



Radschnellverbindungen in Berlin Teltowkanalroute durch die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf

**Informations- und Dialogveranstaltung
31.01.2019**

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 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

Göttingen



eRadschnellweg
GÖTTINGEN



1311

00

Fahrräder heute

6393

Fahrräder dieses Jahr

GUTE
FAHRT

sachsen-anhalt
einkaufszentrum
elektromobilität

AKA
Anspruchsbereich

GÖTTINGEN



Qualitätskriterien

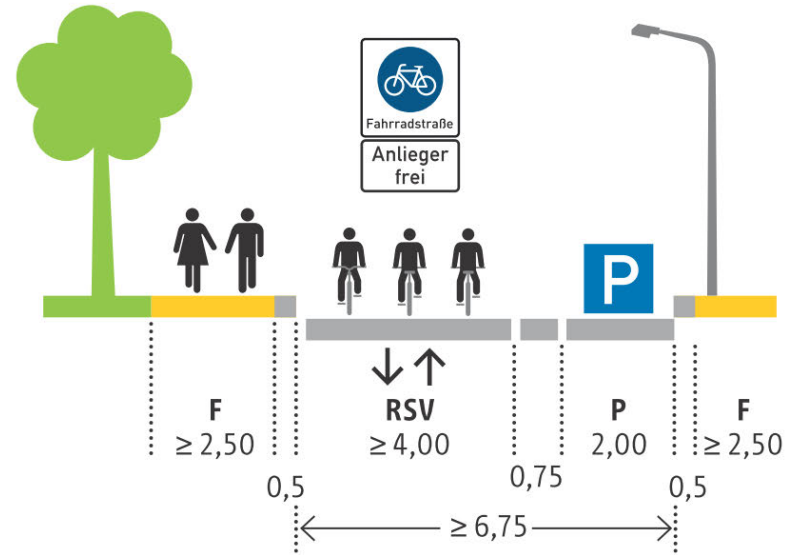
Qualitätskriterium	Regelstandards an den Radschnellwegen nach FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen	Anpassung für Berlin
Länge	Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen	Länge ≥ 5 km (mind. 3 km innerhalb S-Bahn-Ring)
Verbindungen	Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen zwei Hauptzentren oder 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 HVS	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 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 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 Fahrgeschwindigkeiten	<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

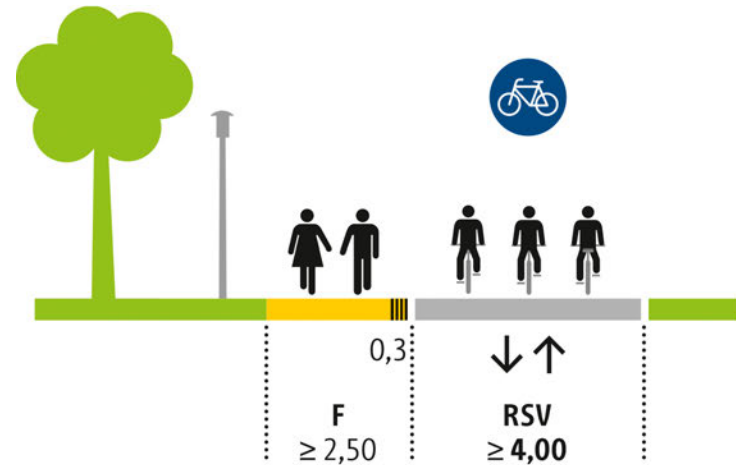
- Länge
- Verbindungen
- Breite
- Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen
- Führungsformen an Anliegerstraßen
- Fahrgeschwindigkeiten

Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

Fahrradstraße

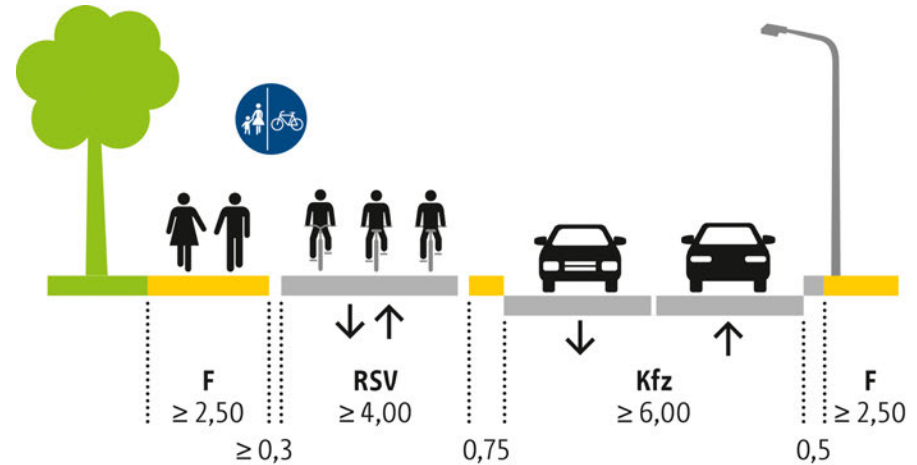
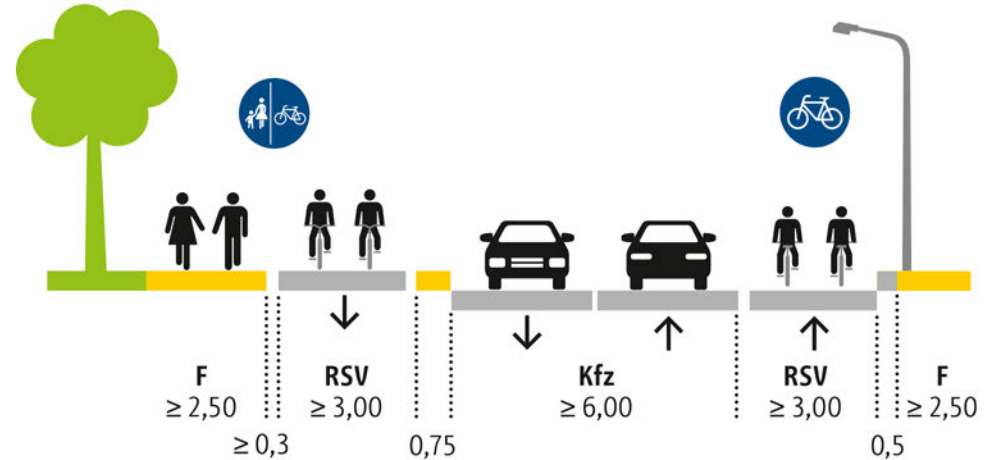


Sonderweg

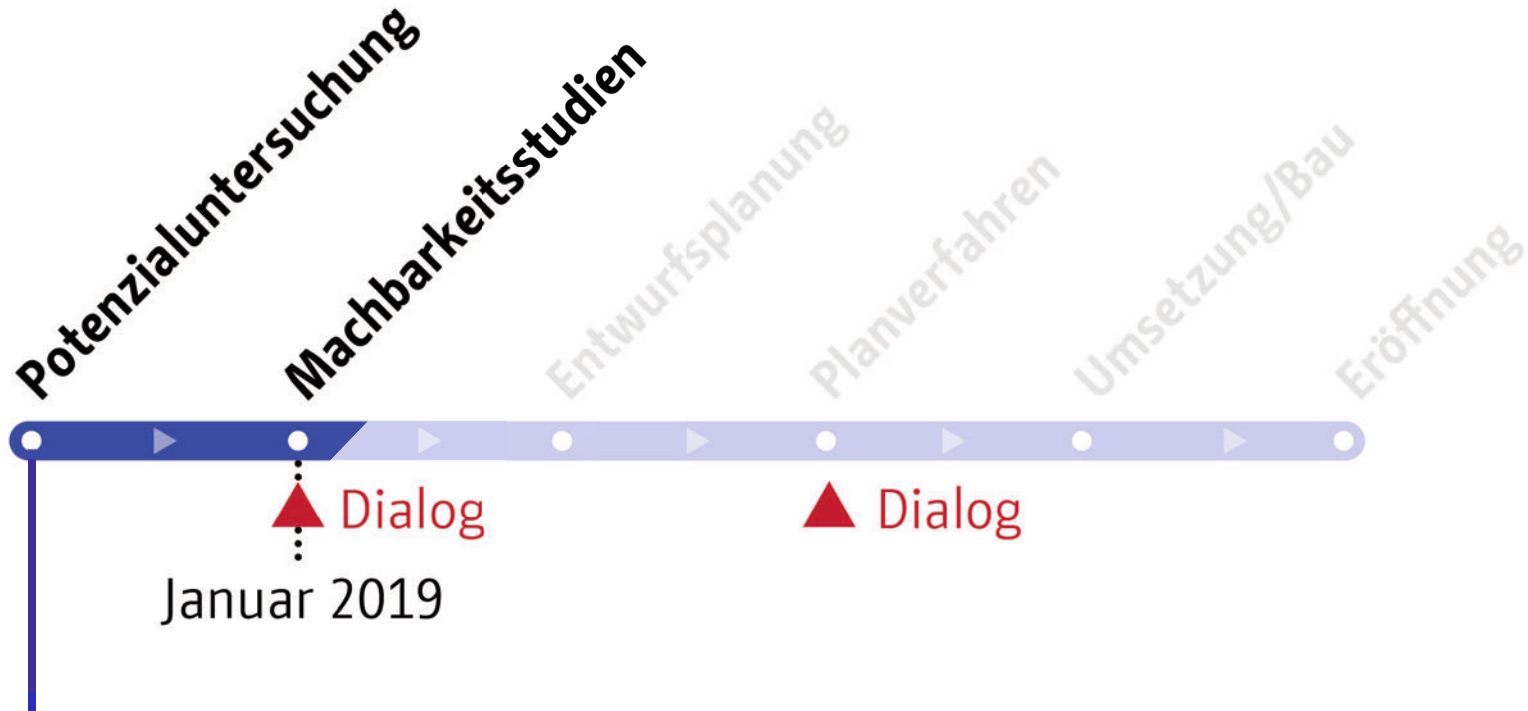


Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

Hauptverkehrsstraße



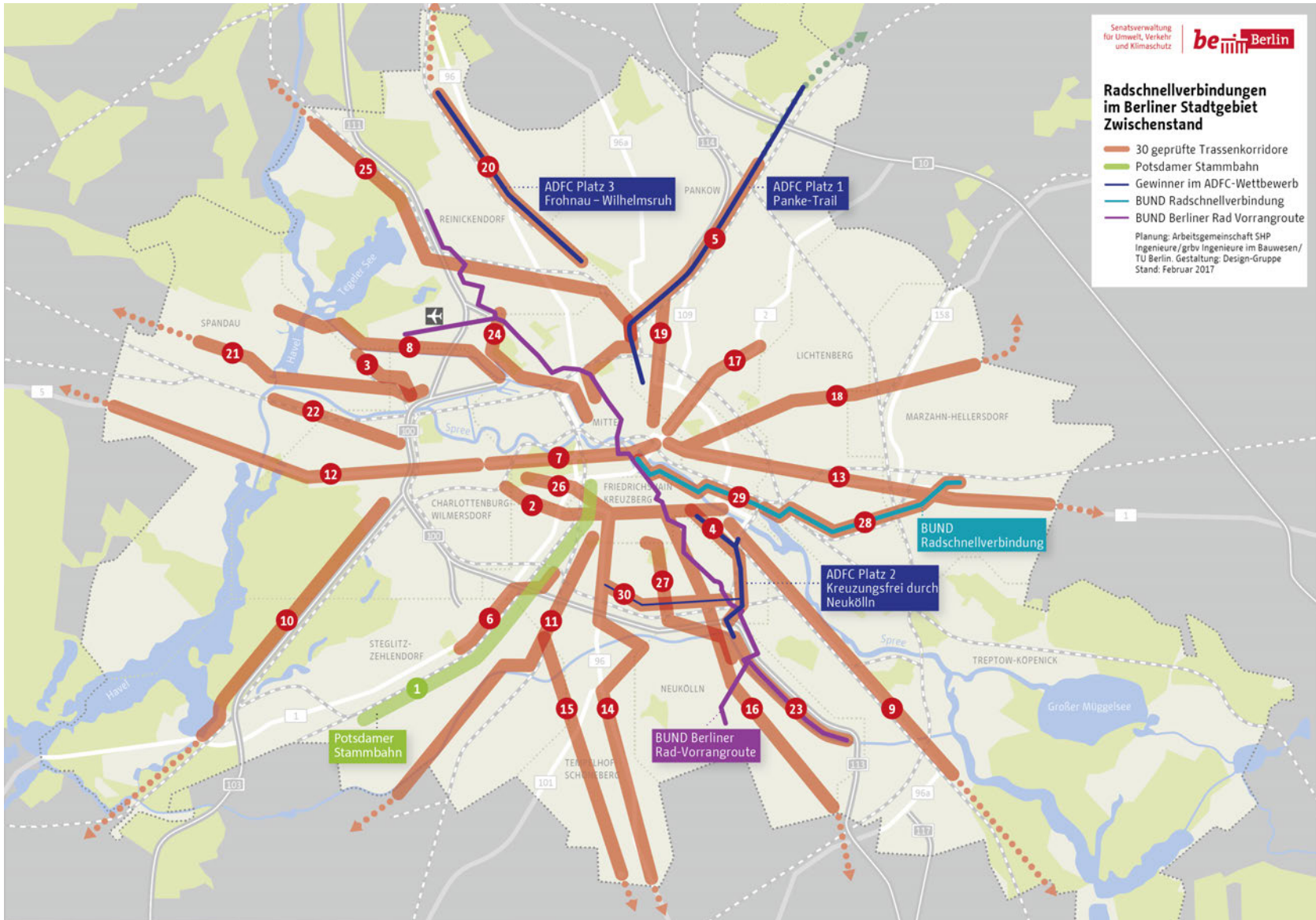
Was bisher geschah



Vorüberlegungen, Ideenwettbewerb

Untersuchung 30 Trassenkorridore:
Infrastruktur / Potenziale / Wirtschaftlichkeit

Potenzialuntersuchung – untersuchte Trassen



Potenzialuntersuchung – Bewertungsverfahren

Bewertung 30 Trassenkorridore

Zielfelder

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

Potenziale
Verbindungsfunktion
Erschließungsfunktion
Verknüpfung ÖPNV

Wirtschaftlichkeit
Grobkosten (E)

Auswahl 12 Trassenkorridore

Bewertung 12 Trassenkorridore

Zielfelder

Infrastruktur
Adäquate Streckenlänge
Realisierbarkeit
Geringe Reisezeit
Attraktive Strecke

Potenziale
Verbindungsfunktion
Erschließungsfunktion
Verknüpfung ÖPNV

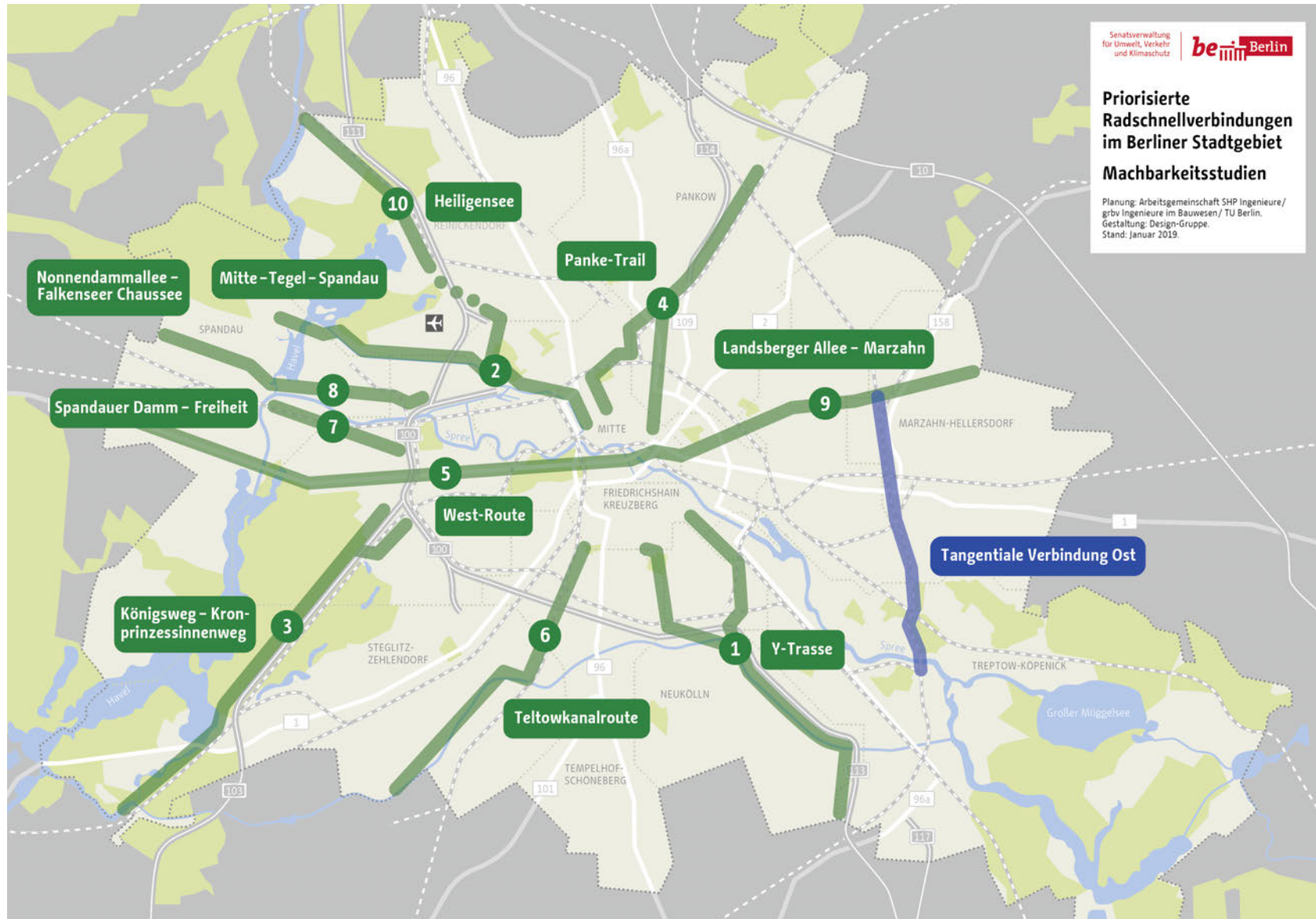
Wirtschaftlichkeit
Kosten Umbau
Kosten Ausbau Strecke
Kosten Bauwerke
Kosten Betrieb/
Unterhaltung

Ausschreibung infraVelo

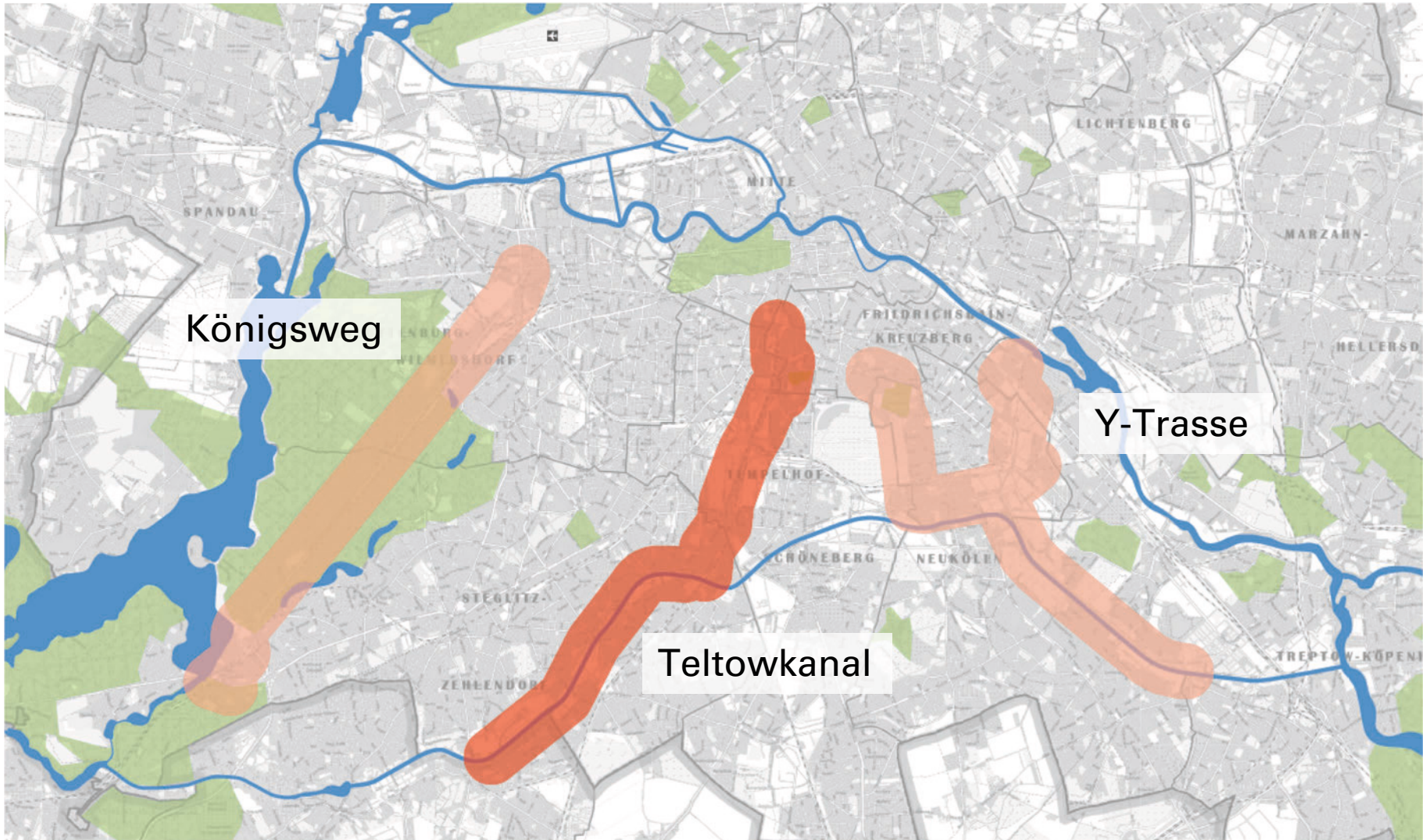
**Machbarkeits-
untersuchung**

E = Ersteinschätzung

Potenzialuntersuchung – Ergebnis: Auswahl Top 12



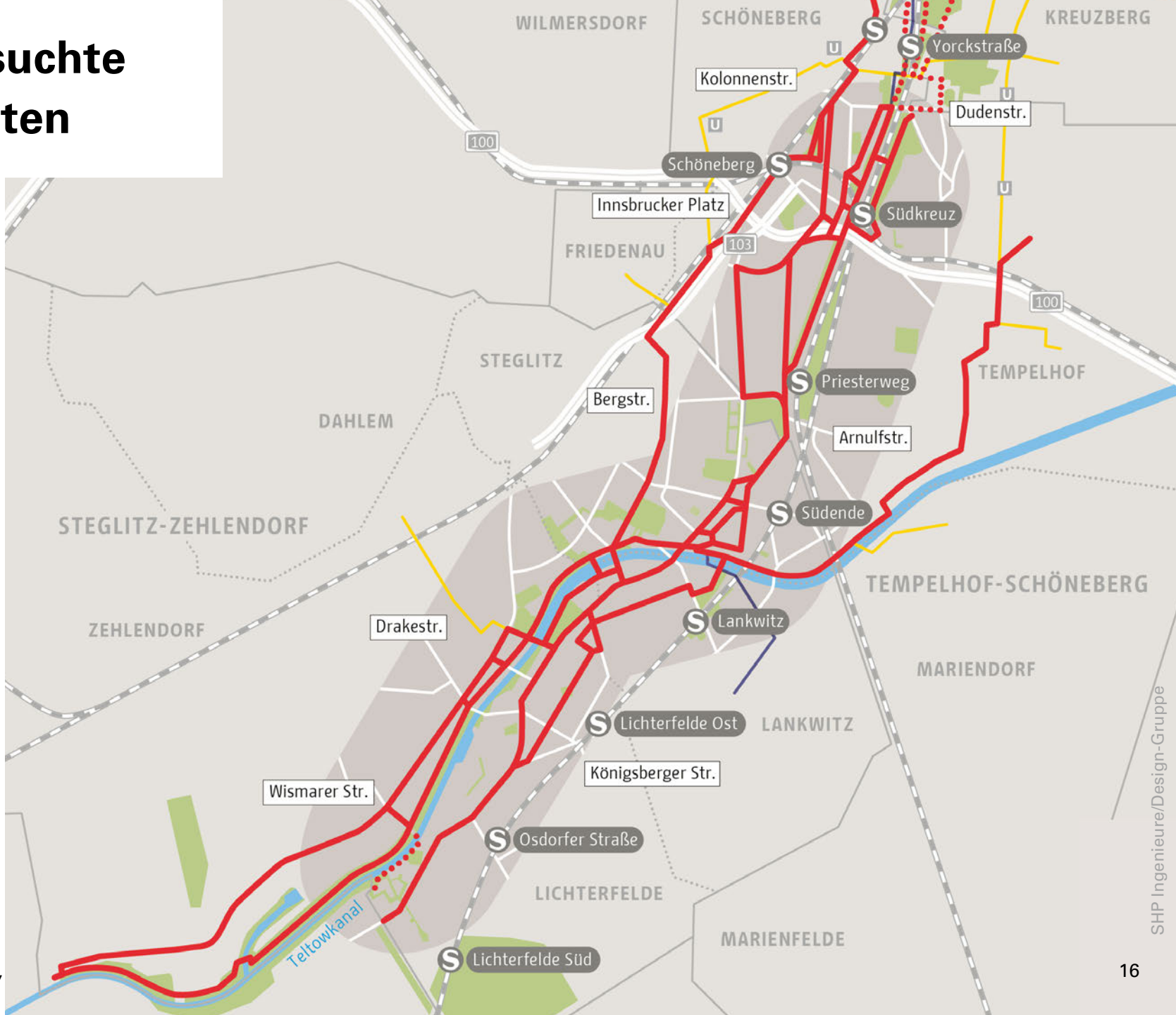
Machbarkeitsuntersuchungen/ Planungs-/Fachplanungsleistungen



Teltowkanalroute – Befahrung



Untersuchte Varianten



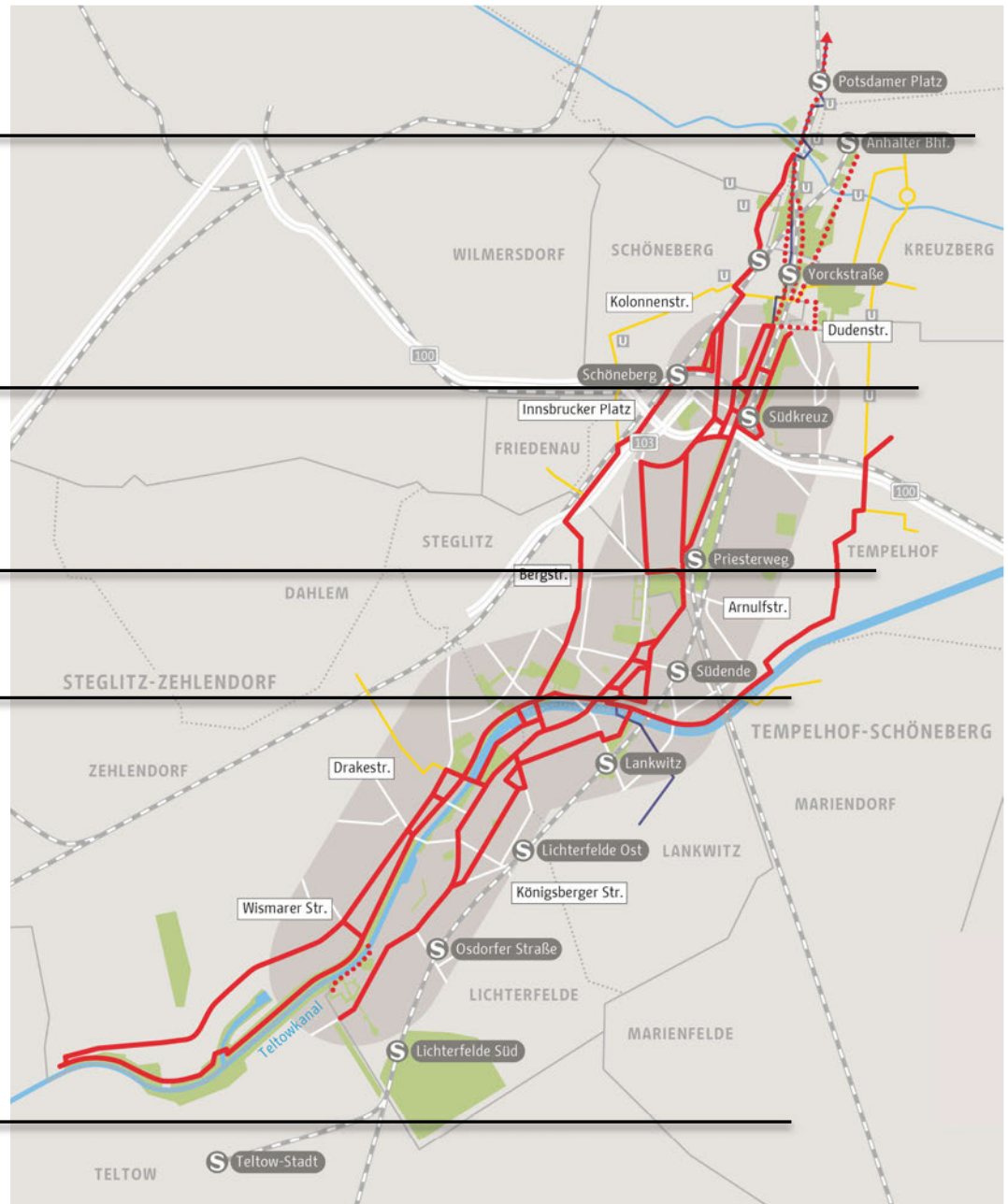
Bereiche

4 Südkreuz und Anbindung

3 Priesterweg/H. Baluschk-Park

2 Teltowkanal – Arnulfstraße

1 Uferweg

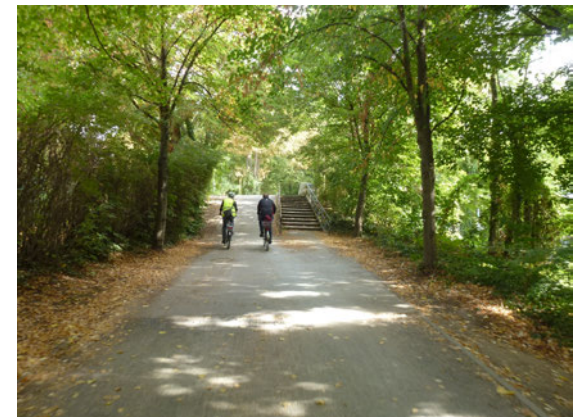


Bereich 1

Uferweg

Radweg entlang des Teltowkanals

- Schaffung attraktiver Querungen an Hauptverkehrsstraßen
- Ausbau des Radwegs auf RSV-Niveau



Bereich 2

Teltowkanal – Arnulfstraße

Führung durch Wohnstraßen

- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Vorfahrtregelung für den Radverkehr
- Neuordnung des Parkraums

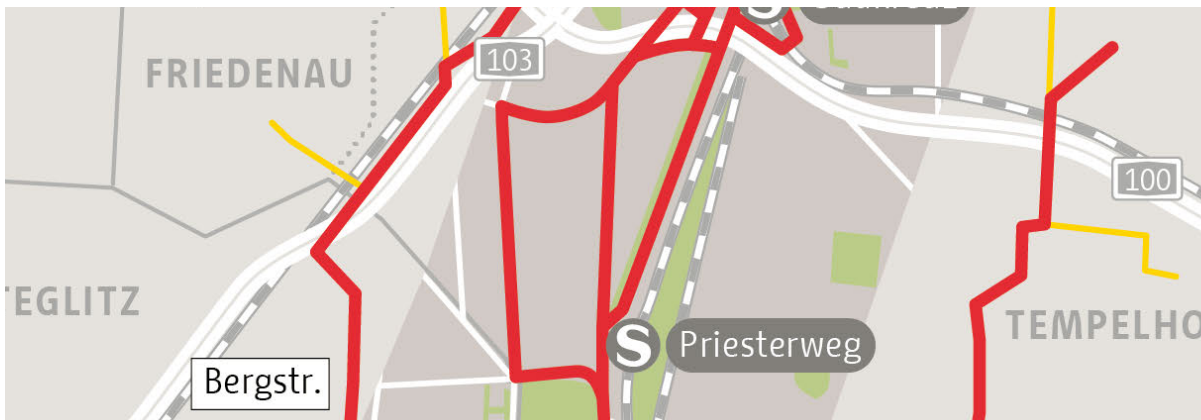


Bereich 3

Priesterweg/Hans-Baluschek-Park

Führung durch eine Parkanlage

- Entschärfung der Konfliktstelle S-Bahnhof Priesterweg
- Trennung von Fuß- und Radverkehr im Bereich des Hans-Baluschek-Parks



Bereich 4

Südkreuz und Anbindung

Führung am S-Bahnhof Südkreuz/
Wilhelm-Kabus-Straße

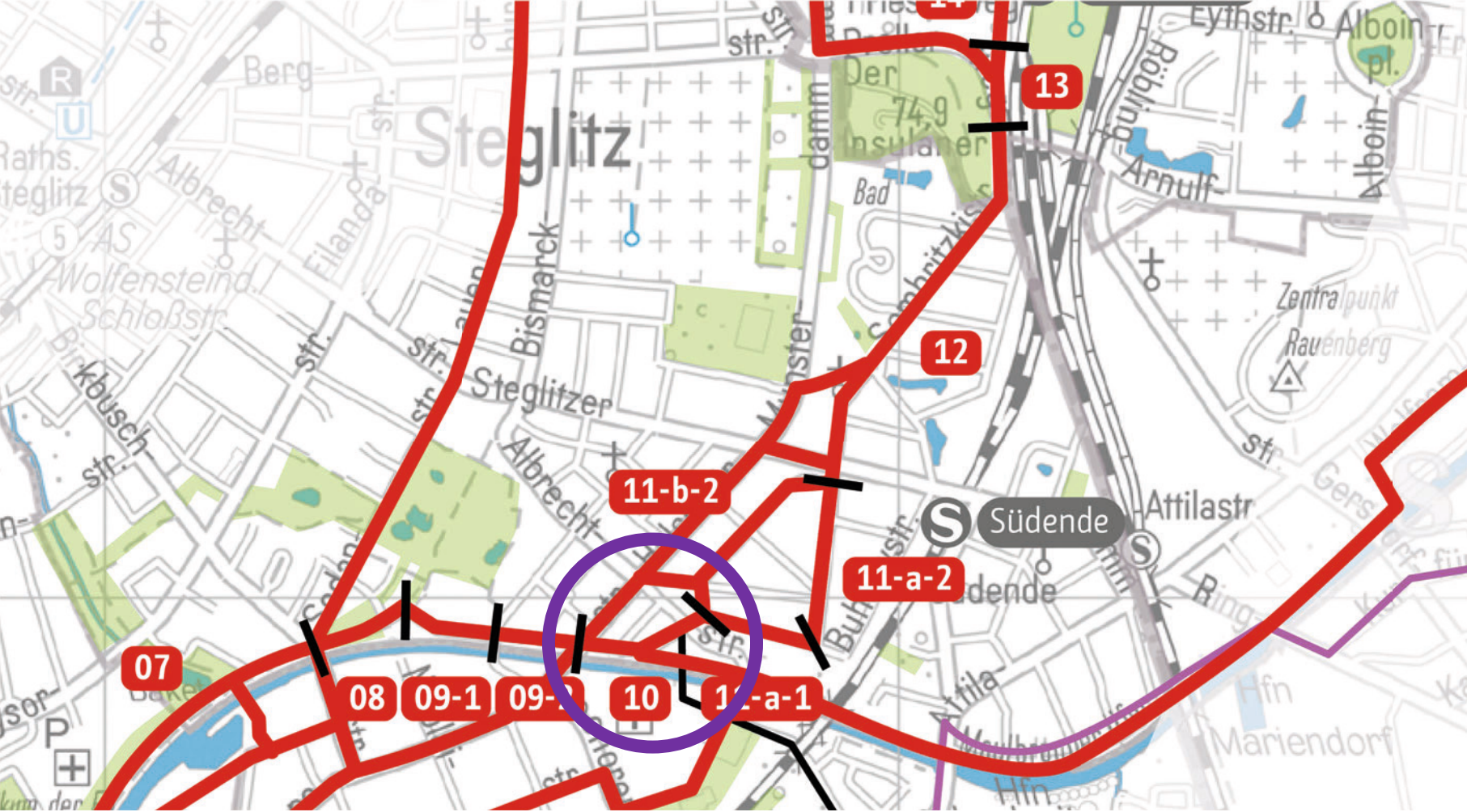
- Ggf. Verbreiterung des bestehenden Radwegs parallel der Bahntrasse
- Prüfung der Anbindung zur Innenstadt



Abschnitte (Beispiel)



Abschnitte (Beispiel)



Steckbrief pro Abschnitt

Gliederung:

- Verkehrliche Situation
- Städtebau und Straßenraum
- Knotenpunkte
- Handlungsbedarf

T-10 - Borstellstraße

Länge: 310 m

Verkehrliche Situation

Funktion/Straßenname	Borstellstraße: Anliegerstraße
Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	Unbekannt (< 2.000 Kfz/24h)
Fahrstreifenanzahl	2
zulässige Geschwindigkeit [km/h]	Tempo-30-Zone
Pflege und Unterhaltung	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf / Straßen- und Grünflächenamt
Linienbusverkehr/Tram	nein
Fußgänger	Separate Gehwege
Beleuchtung	vorhanden
Radverkehrsführung	Mischverkehr, Fahrbahn ca. 4,00-5,00 m

Städtebauliche / straßenräumliche Situation

Oberflächenbeschaffenheit	Asphalt
Anbindung	Parallel TR8, Anbindung an RW Berlin-Leipzig
Ruhender Verkehr	Beidseitig (Längsparken)
Parkdruck	Hoch
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Handlungsbedarf

Maßnahme	gering
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung bevorrechtigte Fahrradstraße; Stellplätze reduzieren 	hoch
Flankierende Maßnahme	gering



Straße in Blickrichtung Westen



Straße in Blickrichtung Osten



Straße in Blickrichtung Osten

Querungen/Knotenpunkte

Knotenpunkte
009 Lacknerstraße
010 Albrechtstraße
011 Brandenburgische Straße

■ hoch ■ mäßig ■ gering

Torgauer Straße



Danke für Ihr Interesse.