

## **Radschnellverbindungen in Berlin**

### **Königsweg – Kronprinzessinnenweg**

durch die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf

### **Informations- und Dialogveranstaltung**

29.04.2019

# 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 Pendelverkehrs
- Gesundheitsförderung





# Qualitätskriterien

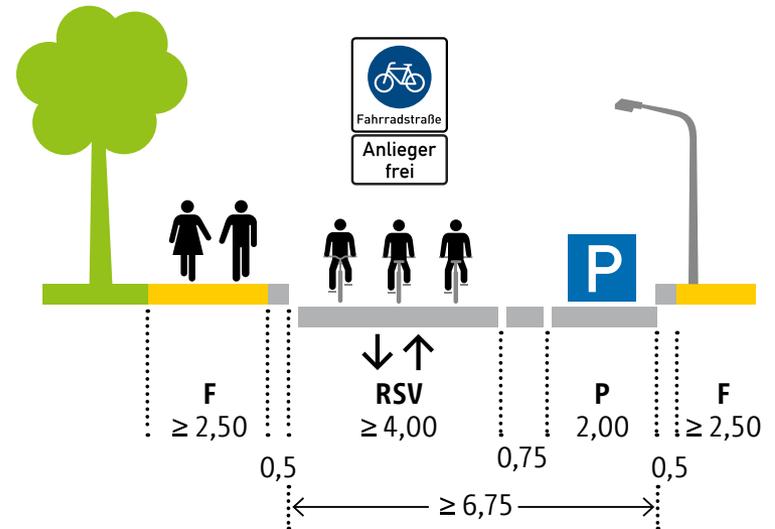
Qualitätskriterium	Regelstandards nach FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen	Anpassung für Berlin
Länge	Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen	Länge > 5 km (mind. 3 km innerhalb S-Bahn-Ring)
Verbindungen	Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen zwei Hauptzentren oder Verbindungen zwischen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

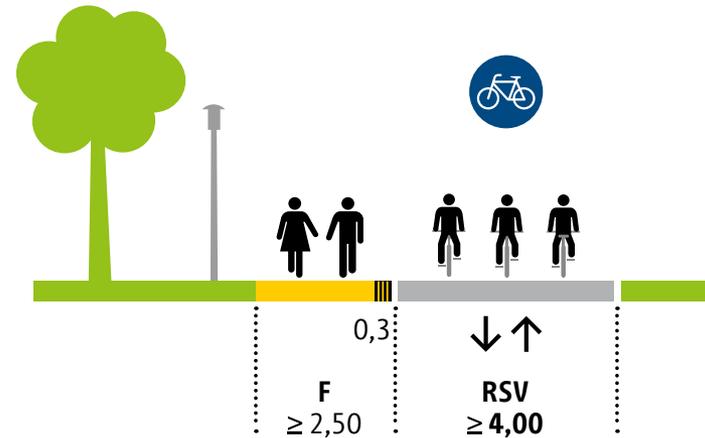
- Länge
- Verbindungen
- Breite
- Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen
- Führungsformen an Anliegerstraßen
- Fahrgeschwindigkeiten

# Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

## Fahrradstraße

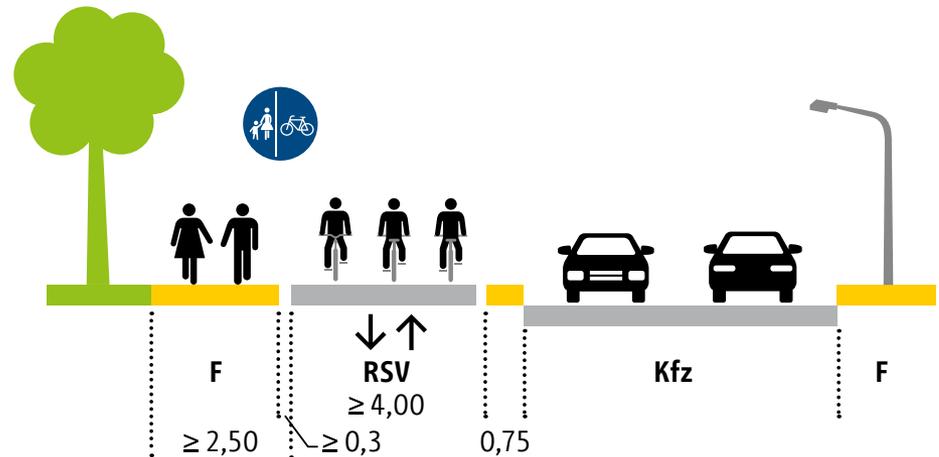
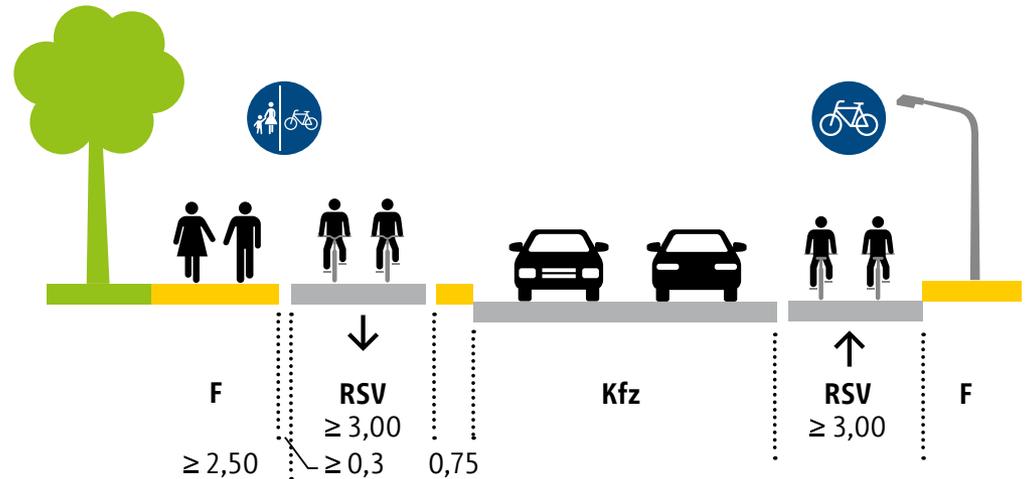


## Sonderweg



# Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

## Hauptverkehrsstraße



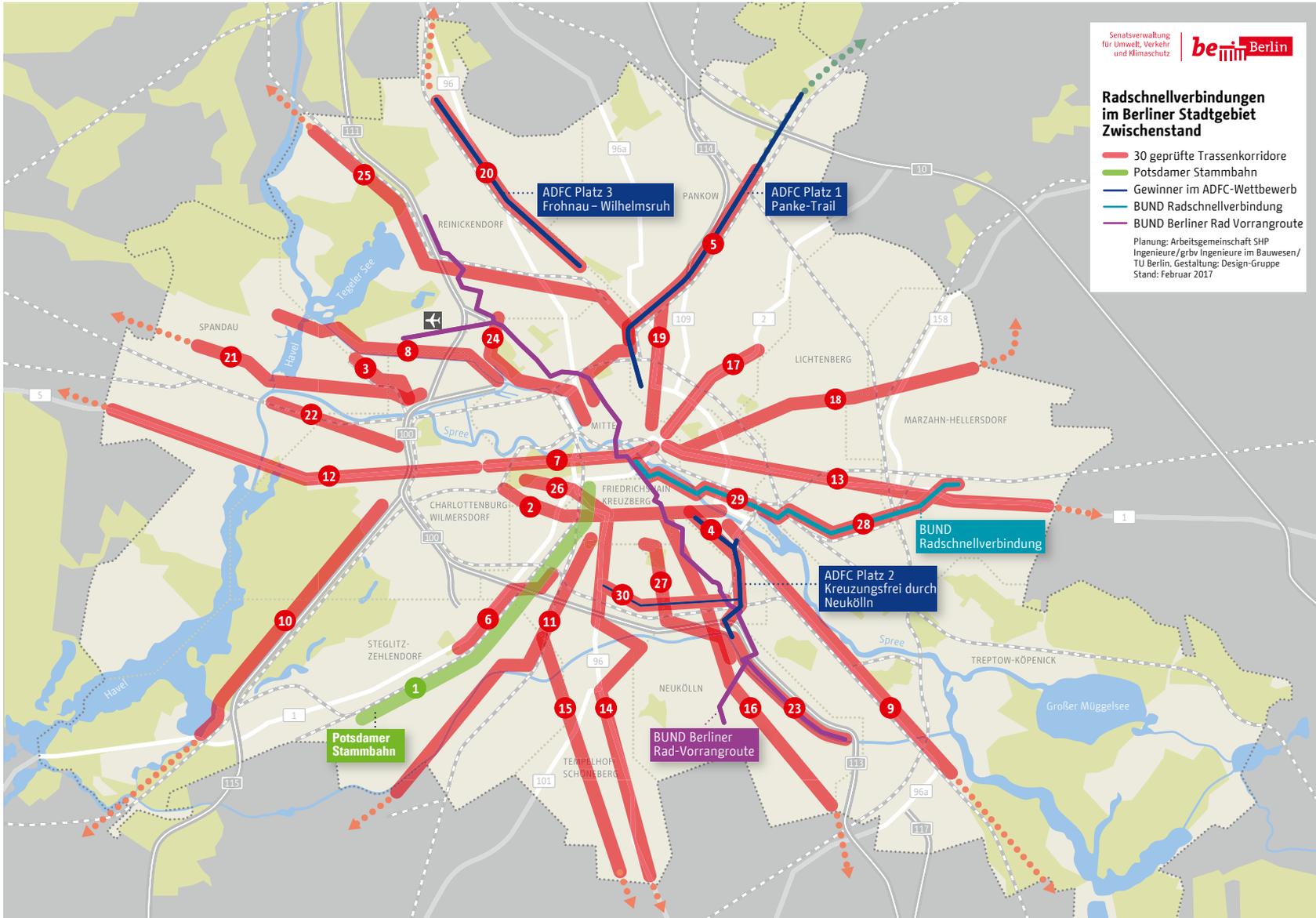
# Was bisher geschah



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

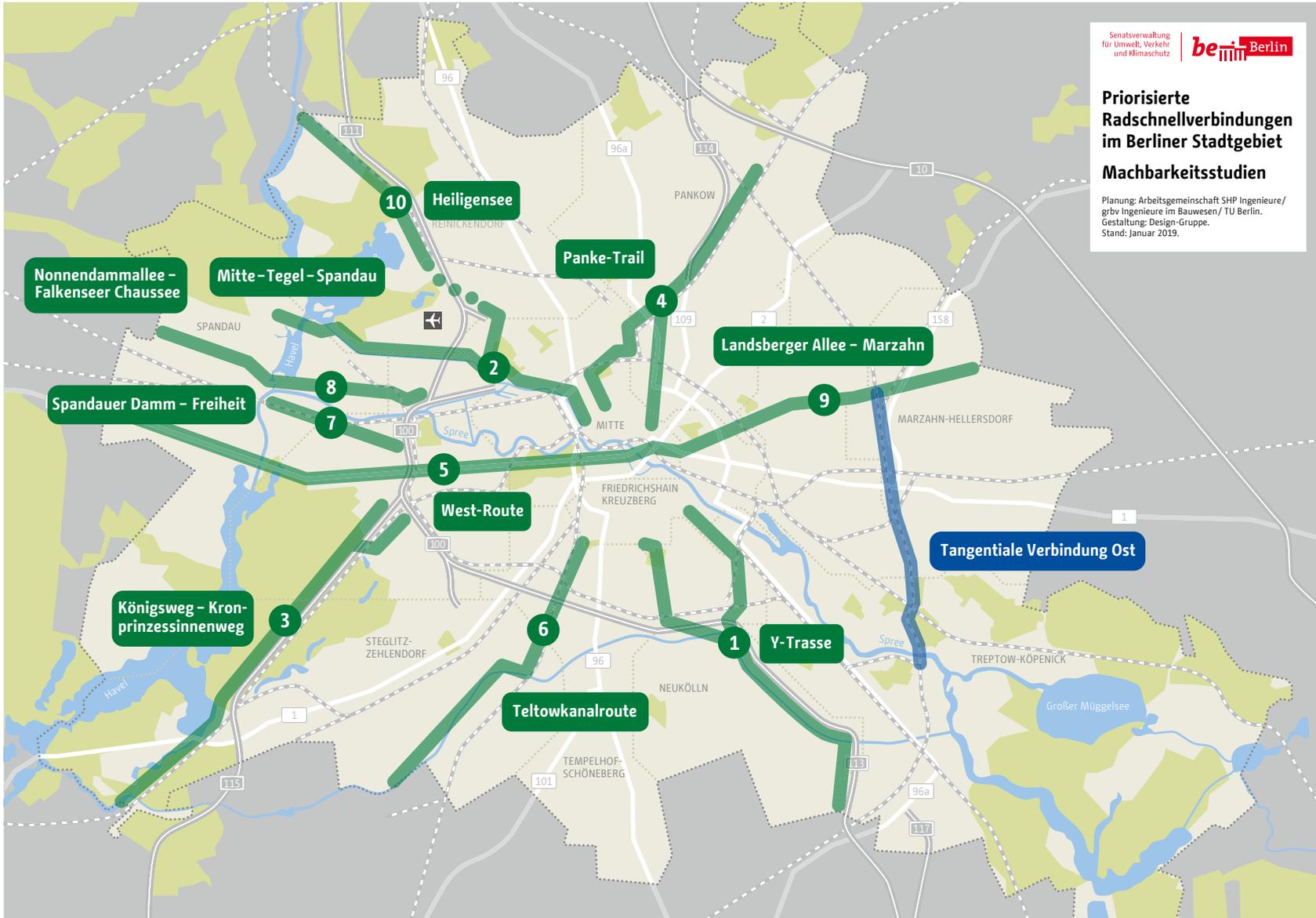
Wirtschaftlichkeit  
Kosten Umbau  
Kosten Ausbau Strecke  
Kosten Bauwerke  
Kosten Betrieb/  
Unterhaltung

Ausschreibung infraVelo

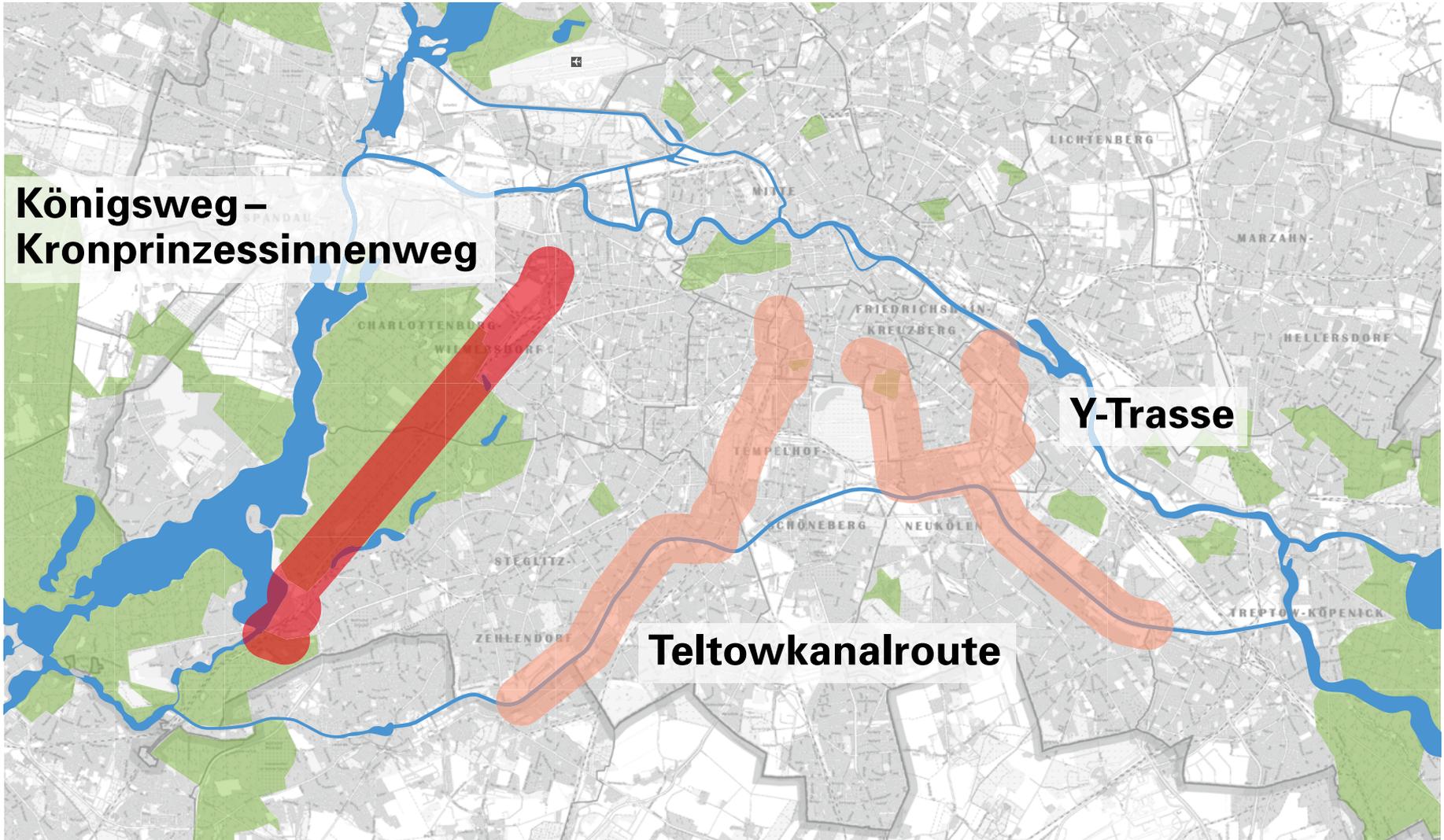
**Machbarkeits-  
untersuchung**

E = Ersteinschätzung

# Machbarkeitsuntersuchungen: 10 Trassen



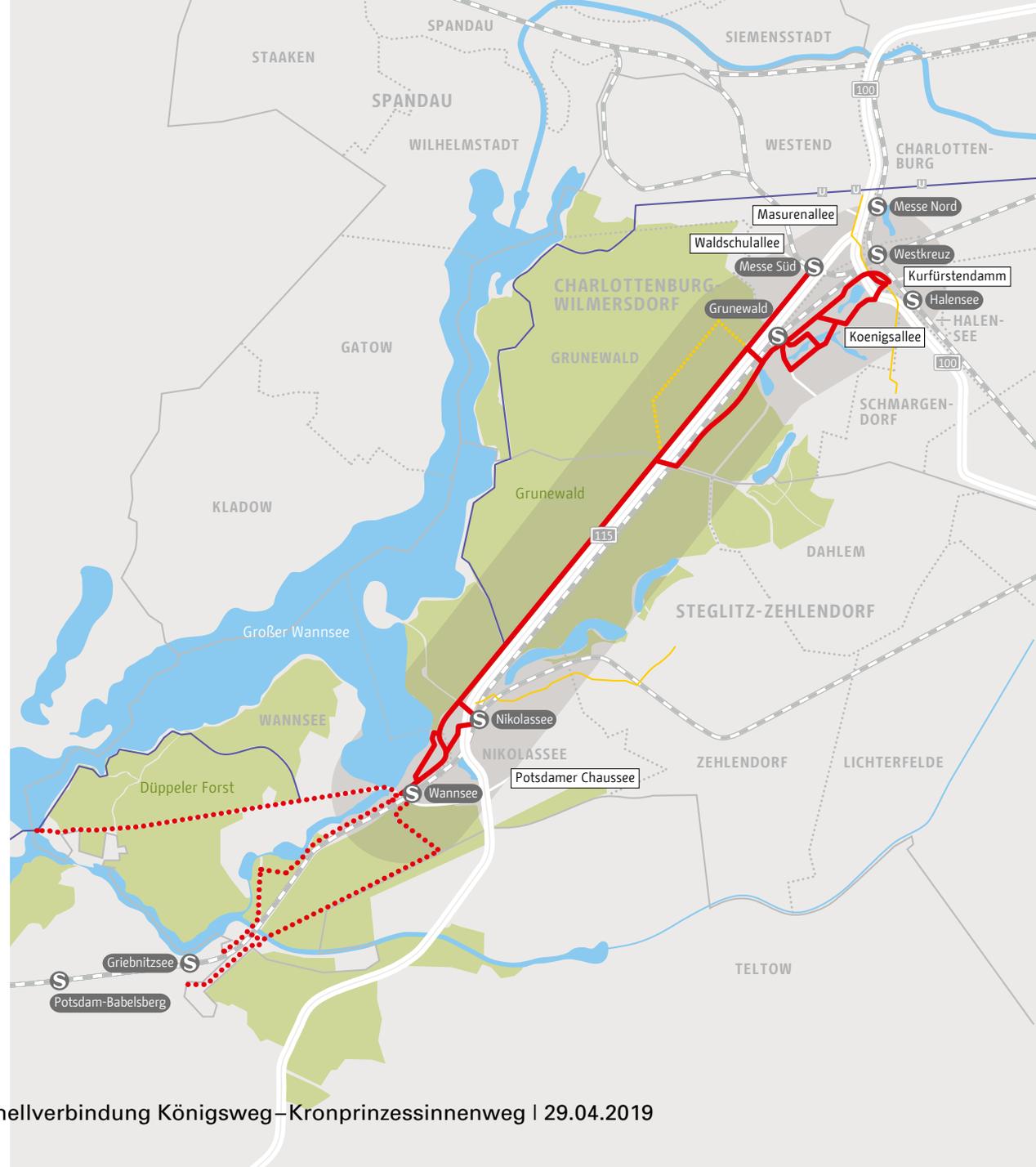
# Machbarkeitsuntersuchungen/ Planungs-/Fachplanungsleistungen



# Königsweg – Kronprinzessinnenweg: Befahrung



# Untersuchte Varianten

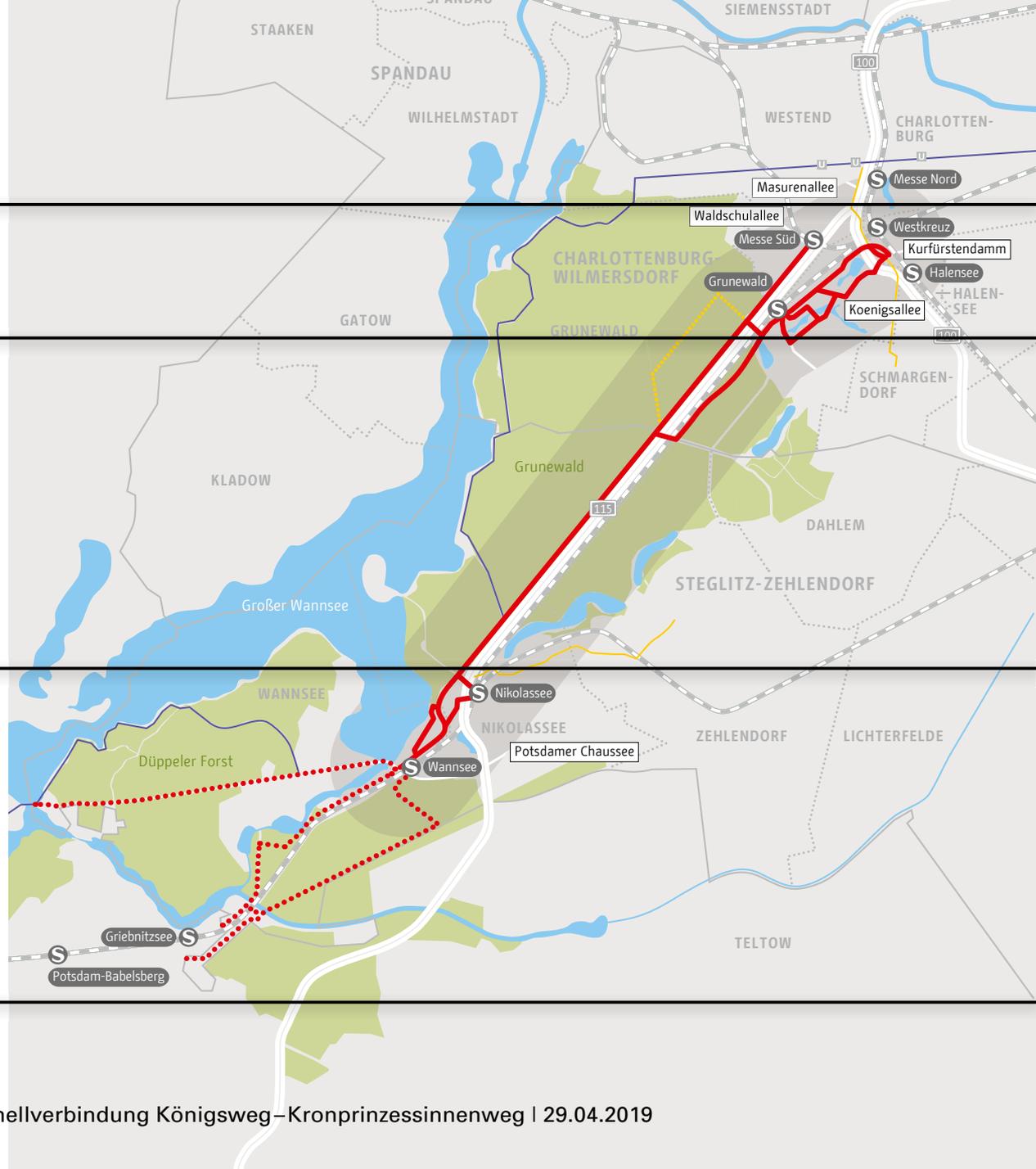


# Bereiche

1 Nord

2 Mitte

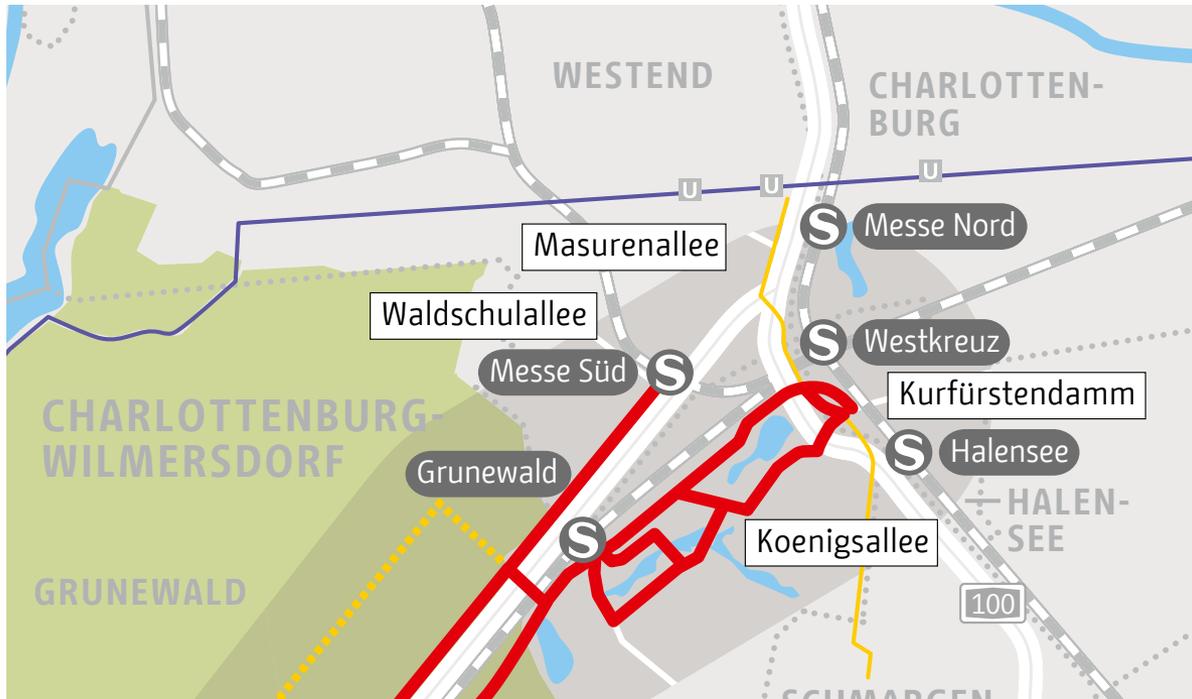
3 Süd



# Bereich 1 – Nord

Führung durch die Ortsteile Grunewald und Westend

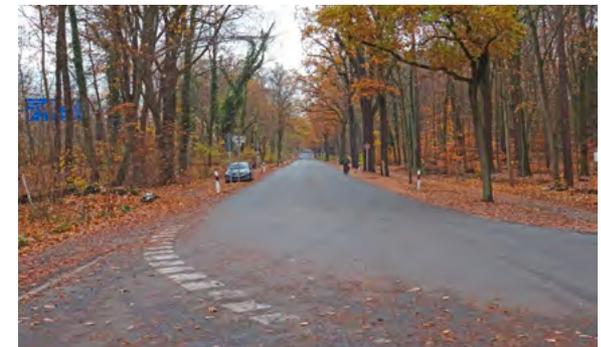
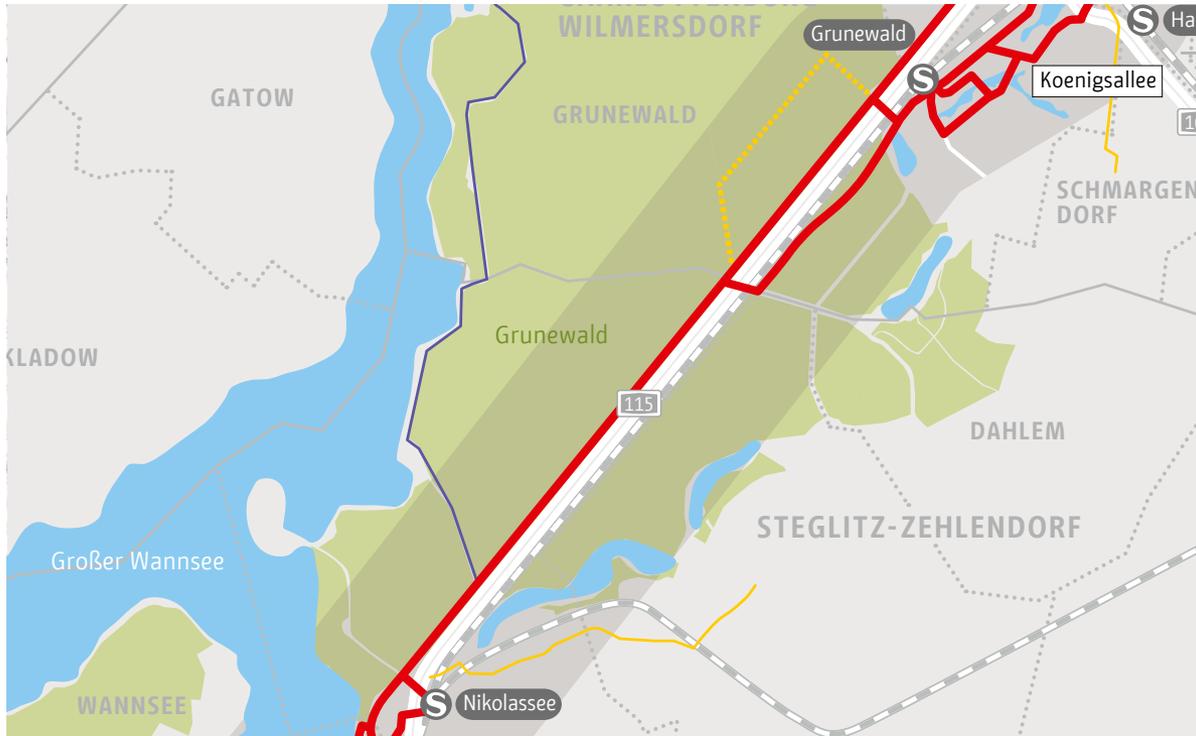
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Vorfahrtregelung für den Radverkehr



# Bereich 2 – Mitte

Führung durch den Grunewald, parallel zur Autobahn

- Ggf. Verbreiterung bzw. Aus-/Umbau des bestehenden Weges
- Ggf. Beleuchtung



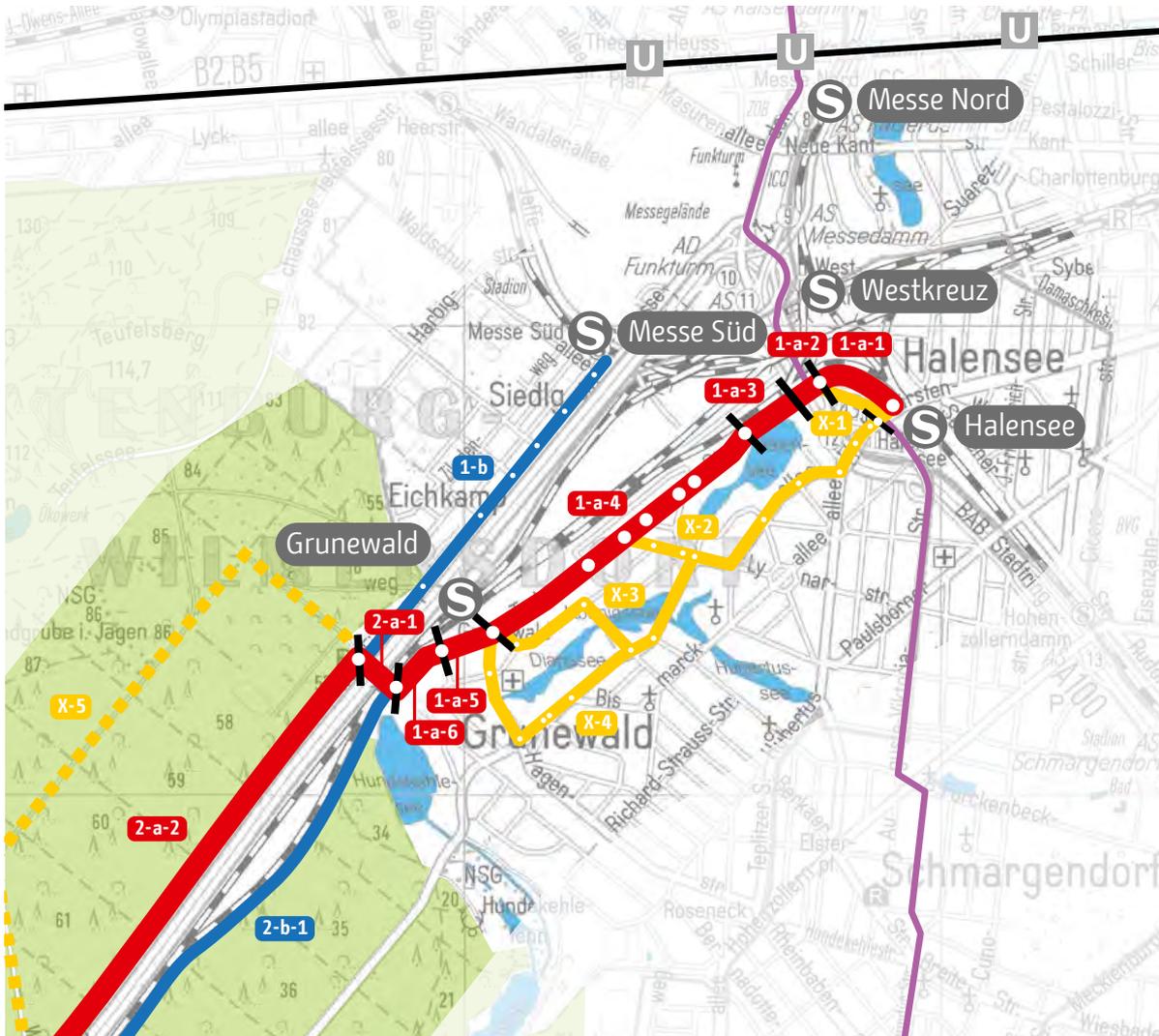
# Bereich 3 – Süd

Führung durch die Ortsteile Nikolassee und Wannsee

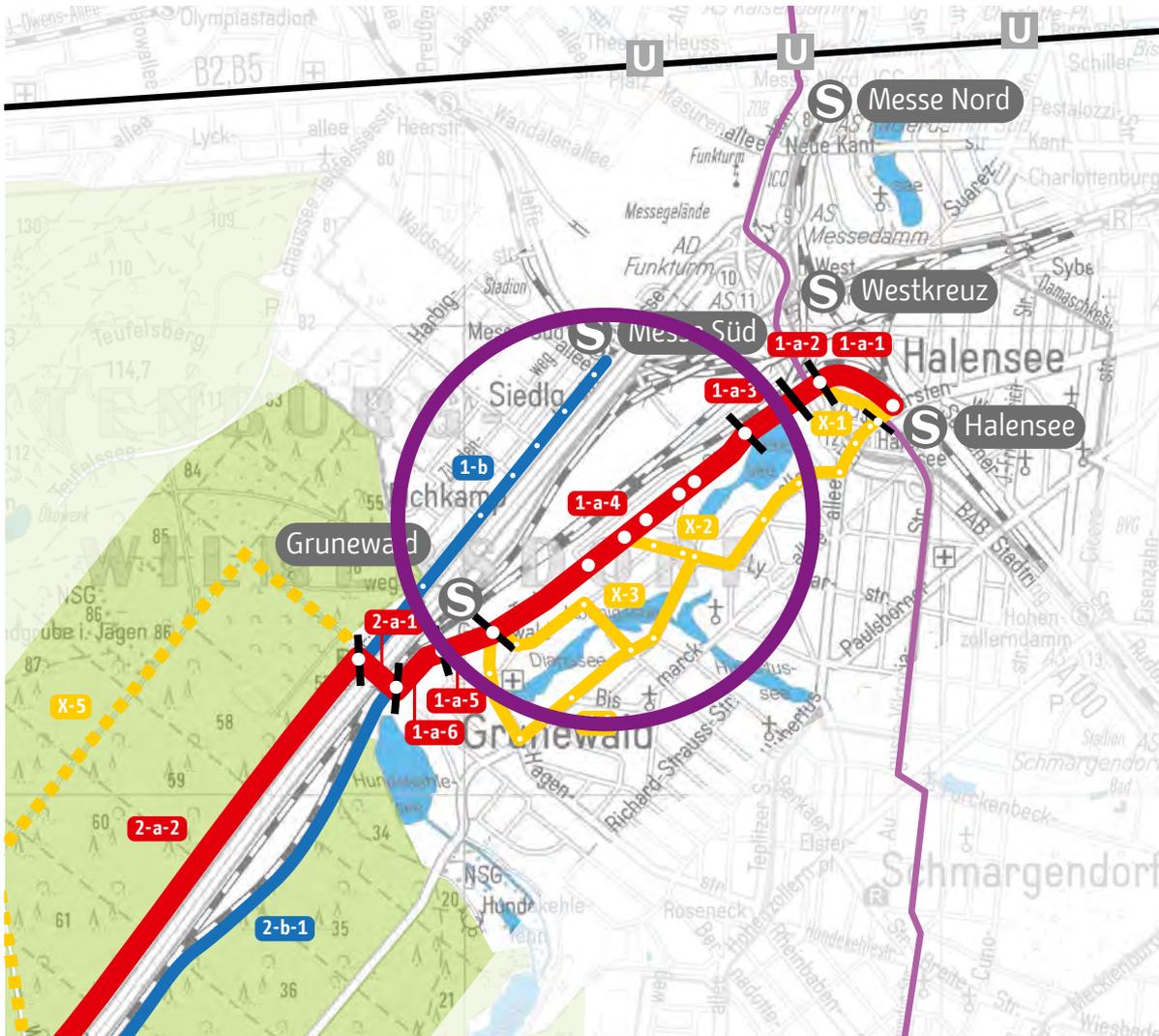
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen/Fahrradstraßen)
- Ggf. Beleuchtung
- Umgestaltung der Engstelle Kronprinzessinnenweg
- Prüfung der Anbindung an das Land Brandenburg/ Potsdam



# Abschnitte (Beispiel)



# Abschnitte (Beispiel)



# Steckbrief pro Abschnitt

## Gliederung:

- Verkehrliche Situation
- Städtebau und Straßenraum
- Barrierefreiheit
- Knotenpunkte
- Handlungsbedarf

Streckenabschnitte Königsweg		Abschnittsnummer	
Straßenname	Trabener Straße	Kommune/Bezirk	Charlottenburg-Wil
Radverkehrsführung	straßenbegleitend	Länge	1340 m

Verkehrliche Situation	
Lage	innerorts
Klassifizierung	Stufe V
Funktion	Erschließungsstraße
Baulastträger	Charlottenburg-Wilmersd
Einbahnstraßen Regelung	<input type="checkbox"/> Busspur frei <input type="checkbox"/>
Verkehrsstärke	<input type="text"/> Kfz/24h
Fahrstreifenanzahl	<input type="text"/> 2
Fahrbahnbreite	<input type="text"/> 6 m
zulässige Geschwindigkeit	<input type="text"/> 30 km/h
Verkehrsberuhigung	Tempo 30-Zone
ÖPNV	Nein
Radverkehrsanlage	Mischverkehr
Breite	<input type="text"/> 5 m
Radverkehrsanbindung	<input type="text"/>
Fußverkehr	Gehweg
Beleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>

Städtebauliche / straßenräumliche Situation	
Oberfläche	Asphalt
Ruhender Verkehr	Längsparken (beidseitig)
Parkdruck	Hoch
Topographie	flach
Nutzungen	Wohnen

Barrierefreiheit		Anmerkungen	
Treppe	<input type="checkbox"/>	z.T halbhohes Parken (beidseitig)	
Poller	<input type="checkbox"/>		
Umlaufsperr	<input type="checkbox"/>		
Bord > 5 cm	<input type="checkbox"/>		

Knotenpunkte	
1. Knotenpunkt	KP-003
2. Knotenpunkt	KP-004 bis KP 008
3. Knotenpunkt	KP-009
4. Knotenpunkt	<input type="text"/>

Handlungsbedarf	
Maßnahme	Fahrradstraße
Flankierende Maßnahme	Markierung Parken z.T. einseitig aufheben Borde halten



# Torgauer Straße



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