



# **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

sachverständigenrat  
elektromobilität

AKA Göttingen  
Anspruchsbereich

GÖTTINGEN



# Qualitätskriterien

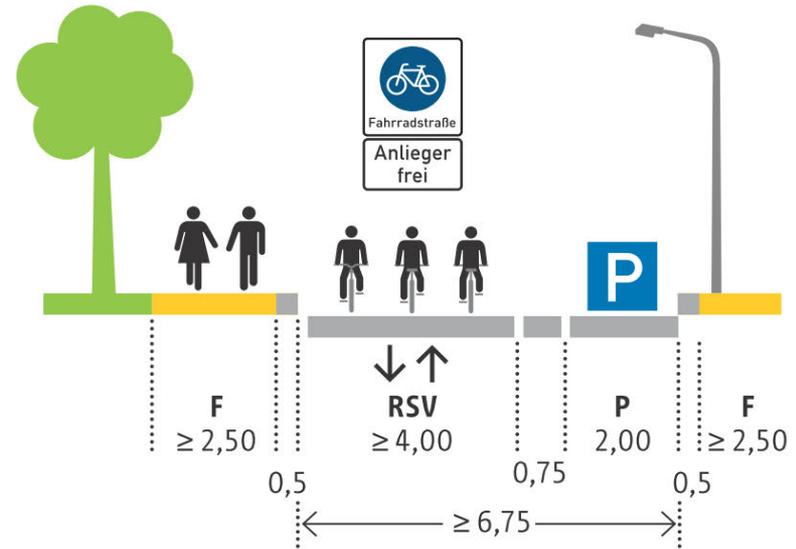
| Qualitätskriterium                                    | Regelstandards an den Radschnellwegen nach FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen  | Anpassung für Berlin   |
|---|--|--|
| Länge   | Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen  | Länge ≥ 5 km<br>(mind. 3 km innerhalb S-Bahn-Ring)   |
| Verbindungen  | Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen zwei Hauptzentren oder Verbindungen zwischen Stadtteilzentren (im Oberzentrum)   | Verbindungen für Alltagsradverkehr<br>Verbindungen zwischen Stadtteilzentren   |
| Breite  | Zweirichtungsverkehr (i.d.R. außerorts):<br>≥ 4 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen<br><br>Einrichtungsverkehr:<br>≥ 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen   | Zweirichtungsverkehr<br>aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden<br><br>Einrichtungsverkehr:<br>≥ 3 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen  |
| Führungsformen an HVS                                 | Zweirichtungsverkehr:<br>i.d.R. außerorts<br><br>Einrichtungsverkehr:<br>Einrichtungsrادweg oder Radfahrstreifen   | Zweirichtungsverkehr:<br>aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden<br><br>Einrichtungsverkehr:<br>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 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 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 Fahrgeschwindigkeiten | <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

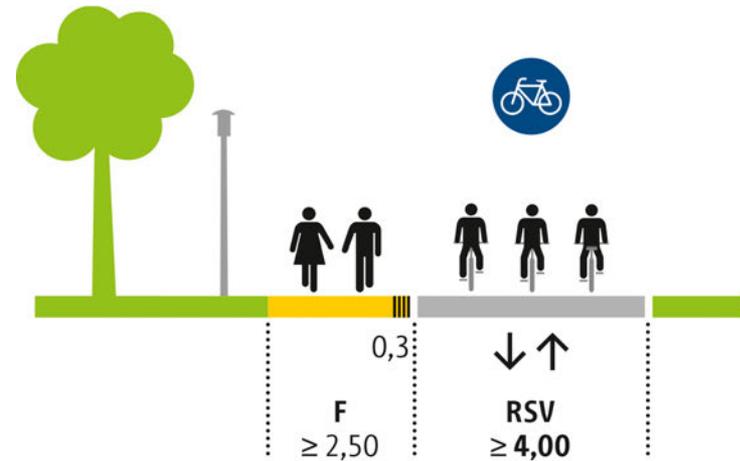
- Länge
- Verbindungen
- Breite
- Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen
- Führungsformen an Anliegerstraßen
- Fahrgeschwindigkeiten

# Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

## Fahrradstraße

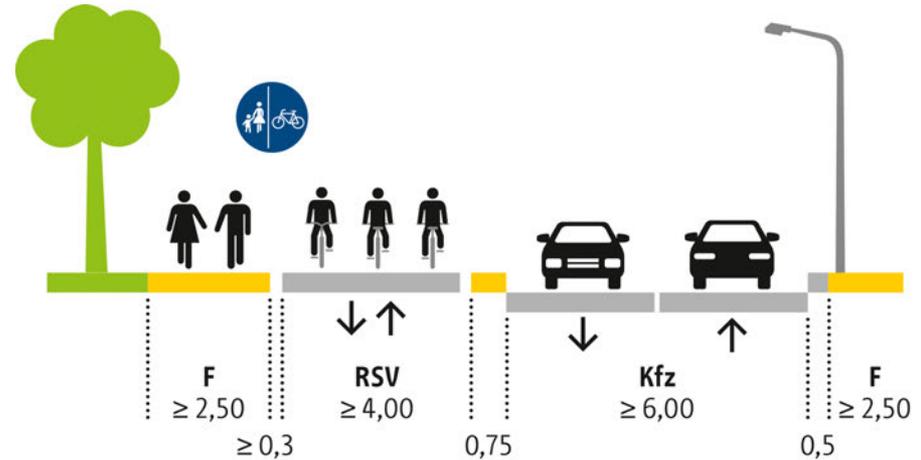
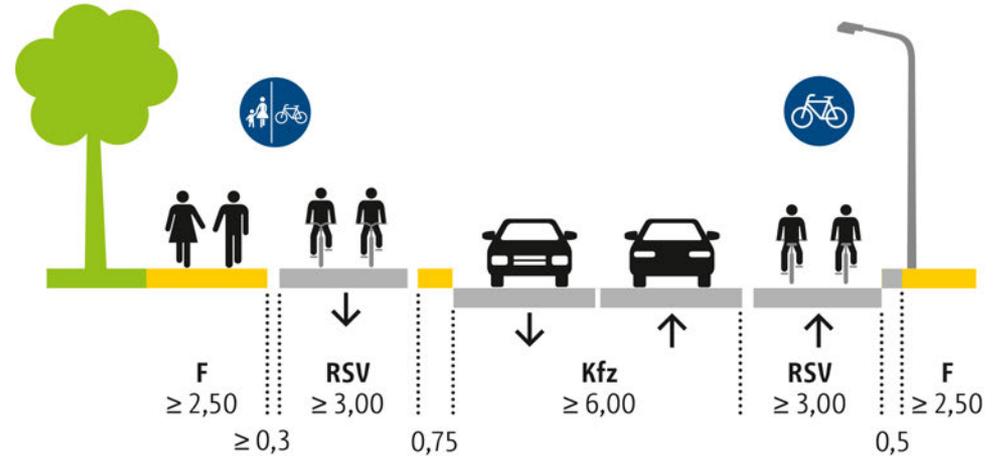


## Sonderweg

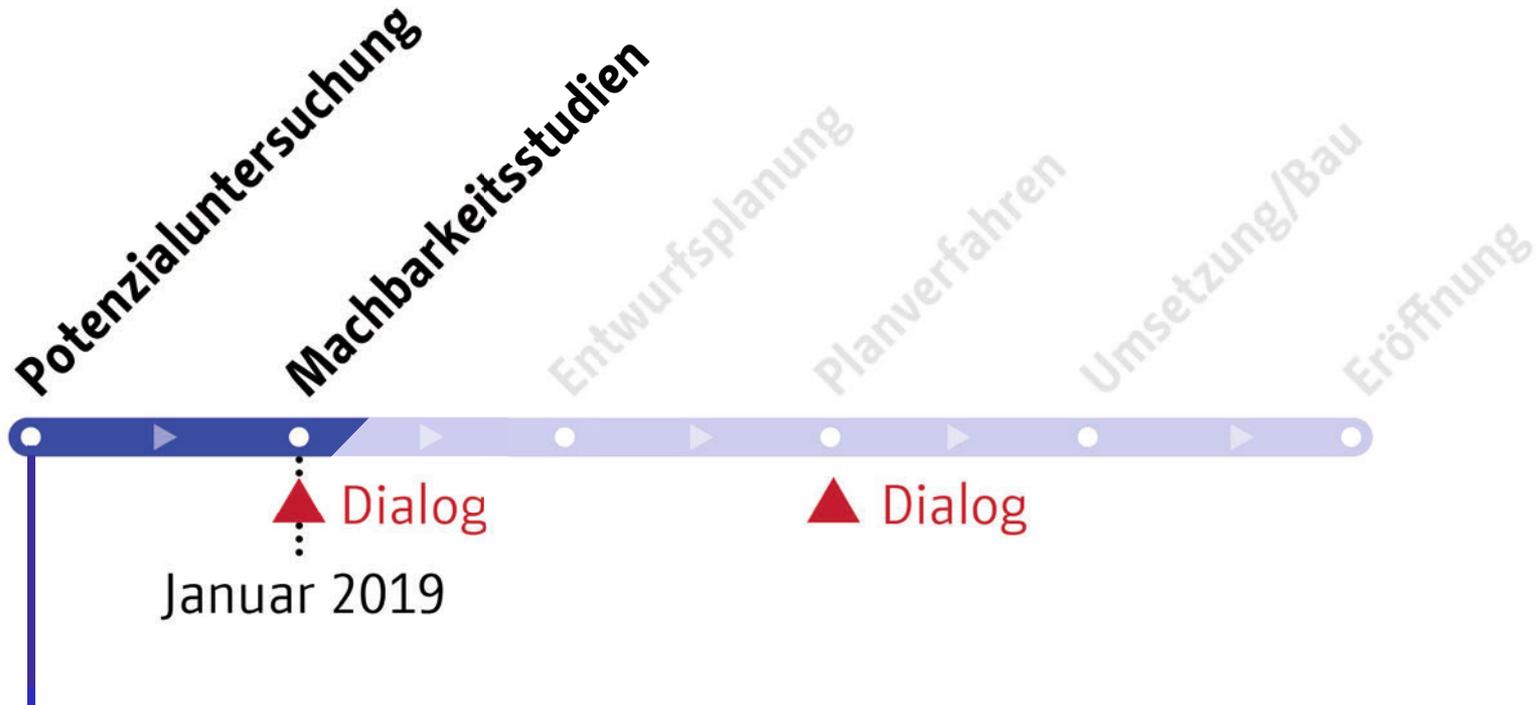


# Formen von Radschnellverbindungen im Straßenraum

## Hauptverkehrsstraße



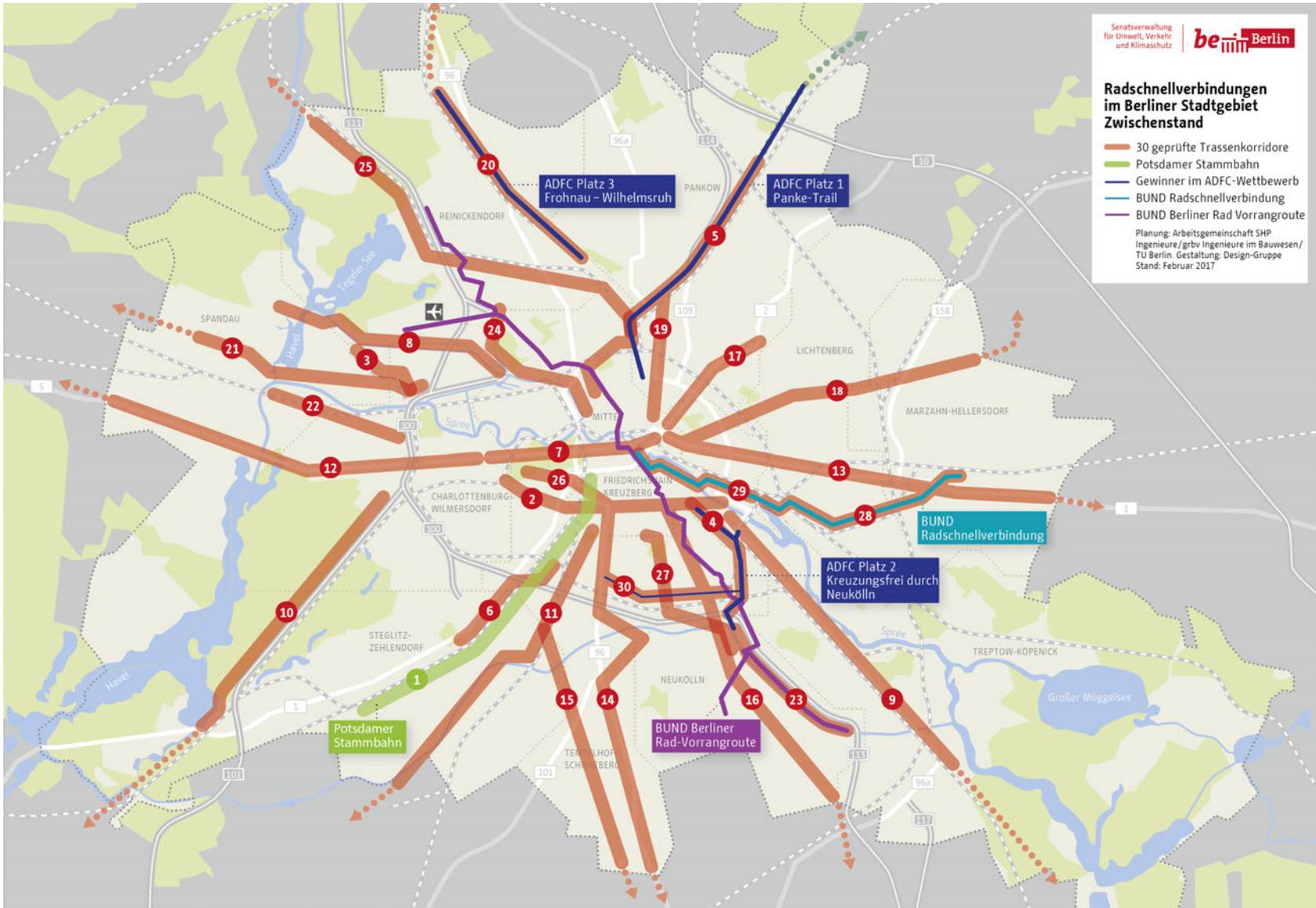
# Was bisher geschah



Vorüberlegungen, Ideenwettbewerb

Untersuchung 30 Trassenkorridore:  
Infrastruktur / Potenziale / Wirtschaftlichkeit

# Potenzialuntersuchung – untersuchte Trassen



# Potenzialuntersuchung – Bewertungsverfahren

## Bewertung 30 Trassenkorridore

### 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

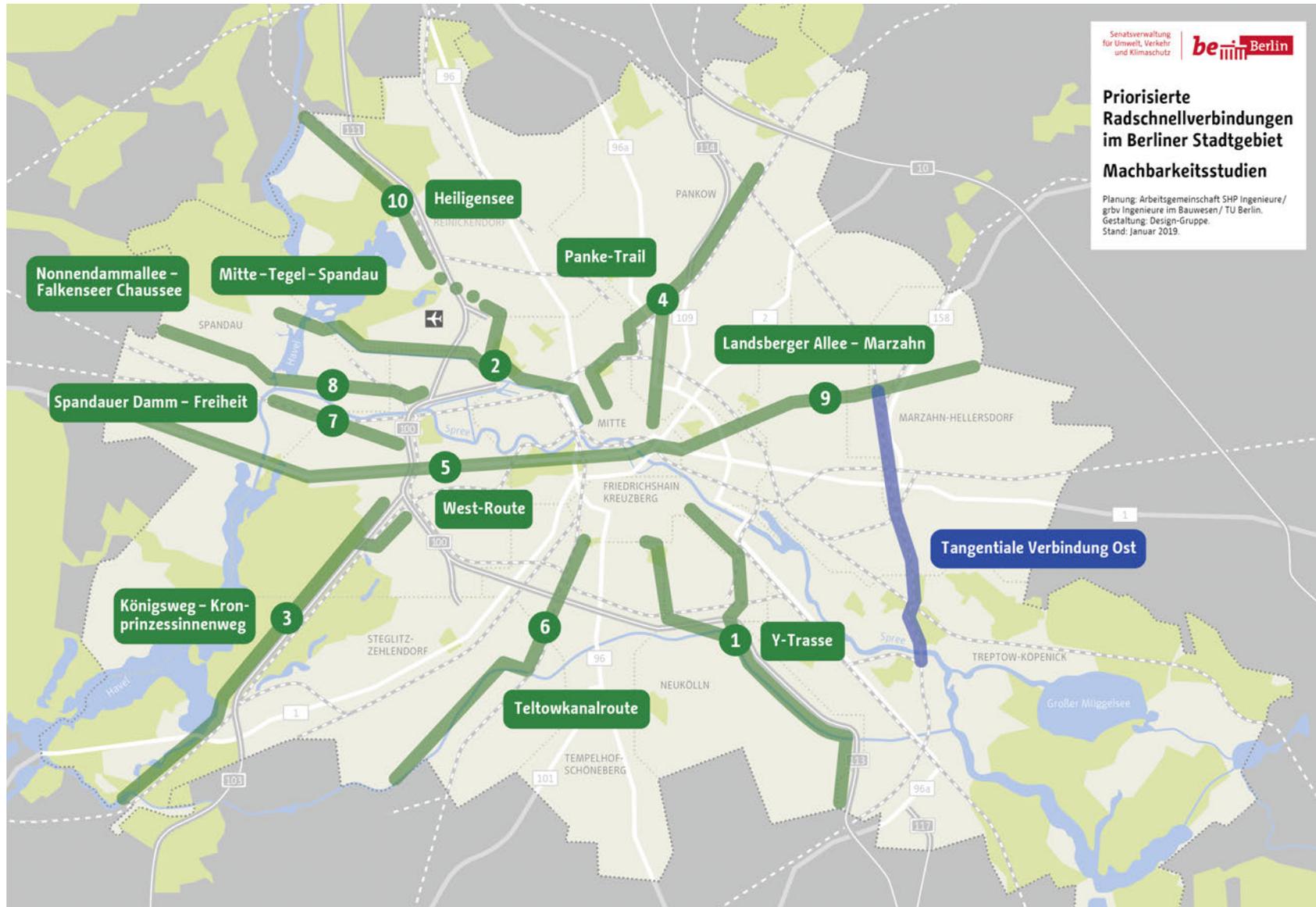
Wirtschaftlichkeit  
Kosten Umbau  
Kosten Ausbau Strecke  
Kosten Bauwerke  
Kosten Betrieb/  
Unterhaltung

Ausschreibung infraVelo

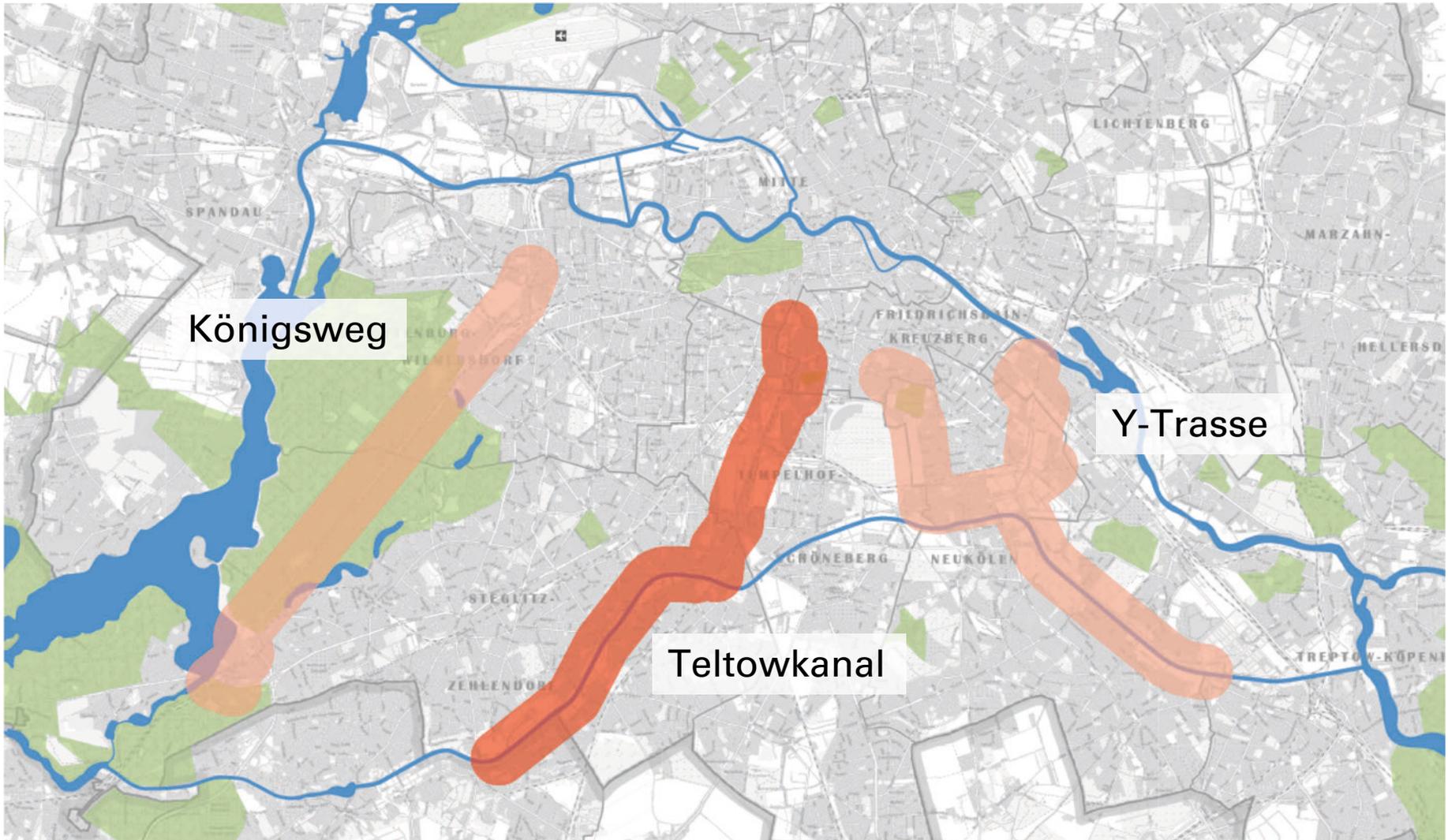
**Machbarkeits-  
untersuchung**

E = Ersteinschätzung

# Potenzialuntersuchung – Ergebnis: Auswahl Top 12



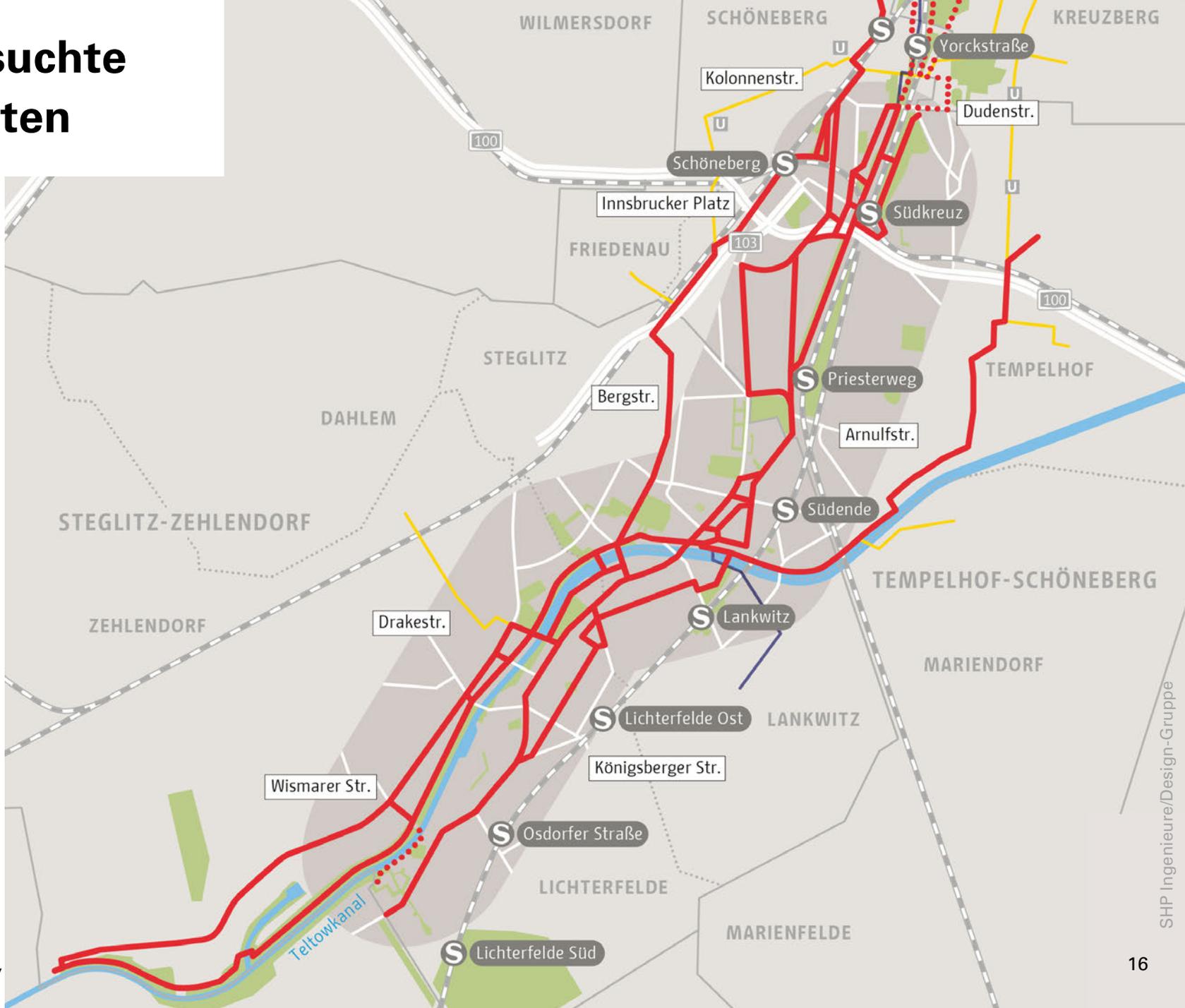
# Machbarkeitsuntersuchungen/ Planungs-/Fachplanungsleistungen



# Teltowkanalroute – Befahrung



# Untersuchte Varianten



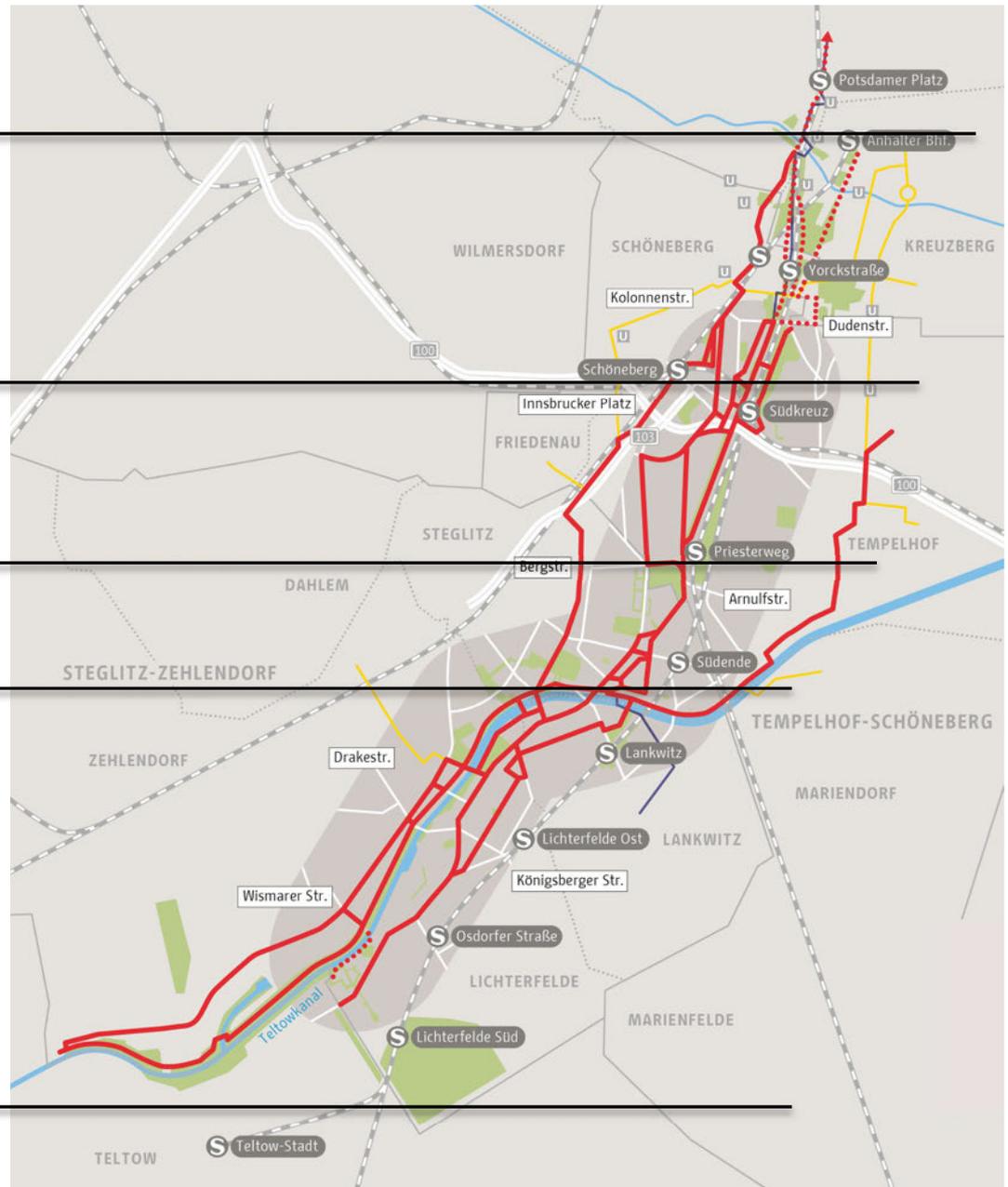
# Bereiche

4 Südkreuz und Anbindung

3 Priesterweg/H. Baluschek-Park

2 Teltowkanal – Arnulfstraße

1 Uferweg

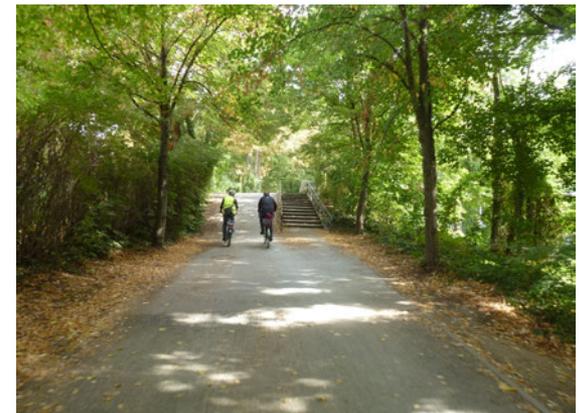


# Bereich 1

## Uferweg

Radweg entlang des Teltowkanals

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

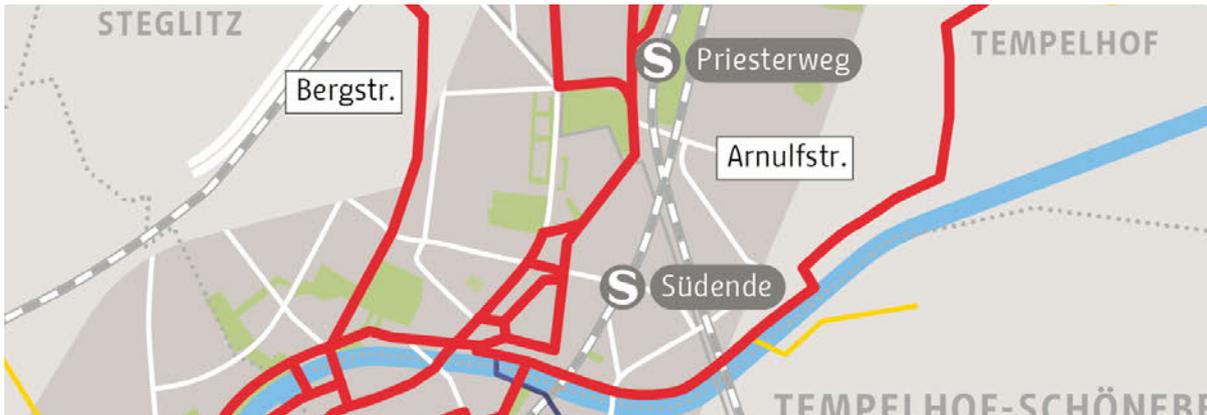


# Bereich 2

## Teltowkanal – Arnulfstraße

Führung durch Wohnstraßen

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

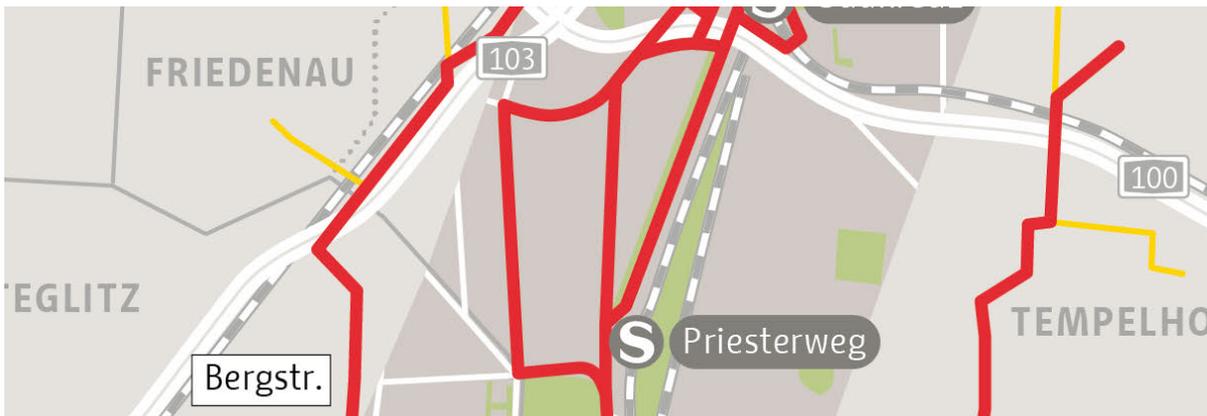


# Bereich 3

## 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

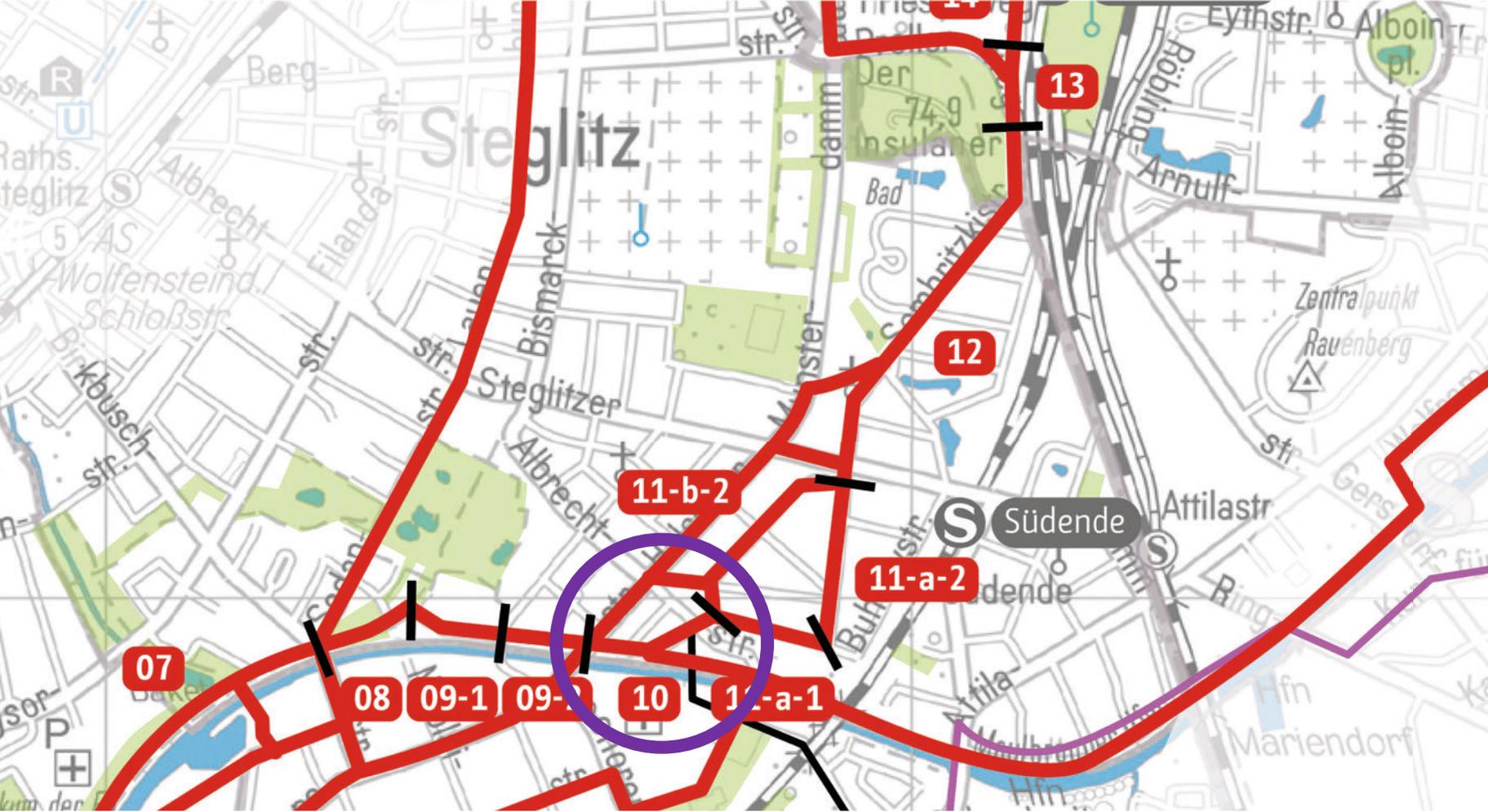
- Ggf. Verbreiterung des bestehenden Radwegs parallel der Bahntrasse
- Prüfung der Anbindung zur Innenstadt



# Abschnitte (Beispiel)



# Abschnitte (Beispiel)



# Steckbrief pro Abschnitt

## Gliederung:

- Verkehrliche Situation
- Städtebau und Straßenraum
- Knotenpunkte
- Handlungsbedarf

### T-10 - Borstellstraße

Länge: 310 m

#### Verkehrliche Situation

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

#### Städtebauliche / straßenräumliche Situation

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

#### Handlungsbedarf

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



Straße in Blickrichtung Westen



Straße in Blickrichtung Osten



Straße in Blickrichtung Osten

#### Querungen/Knotenpunkte

|                             |
|-----------------------------|
| <b>Knotenpunkte</b>         |
| 009 Lacknerstraße           |
| 010 Albrechtstraße          |
| 011 Brandenburgische Straße |

■ hoch ■ mäßig ■ gering

# Torgauer Straße



# Danke für Ihr Interesse.