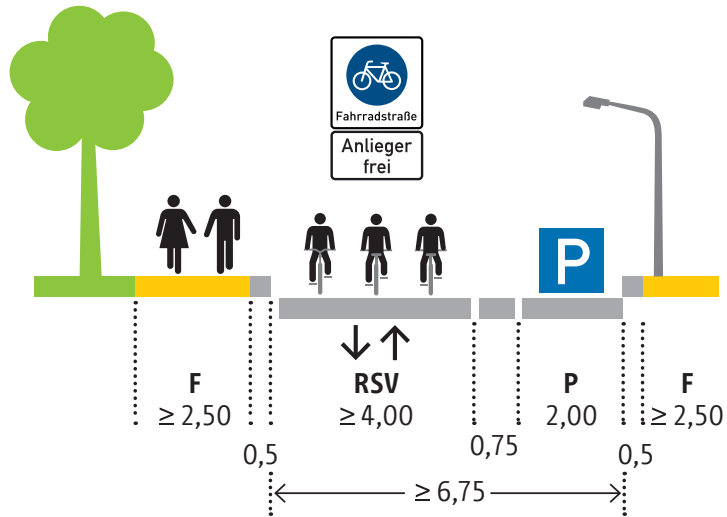
# 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



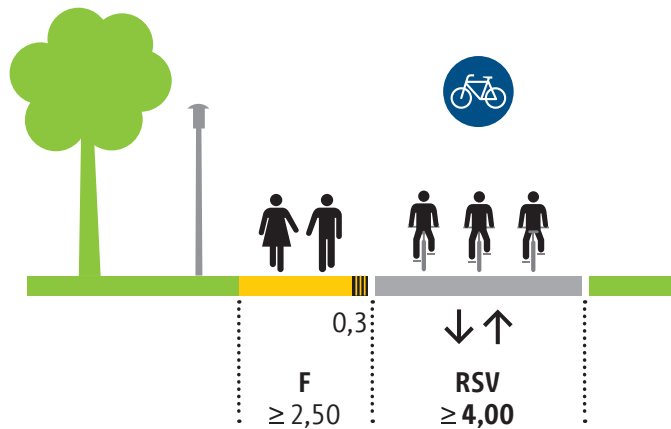
**Hauptverkehrsstraße**  
gemeinsame Führung  
Radverkehr  
und Linienbusse

*Nur bei geringeren  
Radverkehrs- und  
Kfz-Aufkommen*

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



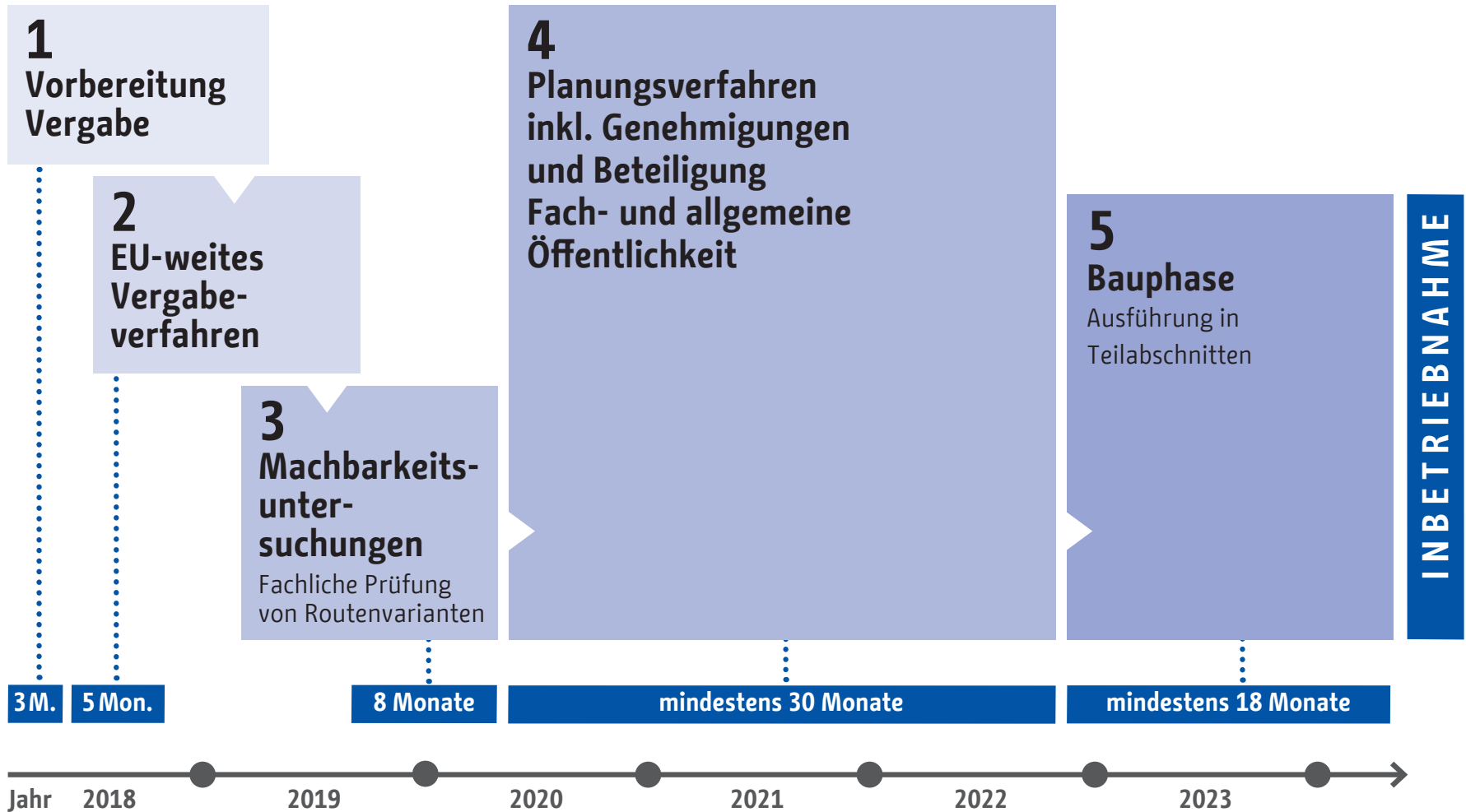
Fahrradstraße



Sonderweg

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte

## Planung und Bau von Radschnellverbindungen

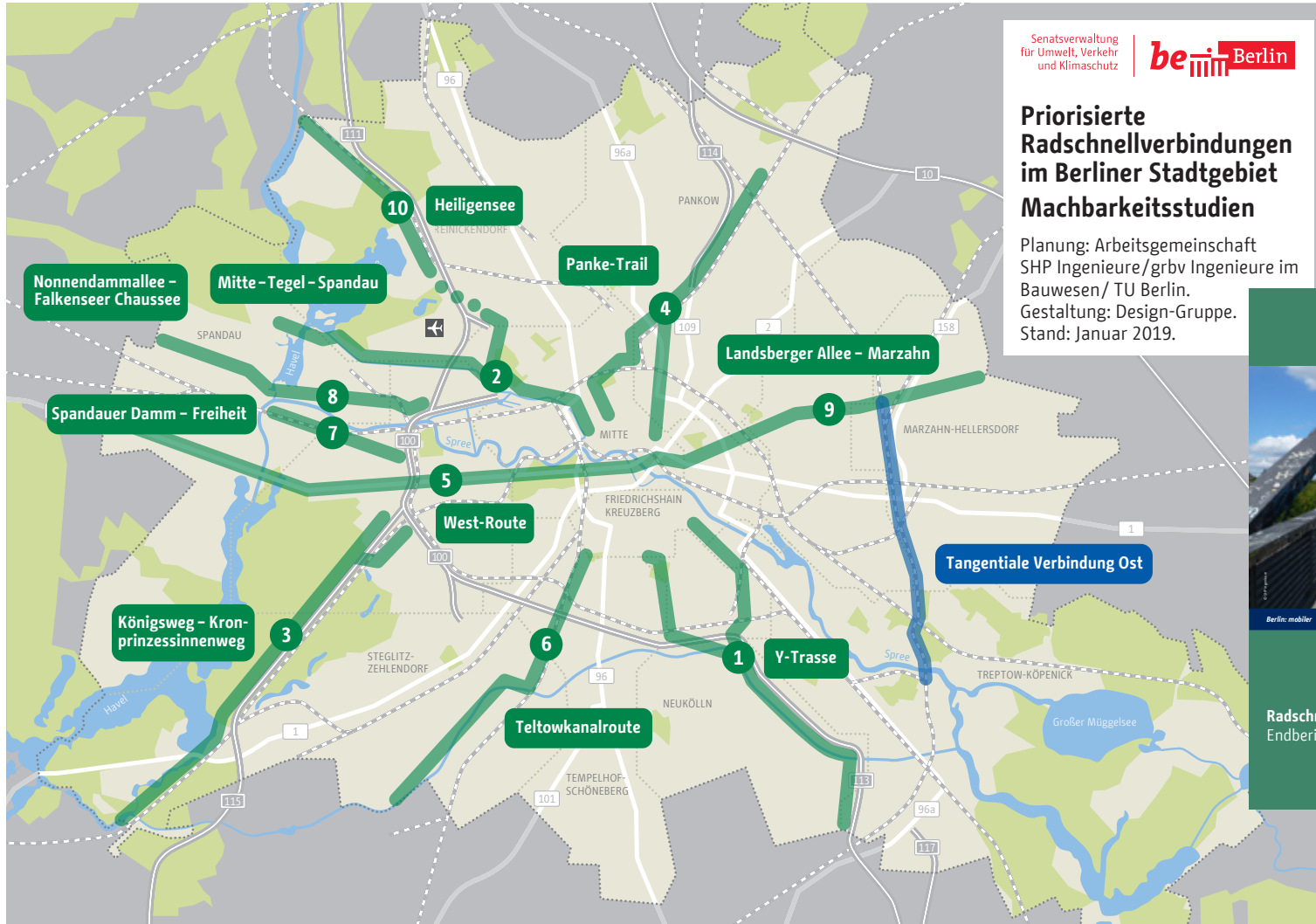


# Agenda

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

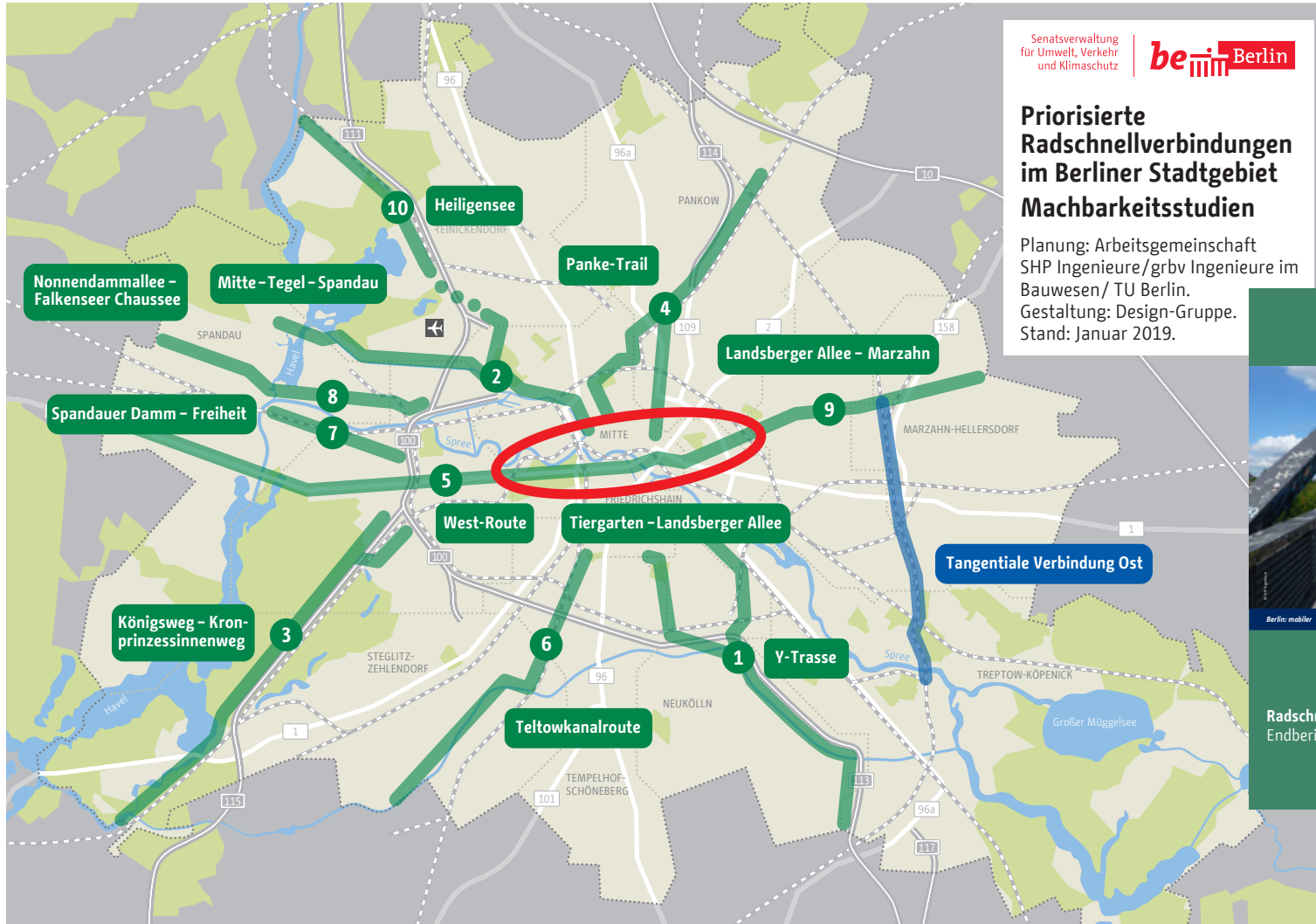
# 2. Trasse und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

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



©RAMBØLL / Københavns Kommune

## 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)

### Karl-Liebknecht-Straße

< 5 km: 6.400 Fahrten (23%)

< 10 km: 16.300 Fahrten (59%)

### Landsberger Allee

< 5 km: 7.300 Fahrten (17%)

< 10 km: 20.800 Fahrten (50%)



### Straße des 17. Juni

< 5 km: 4.500 Fahrten (15%)

< 10 km: 20.900 Fahrten (57%)

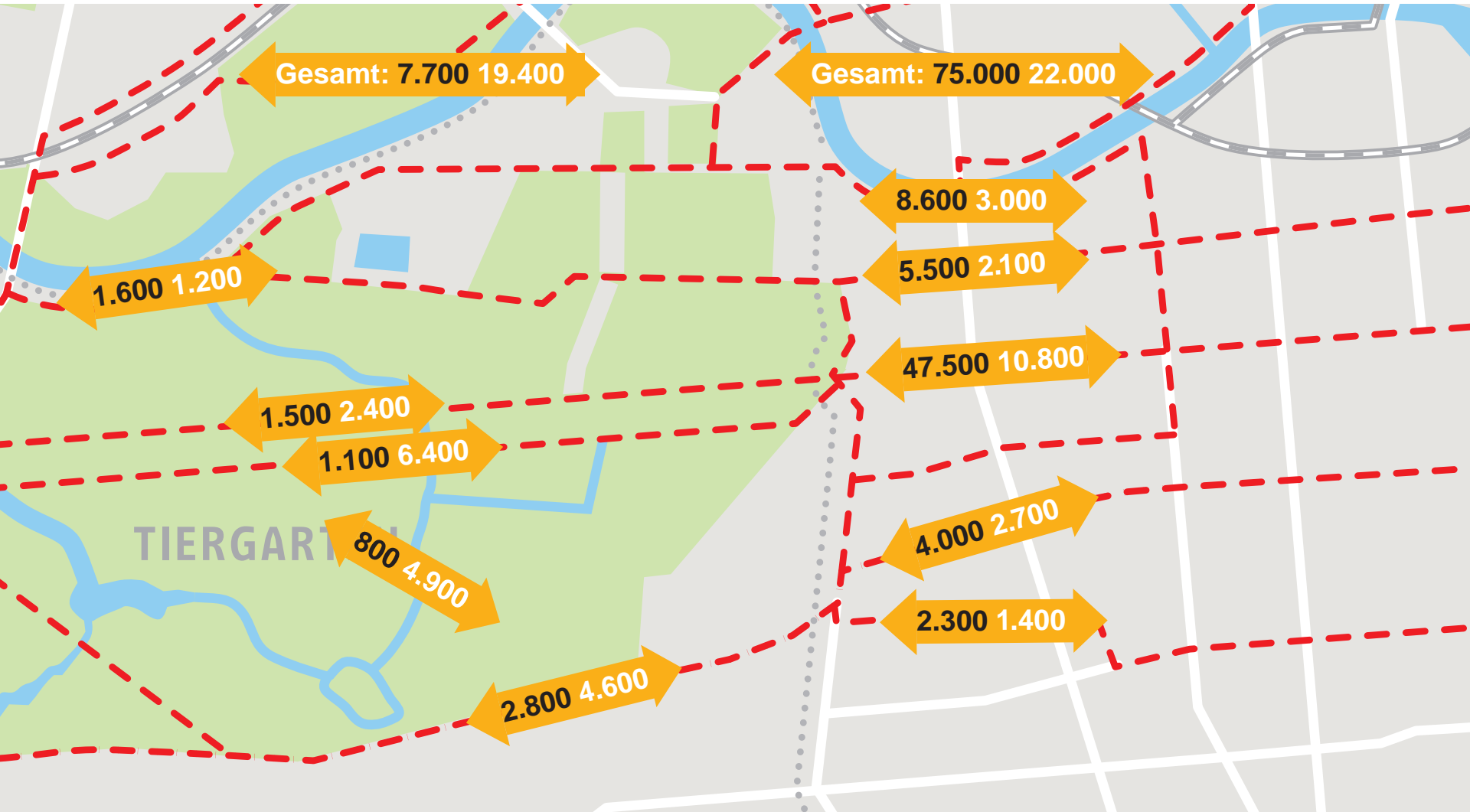
## 2. Trasse und Varianten | Zählungen des Fuß- und Radverkehrs

24.09.2019 (24 h)



## 2. Trasse und Varianten | Zählungen des Fuß- und Radverkehrs

24.09.2019 (24 h)



# 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

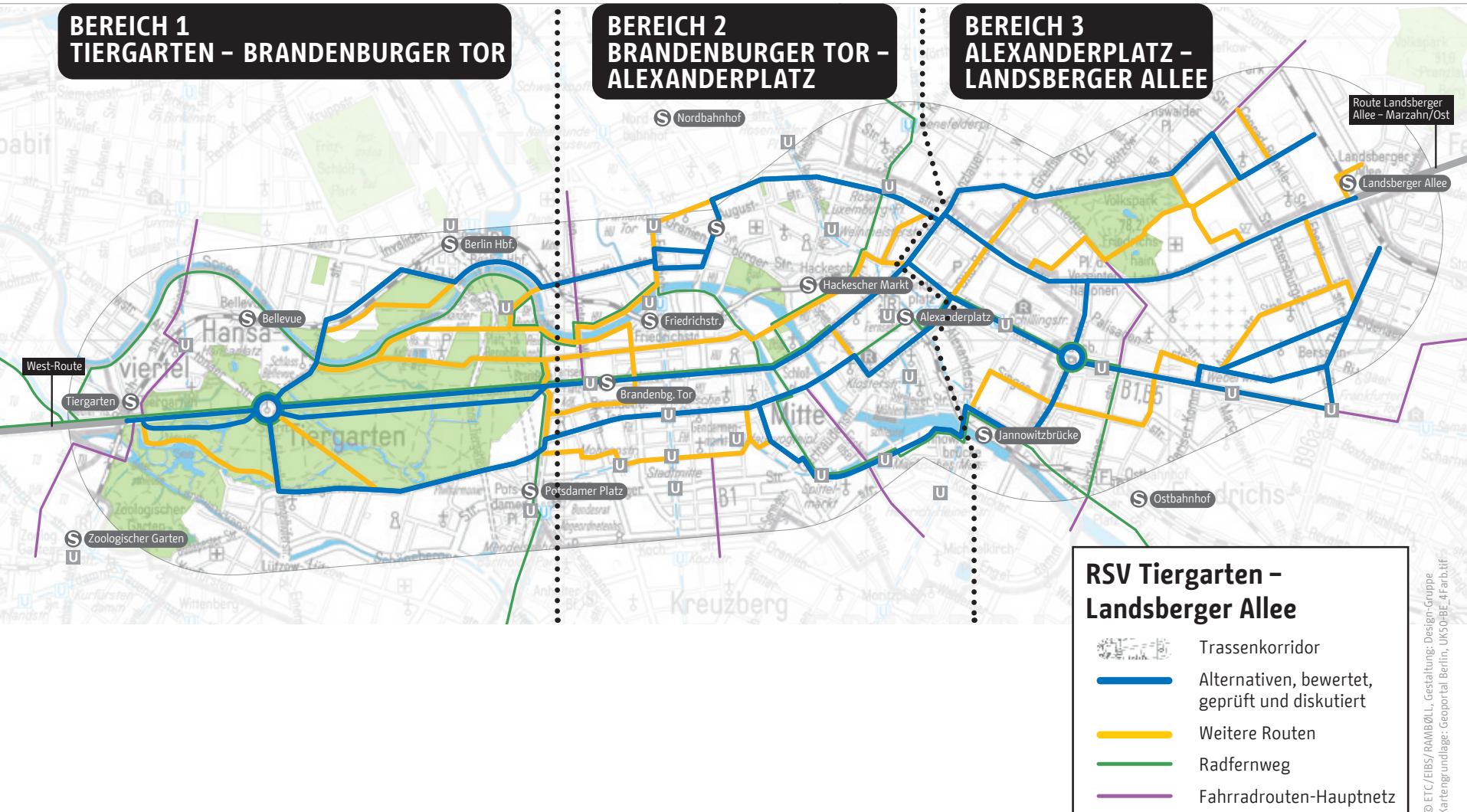
### 3. Bewertungskriterien

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

# Agenda

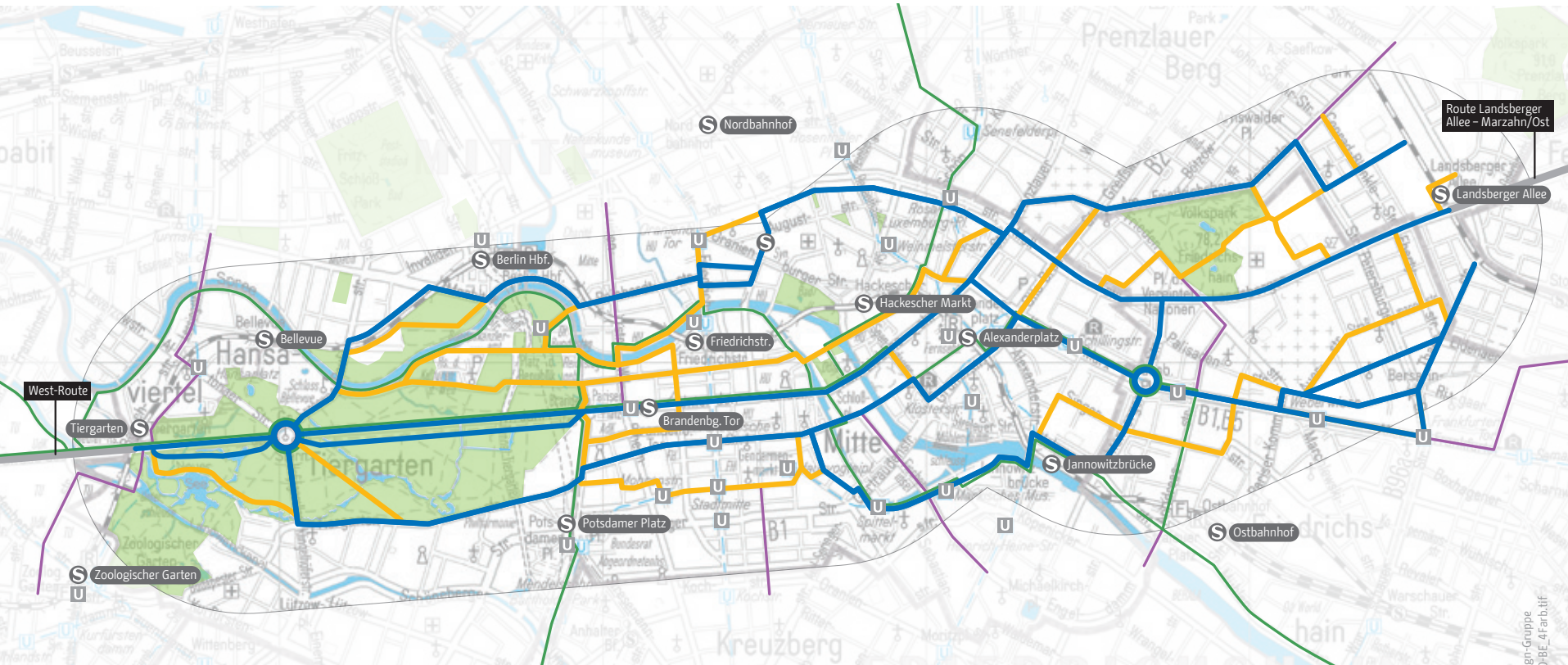
1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
2. Was zeichnet die Trasse und Varianten aus?
3. Bewertungskriterien
- 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse

# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Abschnitte



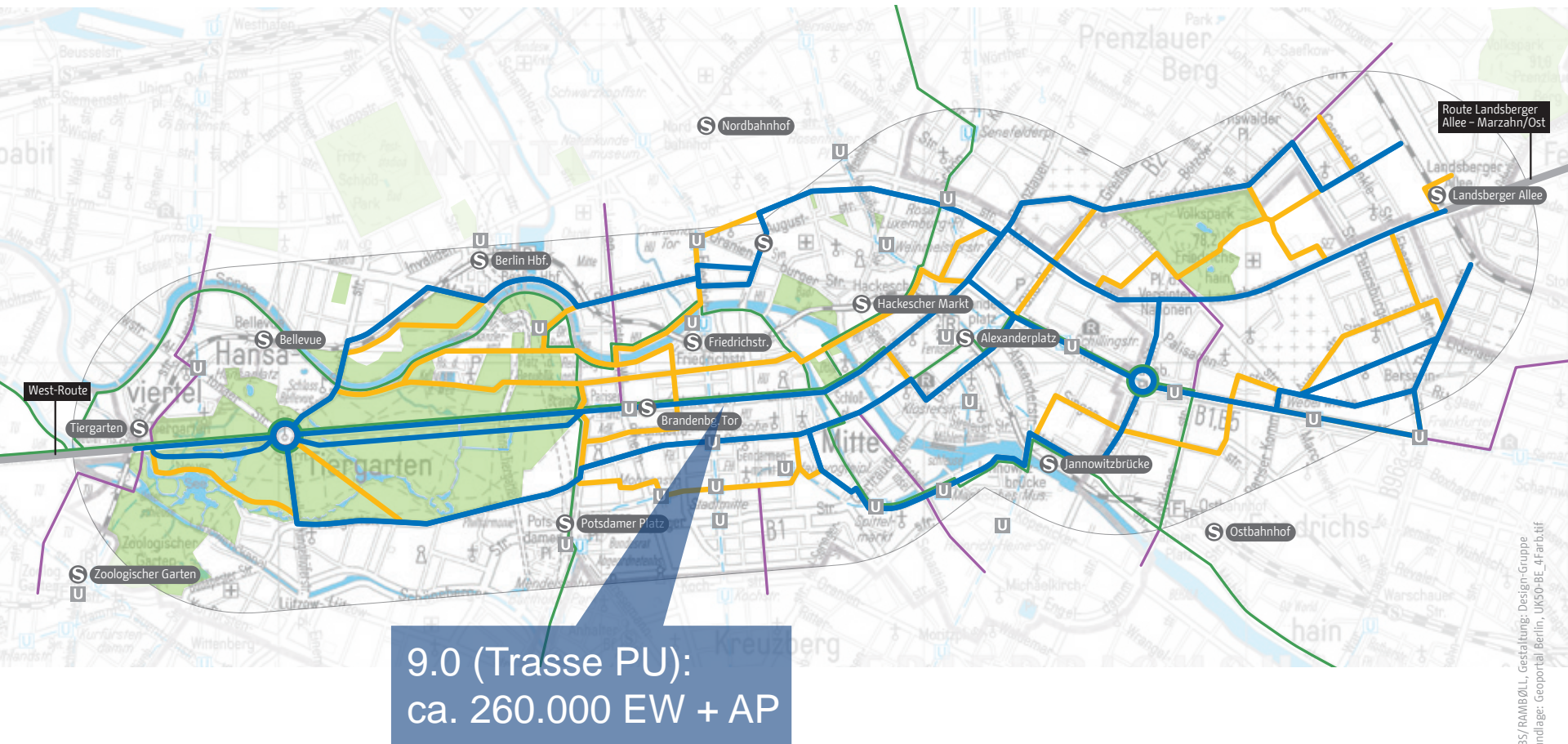


# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

EW Einwohner\*innen  
AP Arbeitsplätze



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

**EW** Einwohner\*innen  
**AP** Arbeitsplätze

9.1 (Nord-Trasse):  
255.000 EW + AP  
(- 2% Potenzial)

9.0 (Trasse PU):  
ca. 260.000 EW + AP



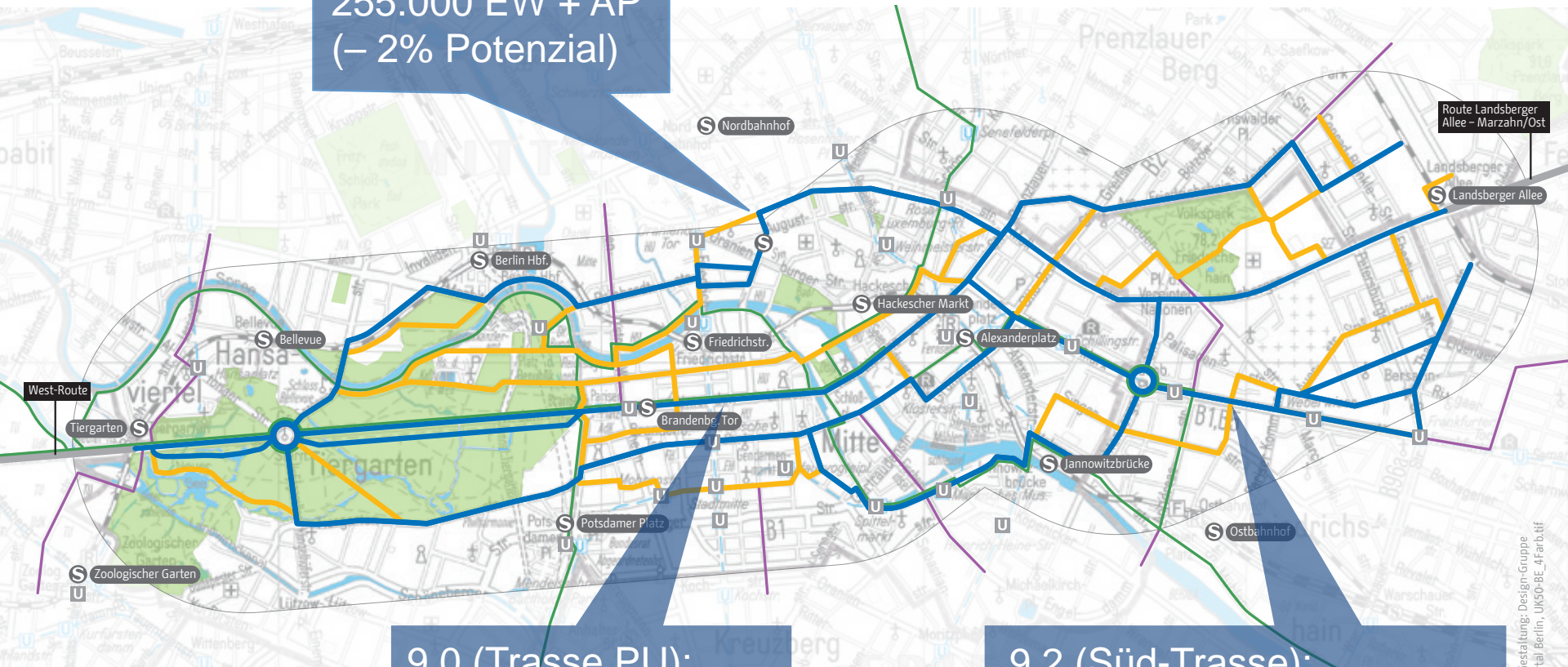
# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Potenziale (500 m Korridor)

**EW** Einwohner\*innen  
**AP** Arbeitsplätze

9.1 (Nord-Trasse):  
255.000 EW + AP  
(- 2% Potenzial)

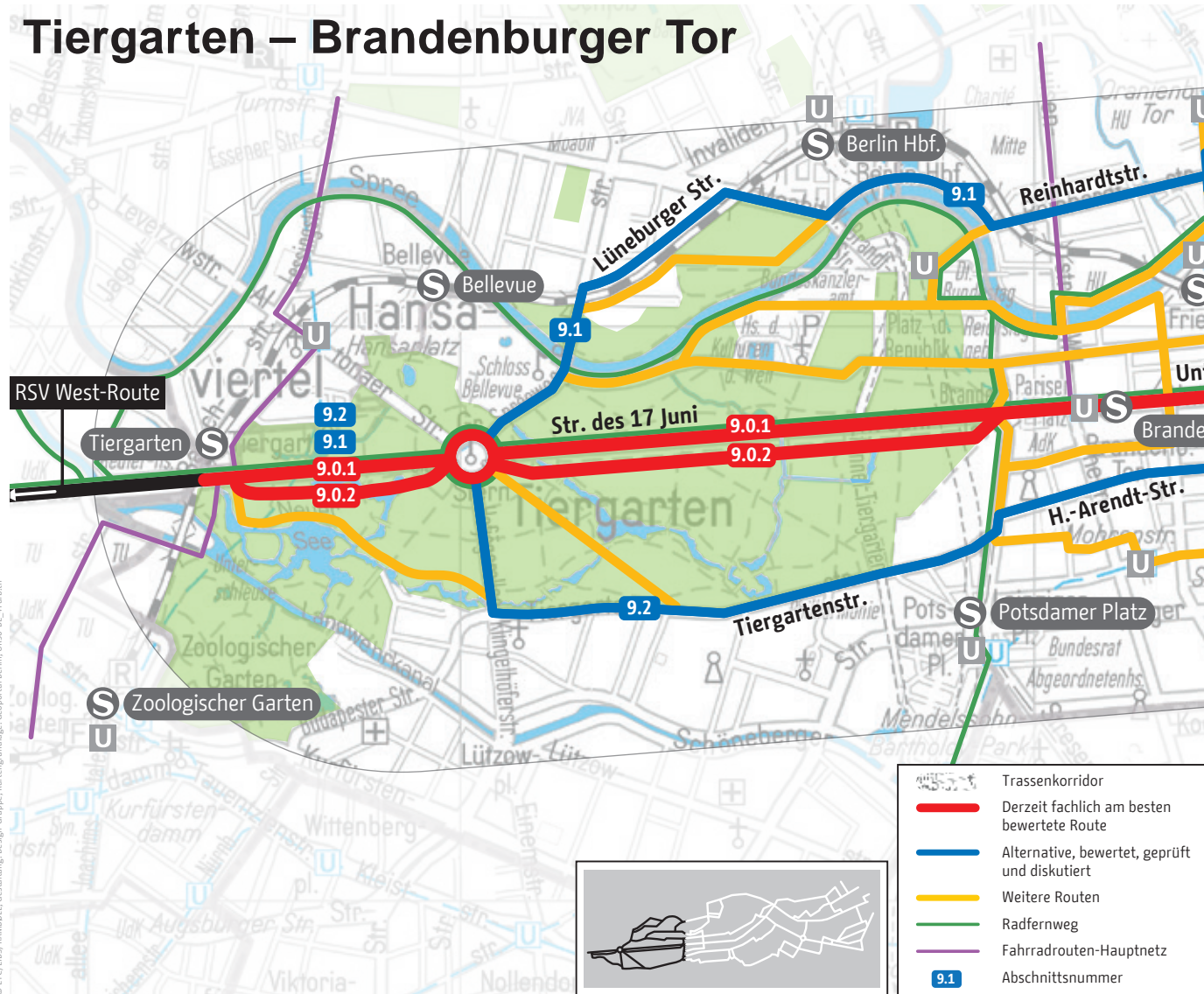
9.0 (Trasse PU):  
ca. 260.000 EW + AP

9.2 (Süd-Trasse):  
300.000–312.000 EW + AP  
(+ 15–20% Potenzial)



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

## Tiergarten – Brandenburger Tor



© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-BE-4/Farb.tif

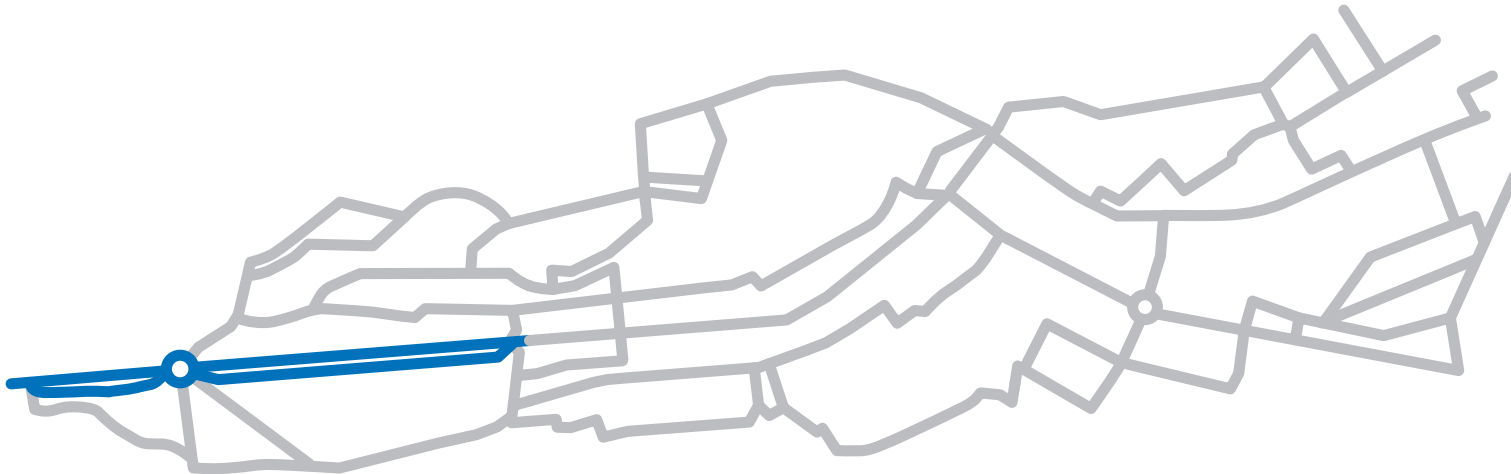
©Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

### Tiergarten – Brandenburger Tor

#### RSV 9.0: Straße des 17. Juni/Tiergarten (PU) bestbewertete Variante

- + 2,9 km in unter 7 Minuten (kürzeste Strecke und Fahrzeit)
- + Nur 2–3 Lichtsignalanlagen mit 1–1,5 Minuten Verlustzeit, Optimierungsbedarf am Großen Stern und am Brandenburger Tor
- + Keine Bushaltestellen entlang der Strecke
- Wenig direkt erschlossene Aufkommensschwerpunkte
- Häufige Sperrungen bei Veranstaltungen

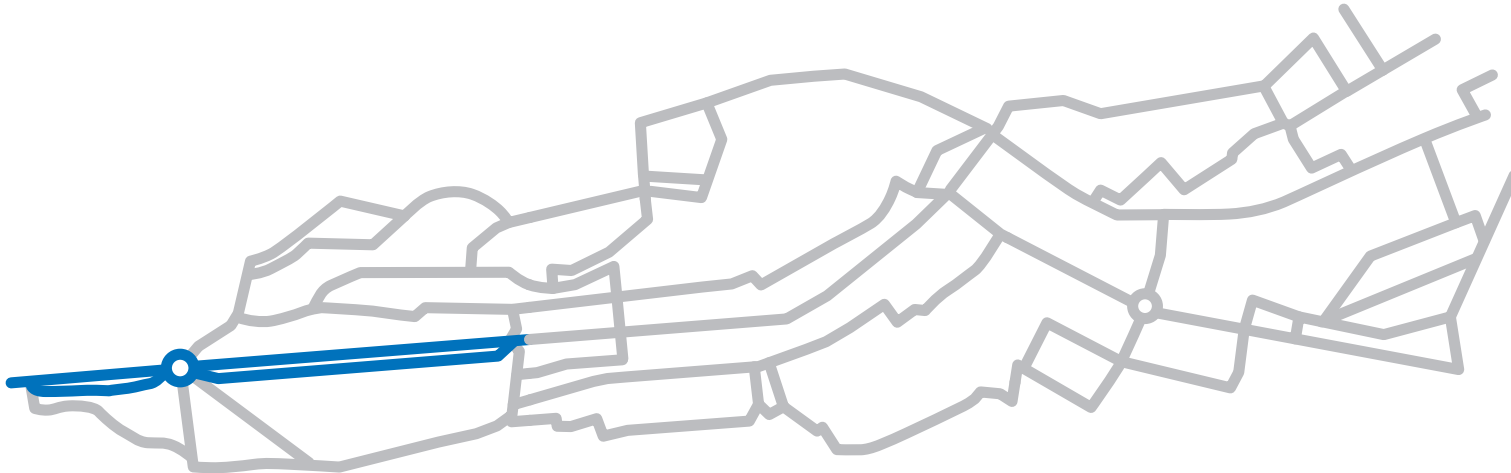


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

### Tiergarten – Brandenburger Tor

#### RSV 9.0: Straße des 17. Juni/Tiergarten (PU) bestbewertete Variante

- +/- Höhere Reisequalität auf befestigten Parkwegen, aber Konflikte mit Fußgänger\*innen
- +/- Großzügige Platzverhältnisse auf der Straße des 17. Juni (Erweiterungsmöglichkeiten), aber höherer Umbauaufwand als bei Park-Variante (Beschattung, Trennung Kfz – Rad)
- +/- Relativ großzügige Radspuren (2,50m Breite) westlich des Großen Sterns, östlich davon deutlich geringere Breite und schlechtere Qualität

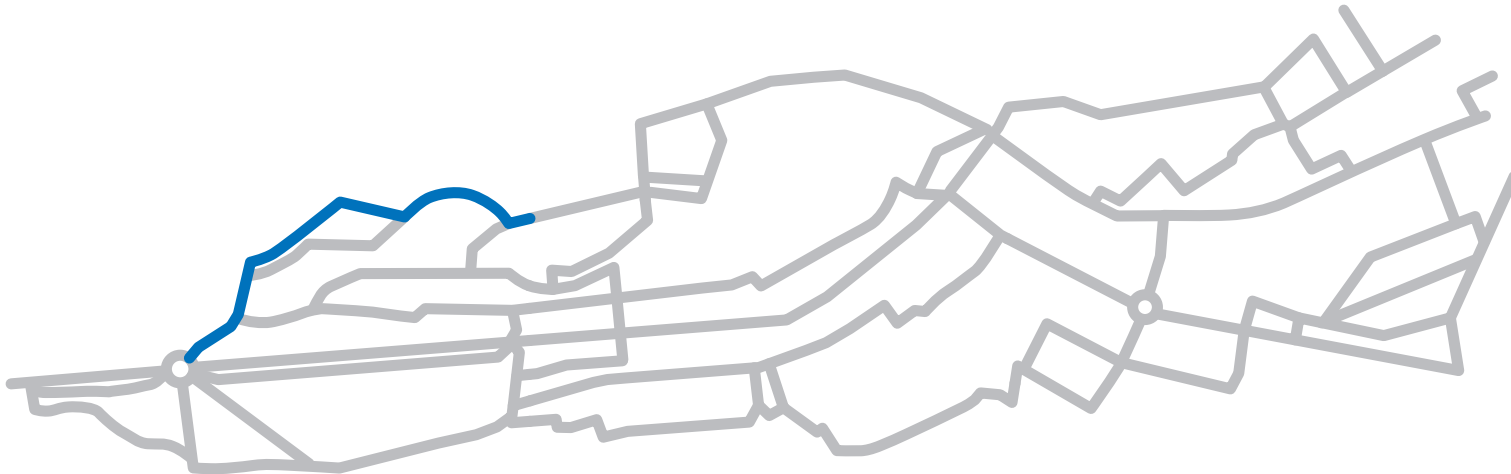


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

### Tiergarten – Brandenburger Tor

#### Nordtrasse (9.1): Lüneburger Straße – Hauptbahnhof

- Mit 3,6 km längste Trasse und größten Verlustzeiten bei gleichzeitig geringstem Verkehrspotenzial, aber
- + Anschluss Hauptbahnhof und dort Verknüpfung mit RSV 2/10
- Deutlich engere Straßenräume mit hohem Umbauaufwand



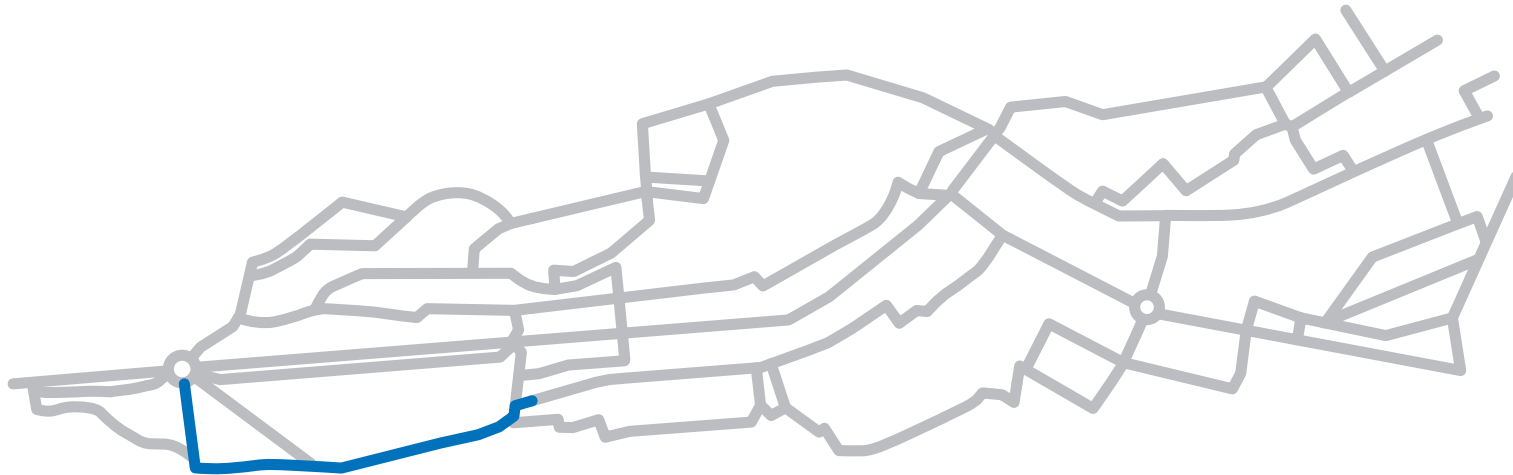


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Tiergarten – Brandenburger Tor

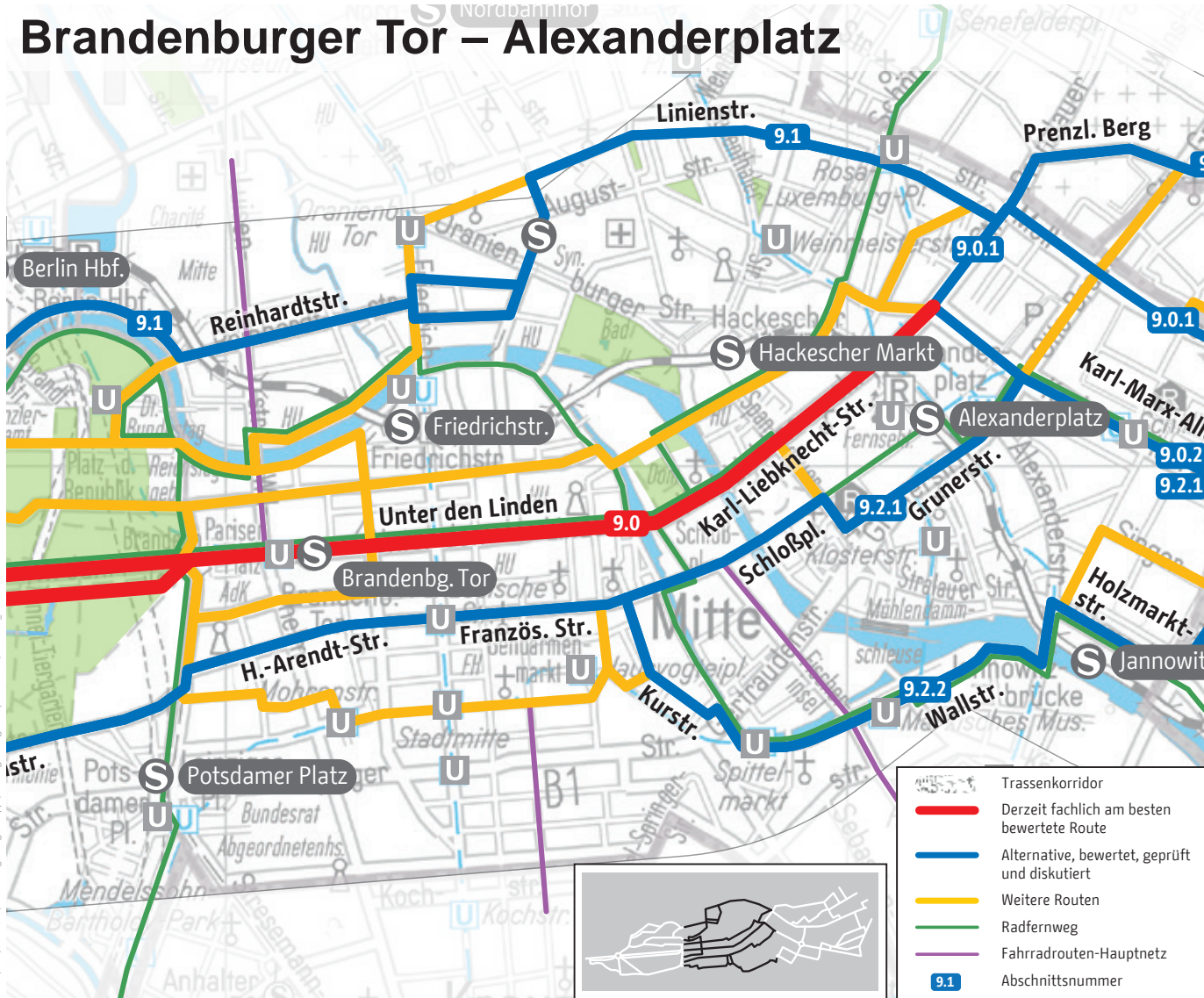
**Südtrasse (9.2): Tiergartenstraße**

- +/- Mittlere Streckenlänge (3,4 km) mit zusätzlichem Verkehrspotenzial
- + Denkbare Umfahrung bei Sperrung des Tiergartens
- +/- Sehr beengte Platzverhältnisse in Tiergartenstraße
  - Sperrung für den Kfz-Verkehr prüfen  
(Umfahrung über Uferstraßen am Landwehrkanal)



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

## Brandenburger Tor – Alexanderplatz



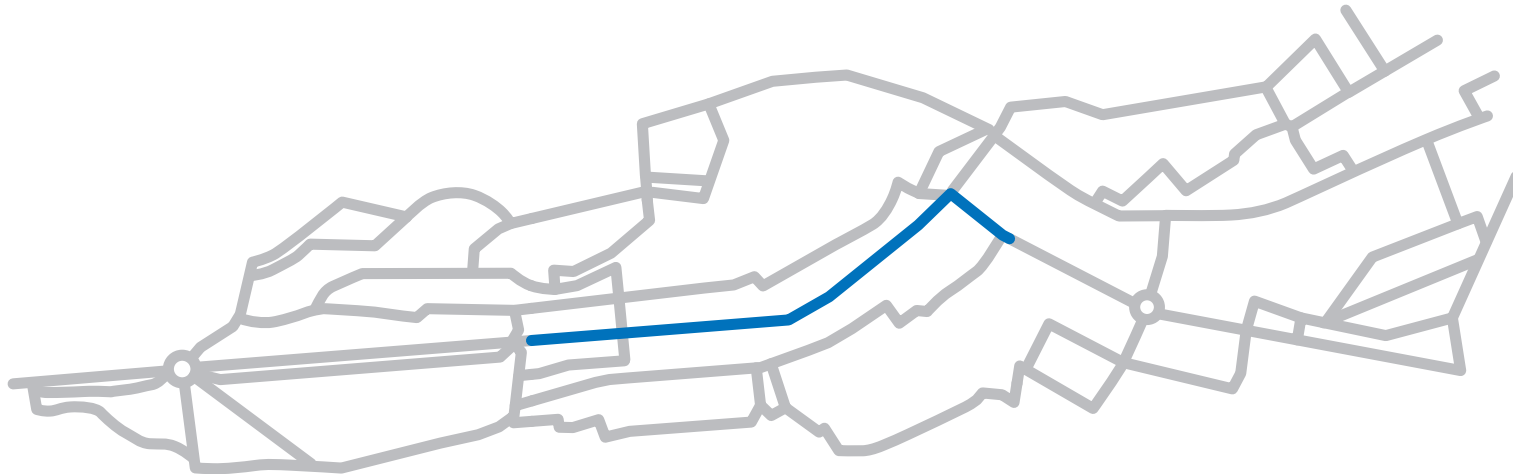
©Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

### Brandenburger Tor – Alexanderplatz

#### RSV 9.0: Unter den Linden – bestbewertete Variante

- + 2,6 km in rund 7 Minuten (kürzeste Strecke und Fahrzeit)  
aber zahlreiche Knotenpunkte mit Ampeln, die derzeit sehr ungünstig für Radfahrer\*innen geschaltet sind
  - Grüne Welle Rad/Bus bei 20 km/h machbar
- + Neuaufteilung des großzügigen Straßenraumes mit jeweils 1 Fahrspur für Rad, Bus und Kfz machbar (geringes Kfz-Aufkommen)

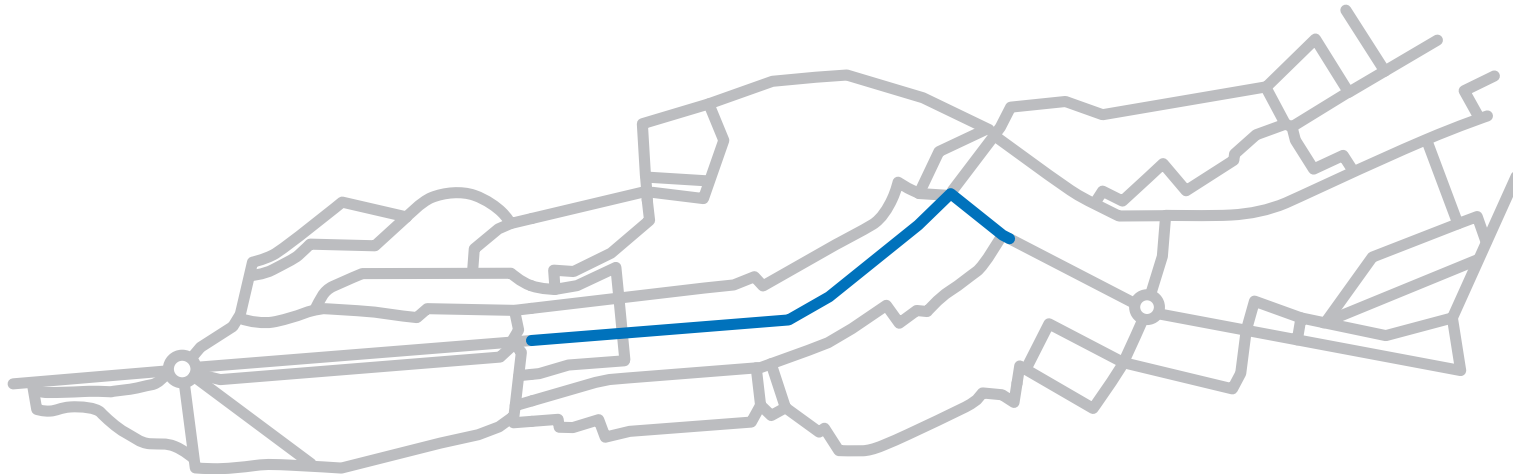


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

### Brandenburger Tor – Alexanderplatz

#### RSV 9.0: Unter den Linden – bestbewertete Variante

- + Chancen zur städtebaulichen Aufwertung „Unter den Linden“ nach Fertigstellung der U5 in Kombination mit weiteren Maßnahmen (Stadtschloss, Flussbad)
- Kritisch sind häufige Sperrungen bei Veranstaltungen
  - Routenmanagement
- Hohe verkehrstechnische Komplexität am Alexanderplatz (u.a. Haltestellen Bus/Tram)

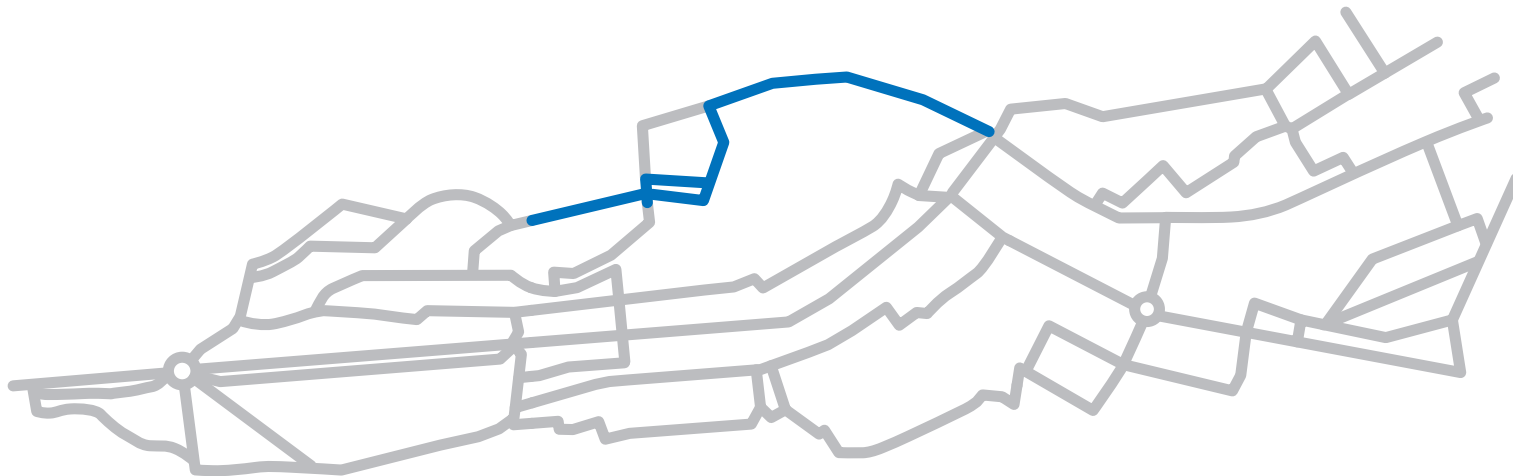


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

### Brandenburger Tor – Alexanderplatz

#### Nordtrasse (9.1): Reinhardstraße – Linienstraße

- Größere Streckenlänge (3,0 km) und längere Fahrzeit (über 8 Minuten)
- Hohe Anzahl an kreuzenden Knotenpunkten
- Hohe Verlustzeiten mit komplexer Ampel-Koordinierung (weniger klare Verkehrsachse)
- Deutlich größere Eingriffe in den Kfz-Verkehr erforderlich



## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

### Brandenburger Tor – Alexanderplatz

#### Südtrasse (9.2): Französische Straße – Grunerstraße

- +/- Längste Trasse (3,1 km), aber mit größtem Verkehrspotenzial
- + Denkbare Umfahrung bei Sperrung „Unter den Linden“
- Deutlich größere Eingriffe in den Kfz-Verkehr erforderlich
- +/- Fortgeschrittene Planungen für Französische Straße und Molkenmarkt deutlich unter RSV-Standard (2,0 m breite Radwege, z.T. nur Radfahrstreifen)





## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

*nur für die Web-Fassung*

### Alexanderplatz – Landsberger Allee

**Derzeit keine eindeutig fachlich beste bewertete Route,**

### **Tendenz zu Südtrassen (9.2)**

- Große Abhängigkeit von Weiterführung in Richtung Lichtenberg (Querung Ringbahn)
- 9.1 (Nordtrasse) weniger wahrscheinlich, da die Vorzugstrasse im Bereich 1 und 2 weiter südlich liegt (9.0), dennoch wichtige Achse in Verlängerung der Fahrradstraße Linienstraße
- 9.0 ist zwar direkteste Verbindung, hat aber am Klinikum am Friedrichshain eine äußerst kritische Engstelle
- 9.0 und 9.2 in verschiedenen Variantenkombinationen denkbar, auch mit zusätzlicher Verbindung in Spandauer Straße zwischen 9.0 und 9.2 (Umfahrung Engstelle in Karl-Liebknecht-Str.)
- 9.2 über Karl-Marx-Allee mit ausreichenden Platzreserven auch als Verknüpfung in Richtung Frankfurter Tor – Biesdorf – Mahlsdorf interessant



# Trassenvarianten RSV 9 West – Übersicht

