

MACHBARKEITSSTUDIE

VÖSSING
INGENIEURE



RADSCHNELLEVERBINDUNG PANKE-TRAIL – VORGEHEN UND PLANUNGSSTAND

ARBEITSGEMEINSCHAFT  VÖSSING & LINDSCHULTE



Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen

Ziele

Radfahren wird so attraktiv, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen.

Radfahren wird auch auf Distanzen über 5 km interessant.

Merkmale

- Verbindung für Alltagsverkehr zwischen Stadtteilen
- Länge > 5 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



Radschnellverbindungen in Berlin

Radschnellverbindungen in Berlin

Potenzialanalyse

- Definition von Rahmenbedingungen
- Festlegung von Qualitätskriterien
- Überprüfung und Bewertung von Trassenkorridoren
- Auswahl von Trassenkorridoren

Stand März 2018



Berlin: mobiler

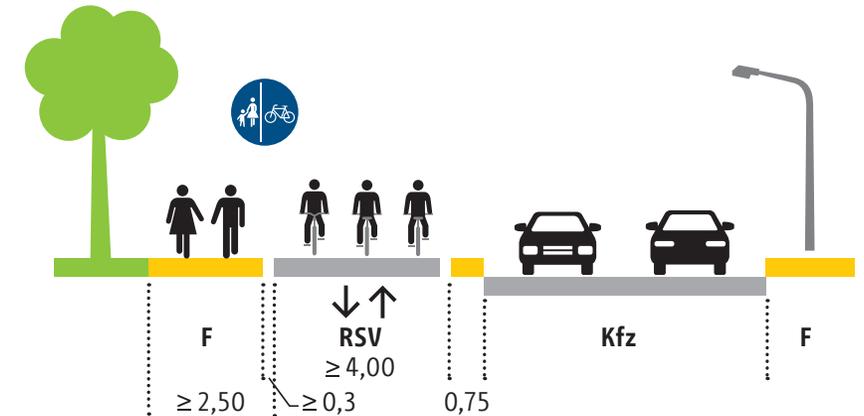
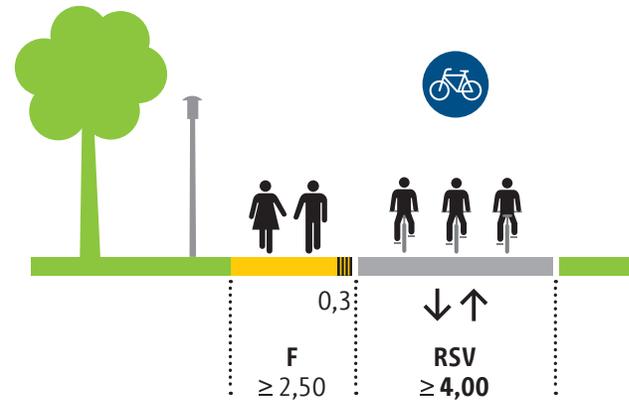
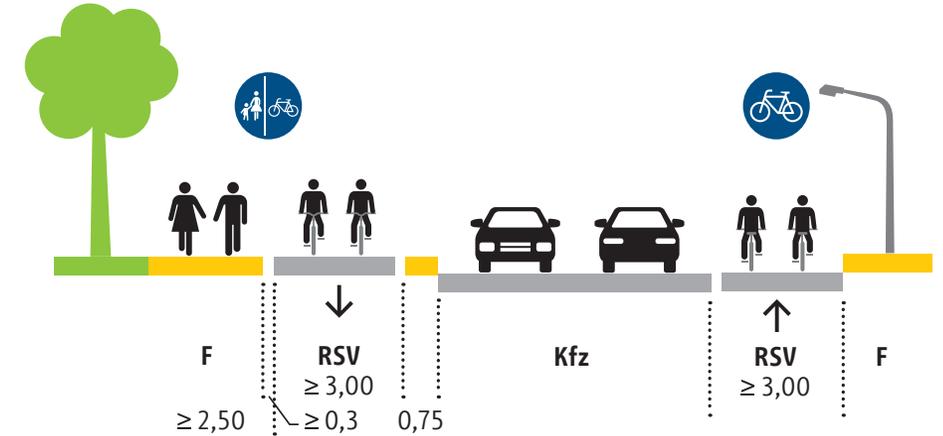
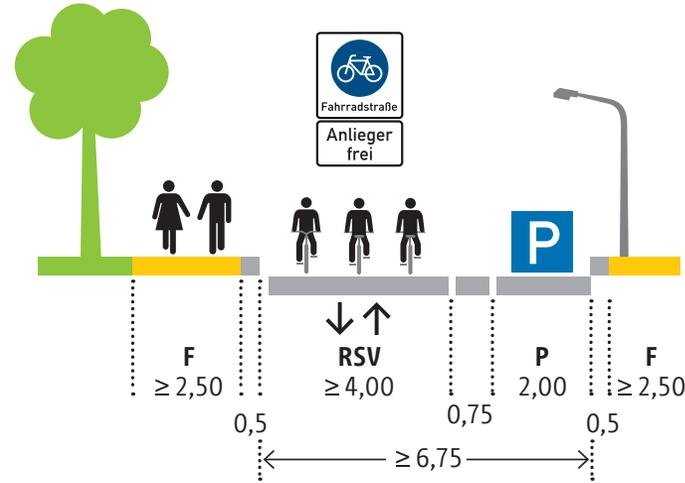


Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet
Endbericht – Potenzialanalyse

Radschnellverbindungen in Berlin

Qualitätskriterien

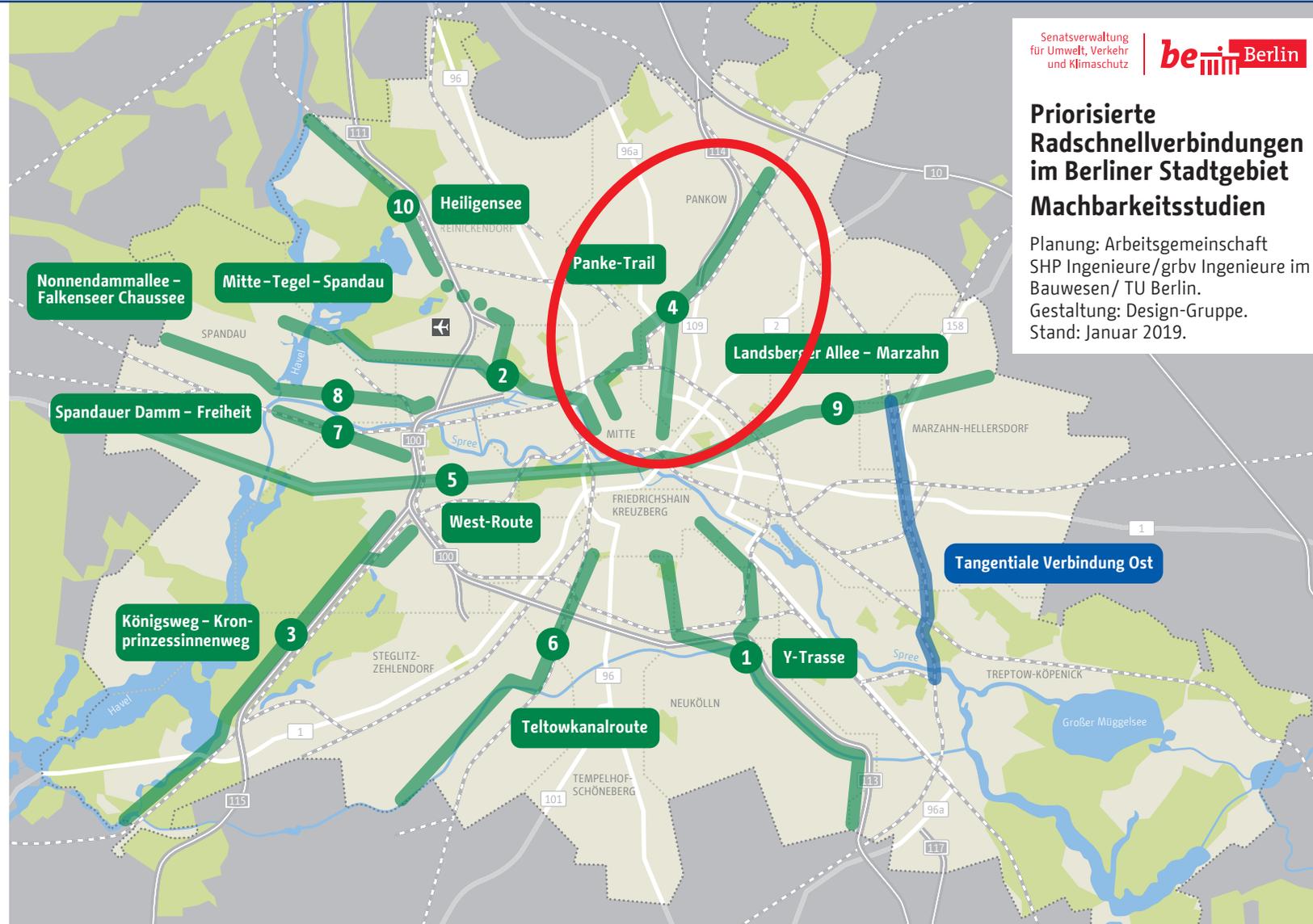
- Länge
- Verbindungen
- Breite
- Führungsformen
- Knotenpunkte
- Fahrgeschwindigkeiten
- Zeitverluste



Radschnellverbindungen in Berlin

Auswahl geeigneter Trassenkorridore

- 11 priorisierte Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet
- Radschnellverbindung 4: Panke-Trail





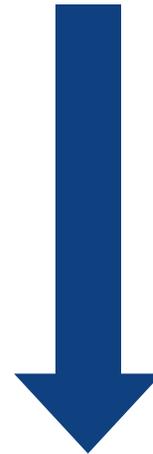
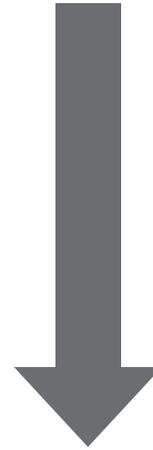
Machbarkeitsstudie Panke-Trail

Vorgehen Machbarkeitsstudie

- Projektorganisation
- Bestandsaufnahme
(inkl. erste Trassenbefahrung)
- Erarbeitung von Trassenvorschlägen
- Zweite Trassenbefahrung

▪ Informations- und Dialogveranstaltung **HEUTE**

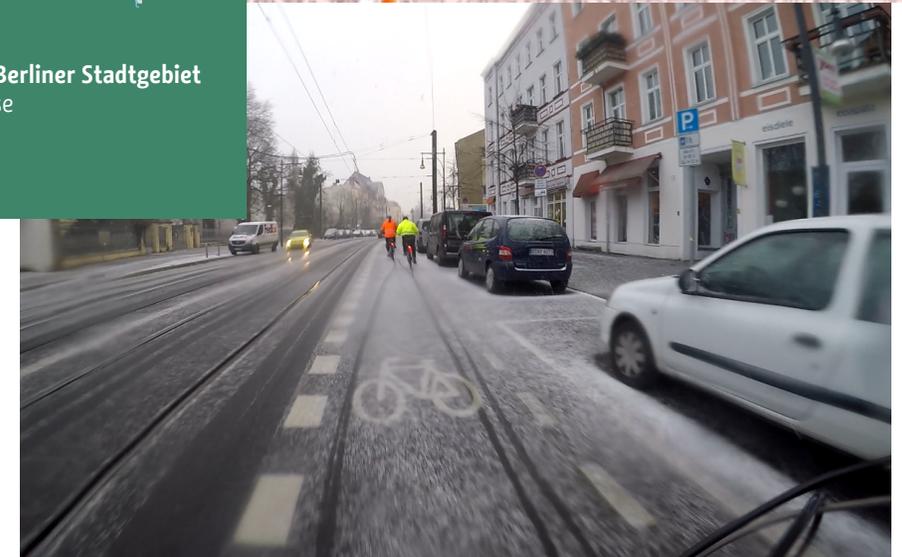
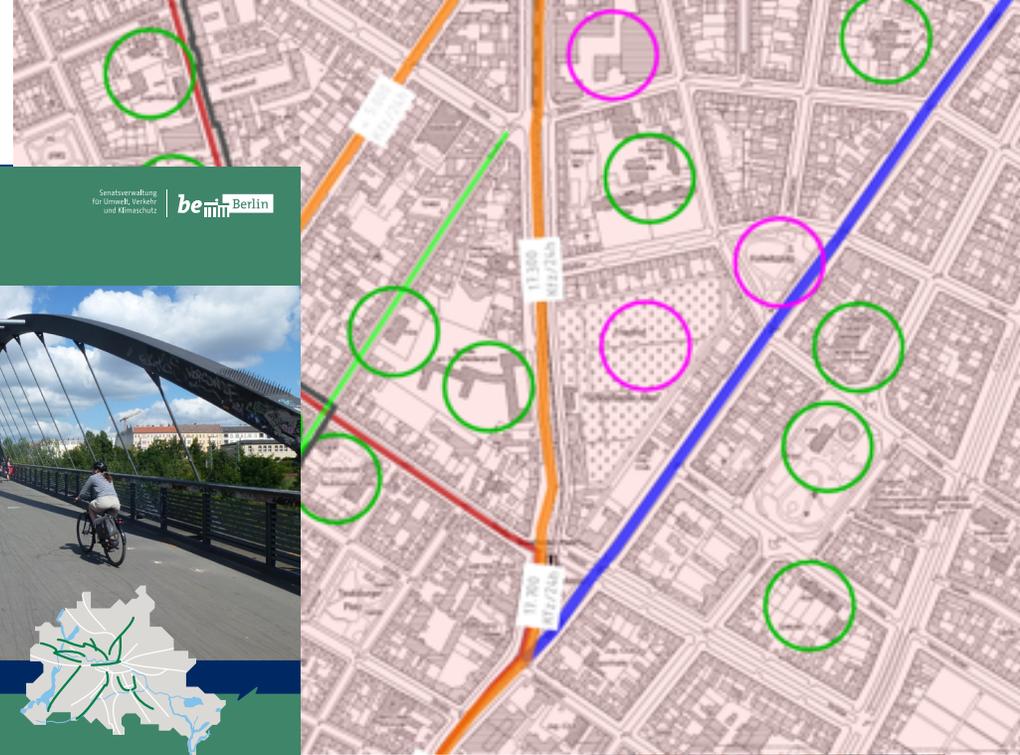
- Hinweise & Abwägung
- Festlegung der Vorzugstrasse
- Ausarbeitung der Vorzugstrasse
- Grobkostenschätzung
- Abschlussbericht



Bestandsaufnahme

Arbeitsschritte

- Sichtung von Unterlagen
- Erste Befahrung des Trassenkorridors (ca. 95 km)
- Definition wichtiger Quellen und Ziele
- Zweite Trassenbefahrung
- Kategorisierung des Straßennetzes: Hauptverkehrsstraßen/Wohnstraßen/Sonderwege
- Verkehrsbelastungen



Erarbeitung von Trassenvorschlägen

Auswahl möglicher Streckenverläufe

- Streckenführung soll ...
- Streckenführung soll nicht ...

Einschätzung der generellen Machbarkeit

- Rechtliche Machbarkeit
- Bauliche Machbarkeit
- Verkehrliche Machbarkeit

Bildung von Korridortrassen

- Verschiedene Trassenverläufe
- Einbezug aller denkbaren Kombinationen

➔ insgesamt 40 Korridortrassen



Erarbeitung von Trassenvorschlägen

Bewertung der Korridortrassen

9 Kriterien in 3 Kategorien:

- Relevanz für eine Vielzahl an Radfahrenden
- Komfortable, sichere und schnelle Trassenführung
- Infrastrukturkonflikte

Bewertungsbogen				
B.3		Länge:		2.700 m
Hochstraße - Böttgerstraße - Behmstraße - Norwegerstraße				
Pos	Zielfeld / Wertungskriterium	Gewichtung	Note Unterkategorie	Note Hauptkategorie
1	Relevanz für eine Vielzahl an Radfahrenden			
1.1	Arbeits- und Bildungsschwerpunkte	10,0%	5,0	4,3
1.2	Einkaufs- und Freizeitschwerpunkte	5,0%	3,0	
2	komfortable, sichere und schnelle Trassenführung			
2.1	konstantes Fahren	25,0%	3,0	3,4
2.2	Art der Führung	10,0%	5,0	
2.3	Stressfreiheit	10,0%	3,0	
2.4	Gesundheit	5,0%	3,0	
3	Infrastrukturkonflikte			
3.1	Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer	20,0%	5,0	3,3
3.2	Entfall Baumbestand	10,0%	1,0	
3.3	Flächenversiegelung	5,0%	1,0	
Gesamtbewertung		100,0%	3,5	

Erarbeitung von Trassenvorschlägen

Route 1
Beste
Bewertung



Route 2
Alternativführung
(möglichst geringe
bauliche Eingriffe)



Route 3
Kürzeste
Verbindung



Erarbeitung von Trassenvorschlägen

Abwägung

- Diskussion von Vor- und Nachteilen der jeweiligen Routenvarianten
- Meinungen und Vorschläge von beteiligten Akteuren
- Überlagerung der Routenvarianten mit geplanten Maßnahmen der Bezirke

Erarbeitung von Trassenvorschlägen

Derzeit fachlich bestbewertete Route

- Vorschlag einer Routenvariante unter Einbezug der Ergebnisse der Abwägung
- Definition von Prüfbereichen
 - Verknüpfung Trassenkorridore/Knackpunkte
 - Entwicklung verschiedener Trassenverläufe



Zweite Trassenbefahrung

Befahrung der fachlich bestbewerteten Route mit beteiligten Akteuren

- 12 Teilnehmer/innen
 - Planungsbüro
 - infraVelo
 - Bezirks- und Senatsverwaltung
- Erklärung und Diskussion an 20 thematischen Zwischenstopps

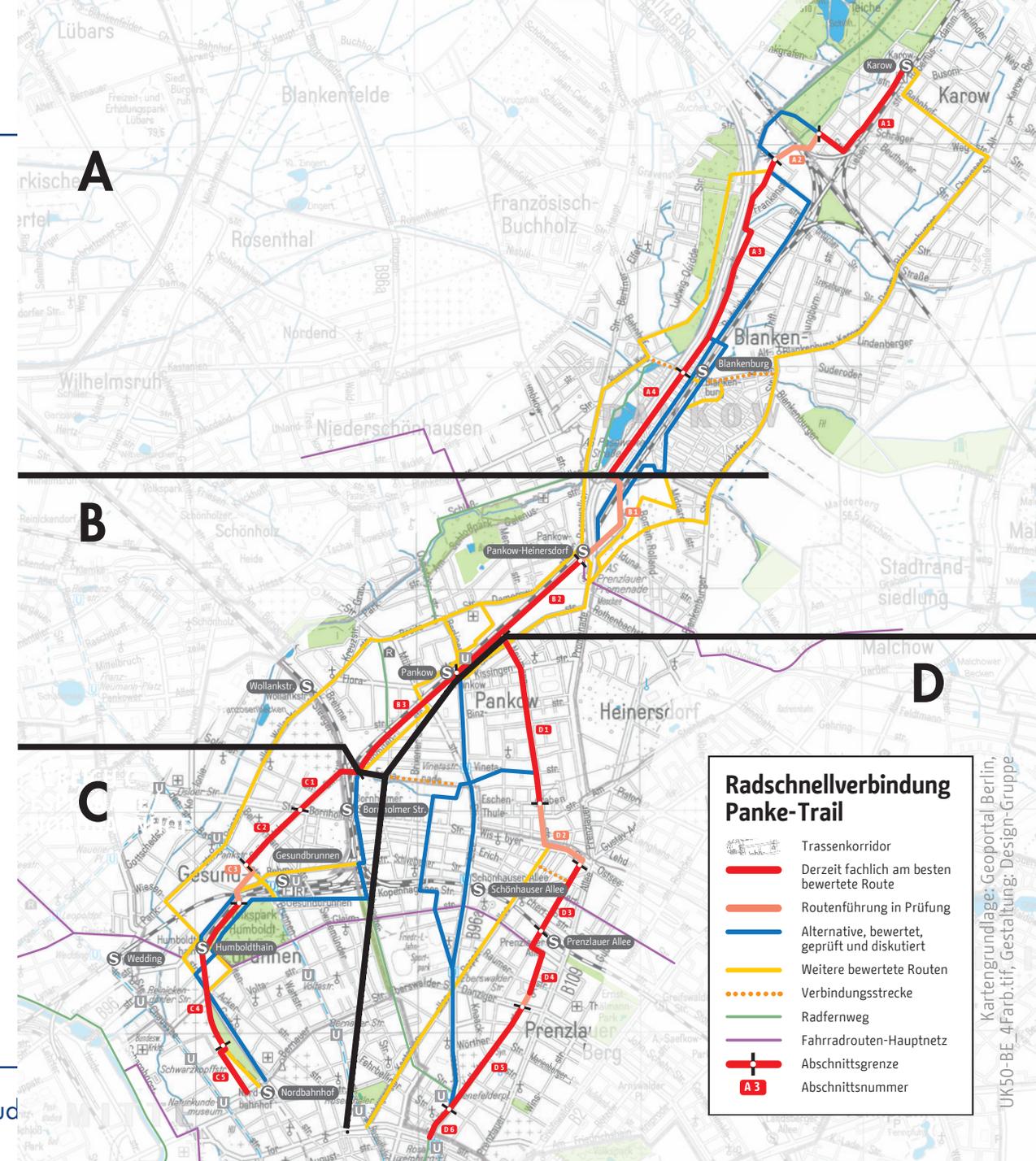


Vier Trassenabschnitte

- A** S-Bhf. Karow – Am Feuchten Winkel
4 Teilabschnitte
- B** Am Feuchten Winkel – Esplanade
3 Teilabschnitte
- C** Esplanade – Nordbahnhof
5 Teilabschnitte
- D** Pankower Tor – Rosa-Luxemburg-Platz
6 Teilabschnitte



**Detaillierte Informationen
an den Dialoginseln!**





Wir freuen uns auf den Austausch mit Ihnen!