

## Informations- und Dialogveranstaltung 13.08.2019 Rathaus Charlottenburg



## Radschnellverbindungen in Berlin West-Route

# 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

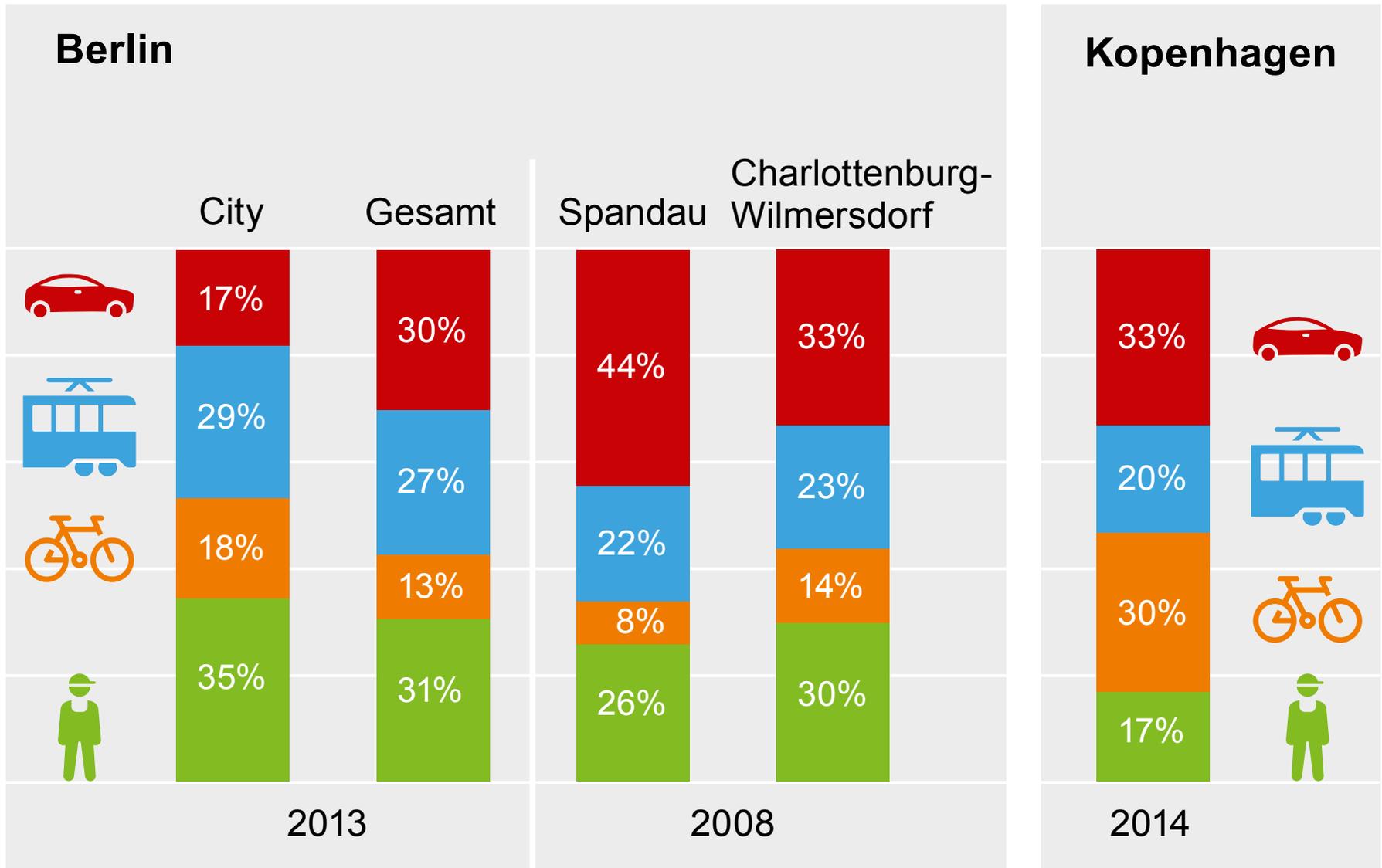
## Berlin



### Mängel gemäß ADFC-Klimatest:

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

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Städtevergleich



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

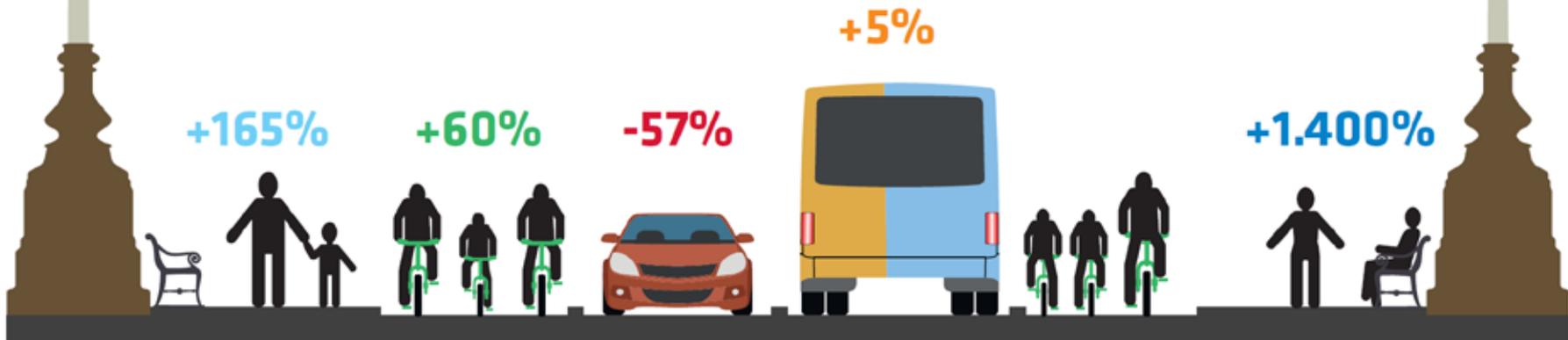


© Københavns Kommune

# 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 | Radschnellverbindungen



©RAMBØLL/ Københavns Kommune

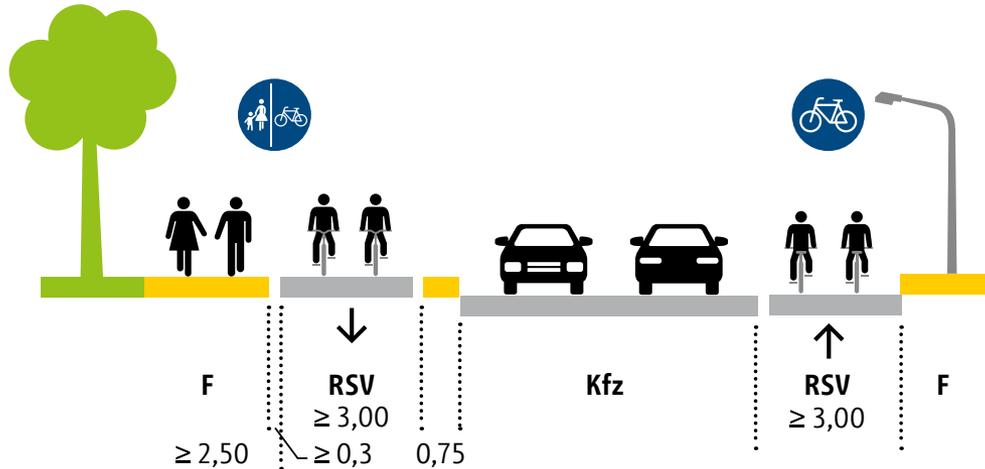
# 1. Planungsgrundsätze RSV | Radschnellverbindungen

## 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

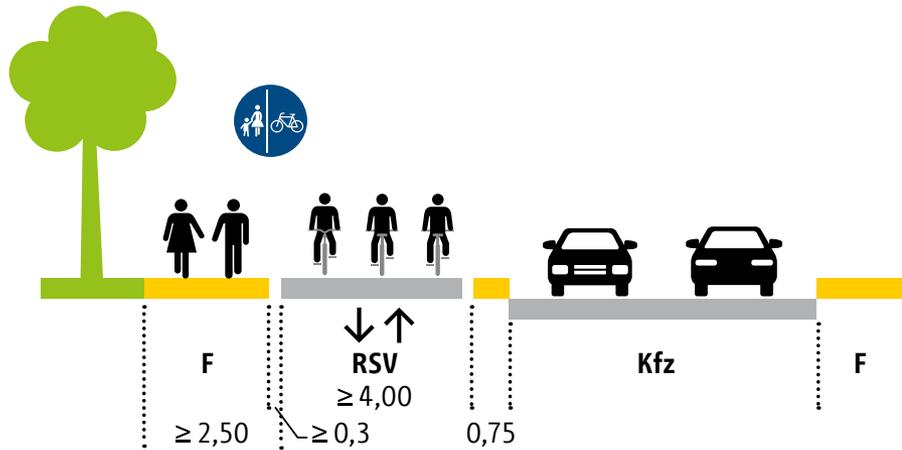


# 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



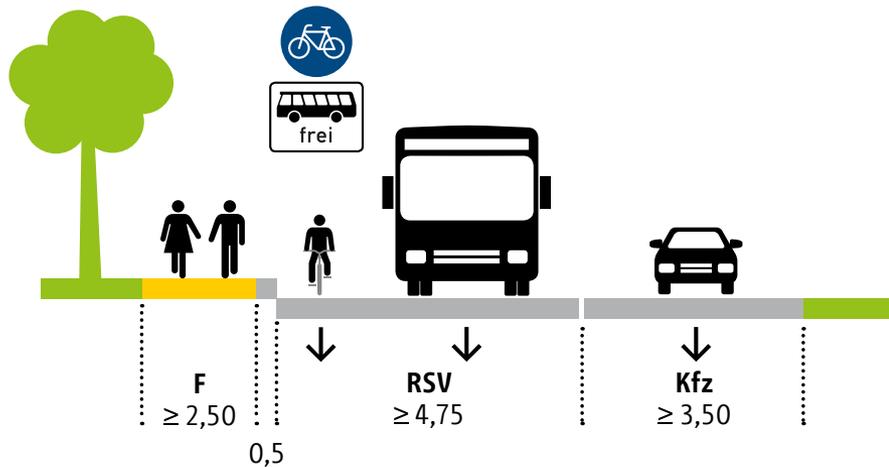
aus Potenzialanalyse  
(SenUVK)

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



**Hauptverkehrsstraße**

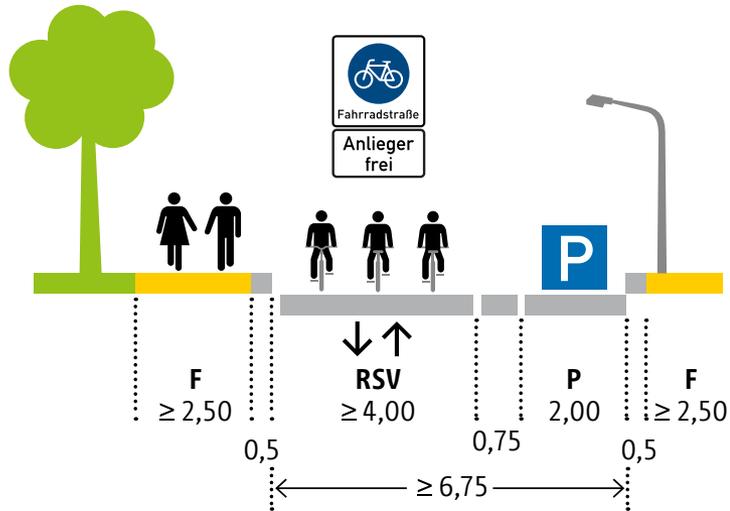
# 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



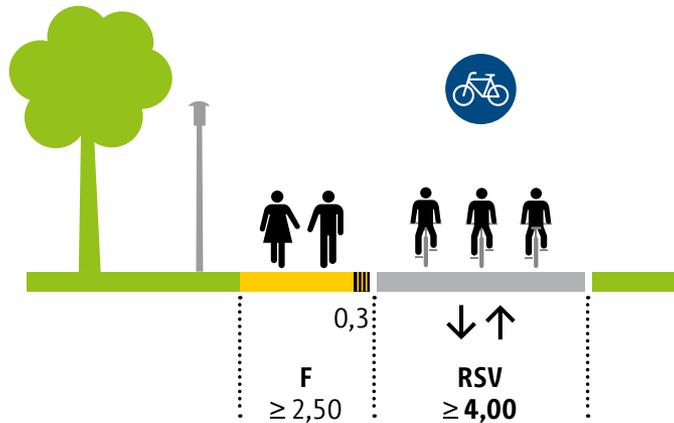
**Hauptverkehrsstraße**  
gemeinsame Führung  
Radverkehr  
und Linienbusse

*Nur bei geringeren  
Radverkehrs- und  
Kfz-Aufkommen*

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Querschnitte



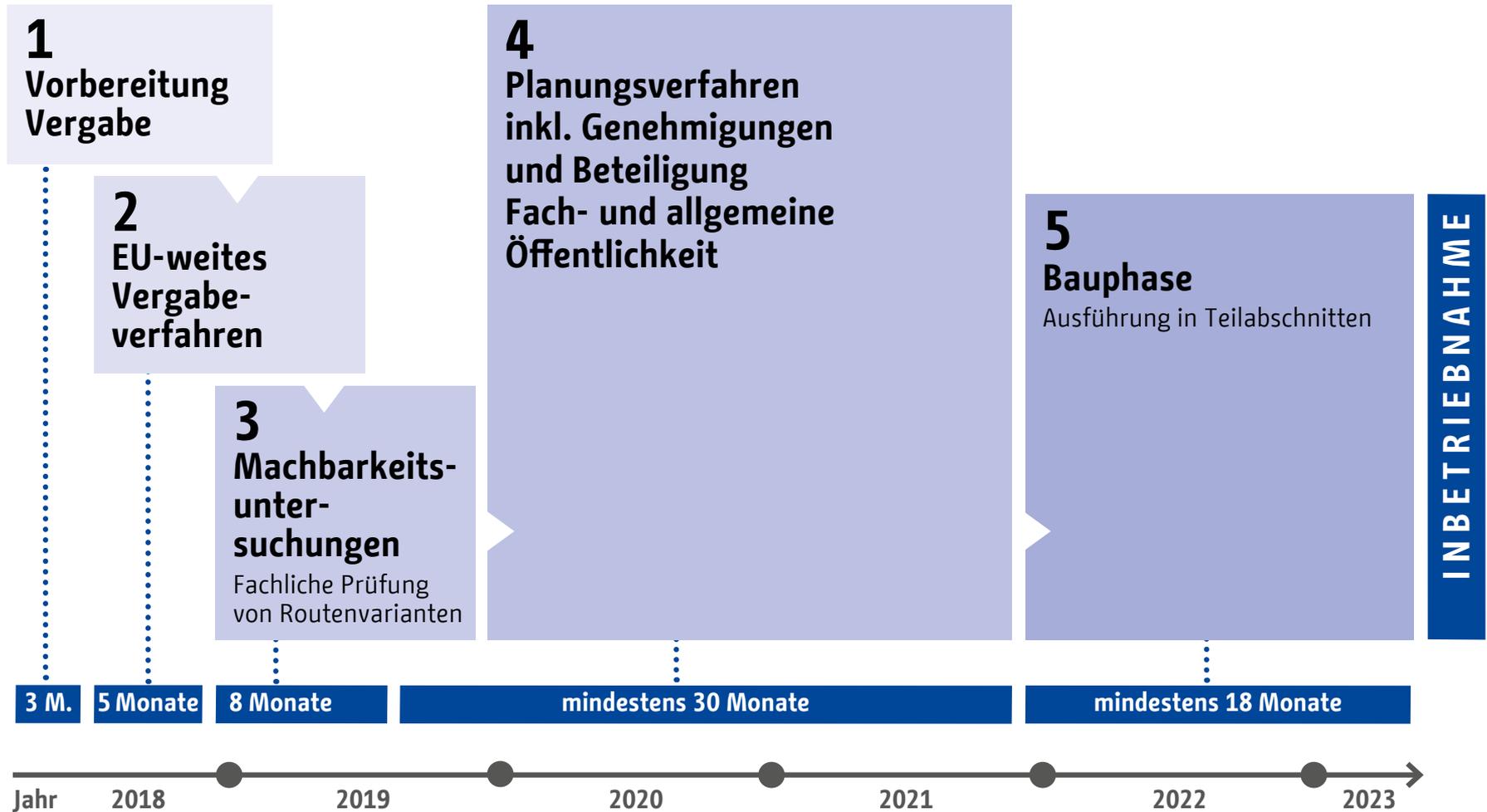
**Fahrradstraße**



**Sonderweg**

# 1. Planungsgrundsätze RSV | Verfahrensschritte

## Planung und Bau von Radschnellverbindungen

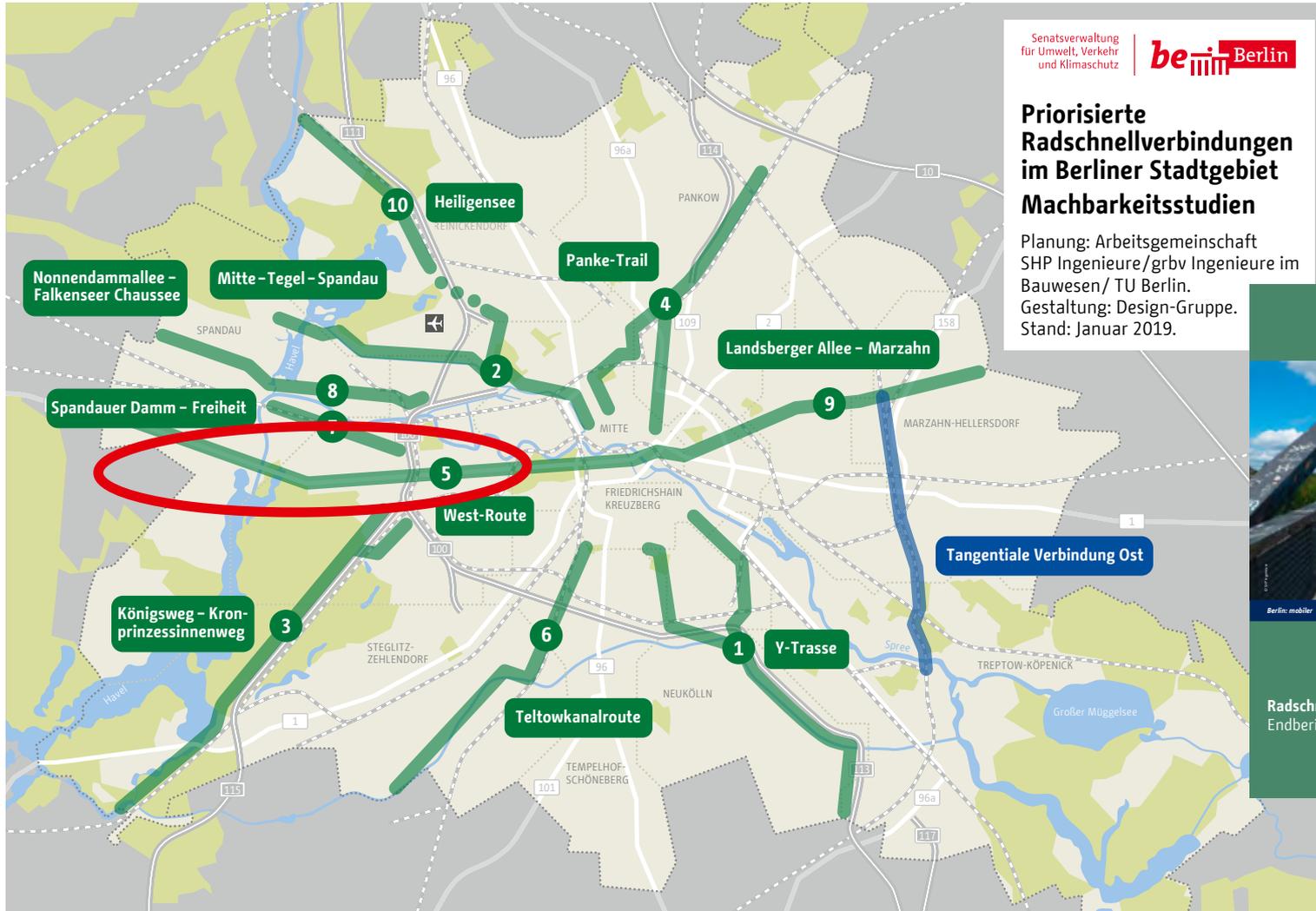


# Agenda

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

# 2. Trasse und Varianten | Ausgangspunkt: Potenzialanalyse

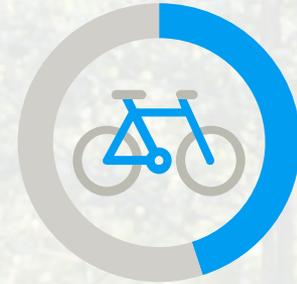
Untersuchung von 30 Korridoren / 11 prioritäre RSV



## 2. Trasse und Varianten | 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 Kfz-Fahrten (Verkehrsmodell 2030)

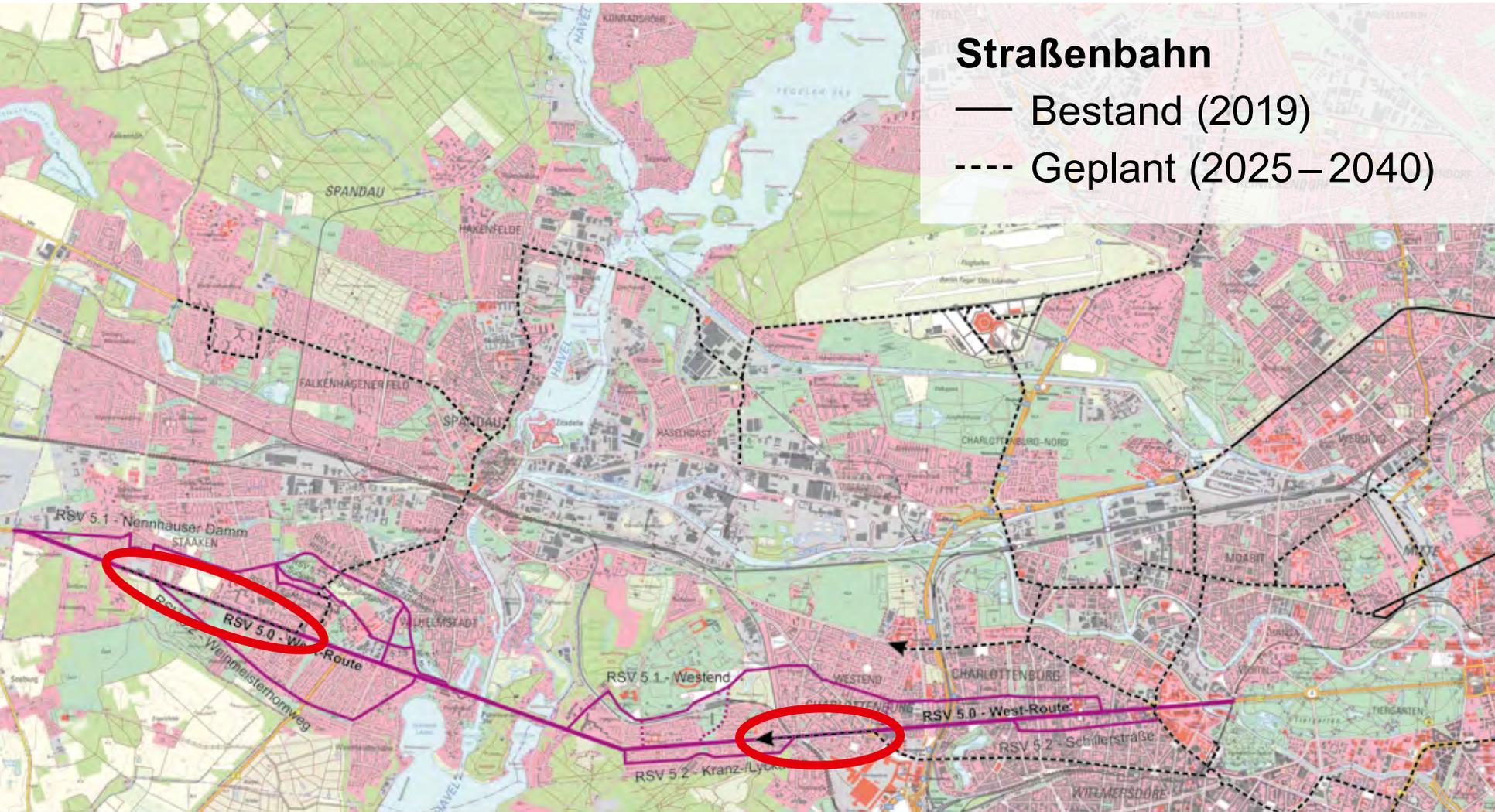
< 5 km: 8.100 Fahrten (22%)  
< 10 km: 22.200 Fahrten (60%)



< 5 km: 3.900 Fahrten (11%)  
< 10 km: 15.400 Fahrten (44%)

< 5 km: 5.600 Fahrten (10%)  
< 10 km: 30.200 Fahrten (54%)

## 2. Trasse und Varianten | Planungskoodinierung



# 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 Kopenhagener Muster)

**Heute: Vorstellung der ersten Bewertungsergebnisse**

# 3. Bewertungskriterien

## Verkehrsanlagen für Radfahrende

- Umwegfaktor (*Streckenlänge / kürzest mögliche Strecke*)
- Anzahl LSA (*Kreuzung RSV mit Haupt-/Nebenstraßen*)
- Anzahl Knoten ohne LSA (*Kreuzung RSV mit Haupt-/Nebenstraßen*)
- Anzahl ÖPNV-Haltestellen
- Verkehrstechnische und bauliche Komplexität

## Reisequalität für Radfahrende

- Reisezeit (*Reisezeit / schnellste Reisezeit*)
- Verlustzeit (*Stand-/Wartezeit an LSA*)
- Markante Steigungsstrecken (*Vergleich der Varianten untereinander*)
- Erholungsfaktor (*Lärm, Abgas, grüne Bereiche*)
- Sicherheit (*Gefahren-, Angsträume, Übersichtlichkeit*)

# 3. Bewertungskriterien

## Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel

- Fußverkehr
- ÖPNV / Öffentlicher Verkehr
- Autoverkehr (fließender Verkehr)
- Autoverkehr (Parken)
- Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr

## Umweltverträglichkeit

- Naherholung
- Biotope
- Versiegelung

# 3. Bewertungskriterien

## Raumordnung / Städtebau

- Anpassung Flächennutzung/Bauleitplanung
- Stadtgestaltung/Denkmalschutz

## Erschließung / Verknüpfung

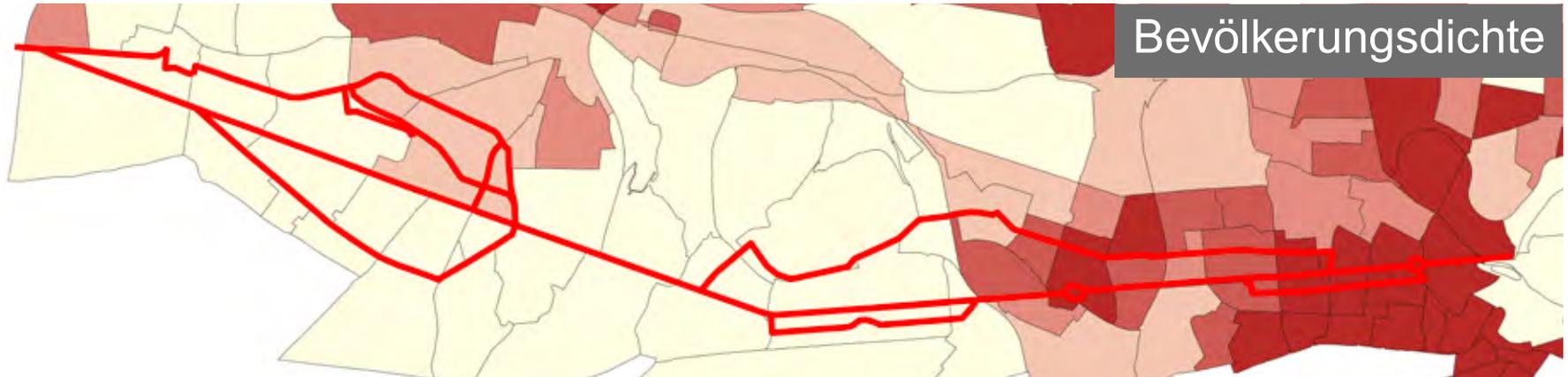
- ÖPNV-Verknüpfung – Intermodalität
- Anzahl Anschlüsse Radwege (RSV, Hauptrouten)

## Wirtschaftlichkeit

- Investitionskosten (Grobe Schätzung)
- Zusätzliche Potenziale (Bevölkerung und Arbeitsplätze – 500 m Radius)

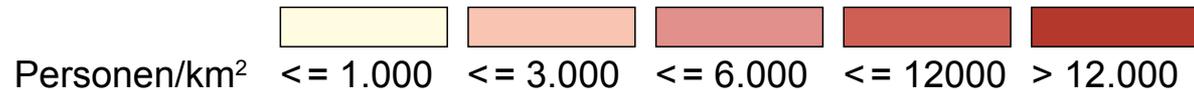
### 3. Bewertungskriterien | Wirtschaftlichkeit/Potenziale

Bevölkerungsdichte und Beschäftigtendichte entlang der Trassenvarianten



Verkehrsmodell 2030

Stand III/2018



# Agenda

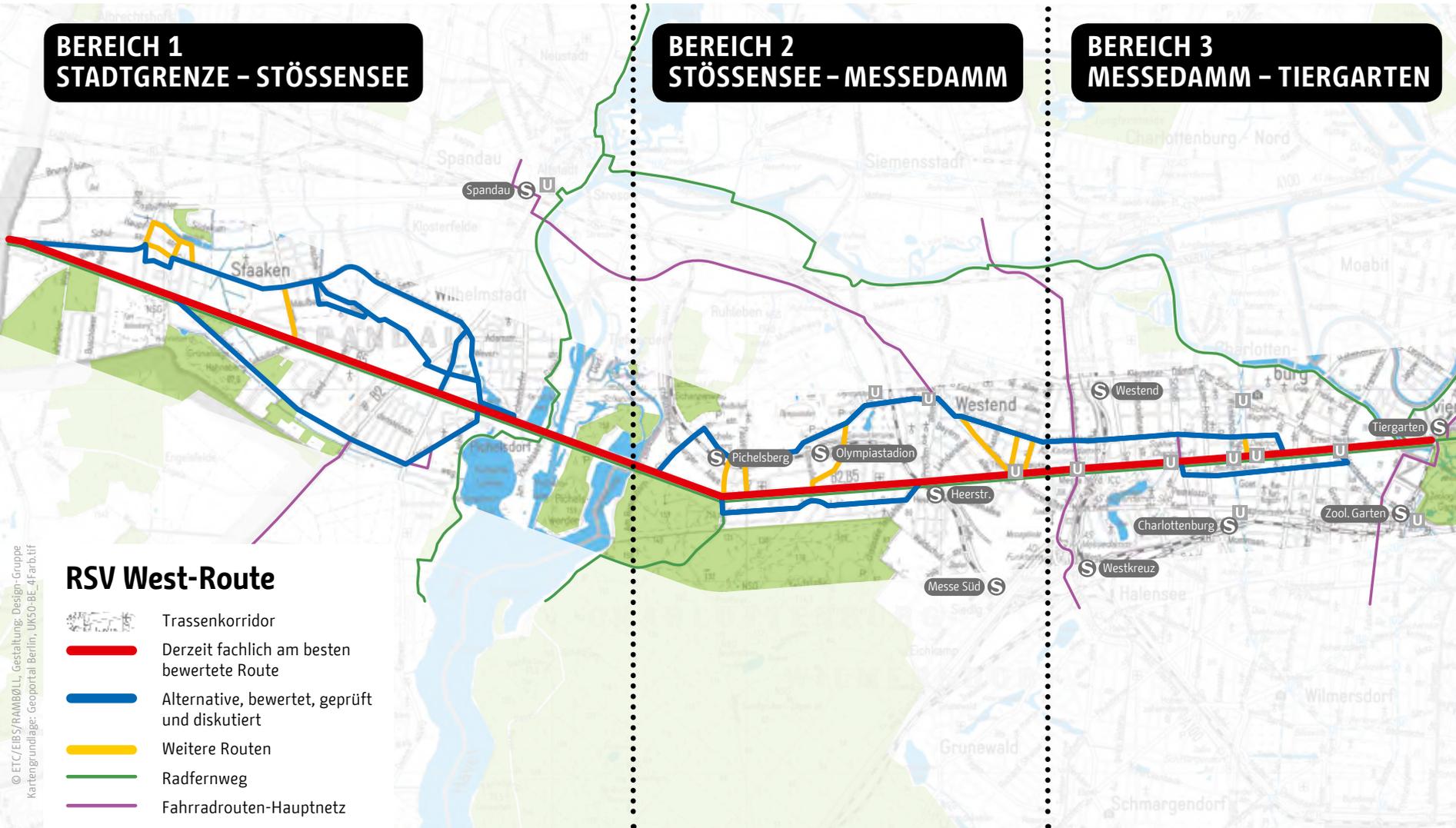
1. Planungsgrundsätze Radschnellverbindungen (RSV)
2. Was zeichnet die Trasse und Varianten aus?
3. Bewertungskriterien
- 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse

# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Abschnitte

**BEREICH 1  
STADTGRENZE - STÖSSENSEE**

**BEREICH 2  
STÖSSENSEE - MESSEDAMM**

**BEREICH 3  
MESSEDAMM - TIERGARTEN**



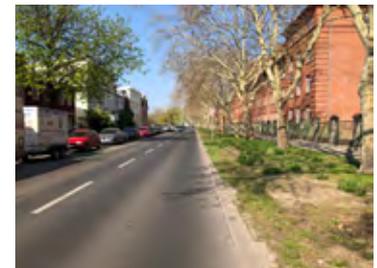
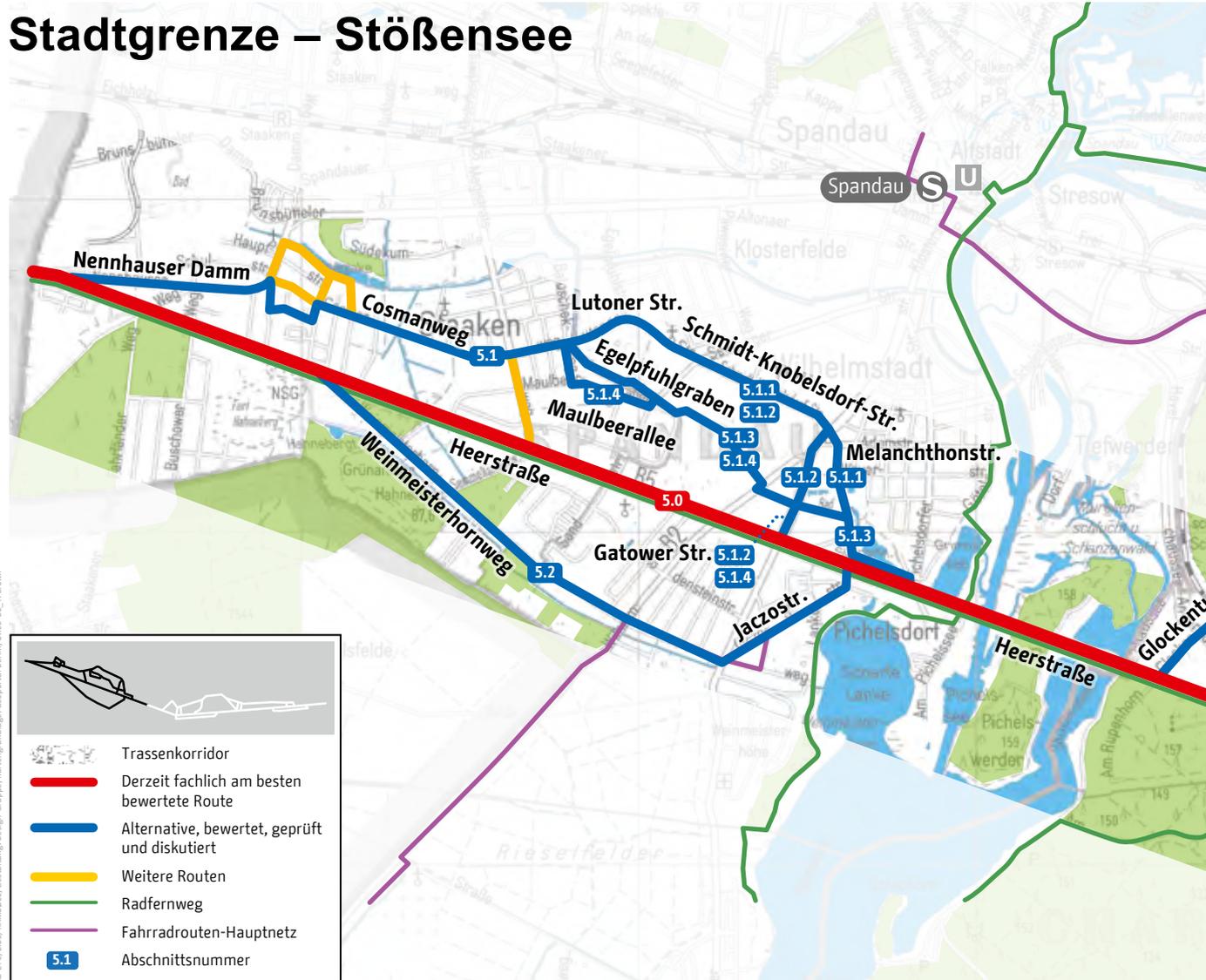
## RSV West-Route

-  Trassenkorridor
-  Derzeit fachlich am besten bewertete Route
-  Alternative, bewertet, geprüft und diskutiert
-  Weitere Routen
-  Radfernweg
-  Fahrradrouen-Hauptnetz

© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Gruppe Kartengrundlage: Geoportail Berlin, UK50-BE\_4Farb.tif

# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

## Stadtgrenze – Stößensee

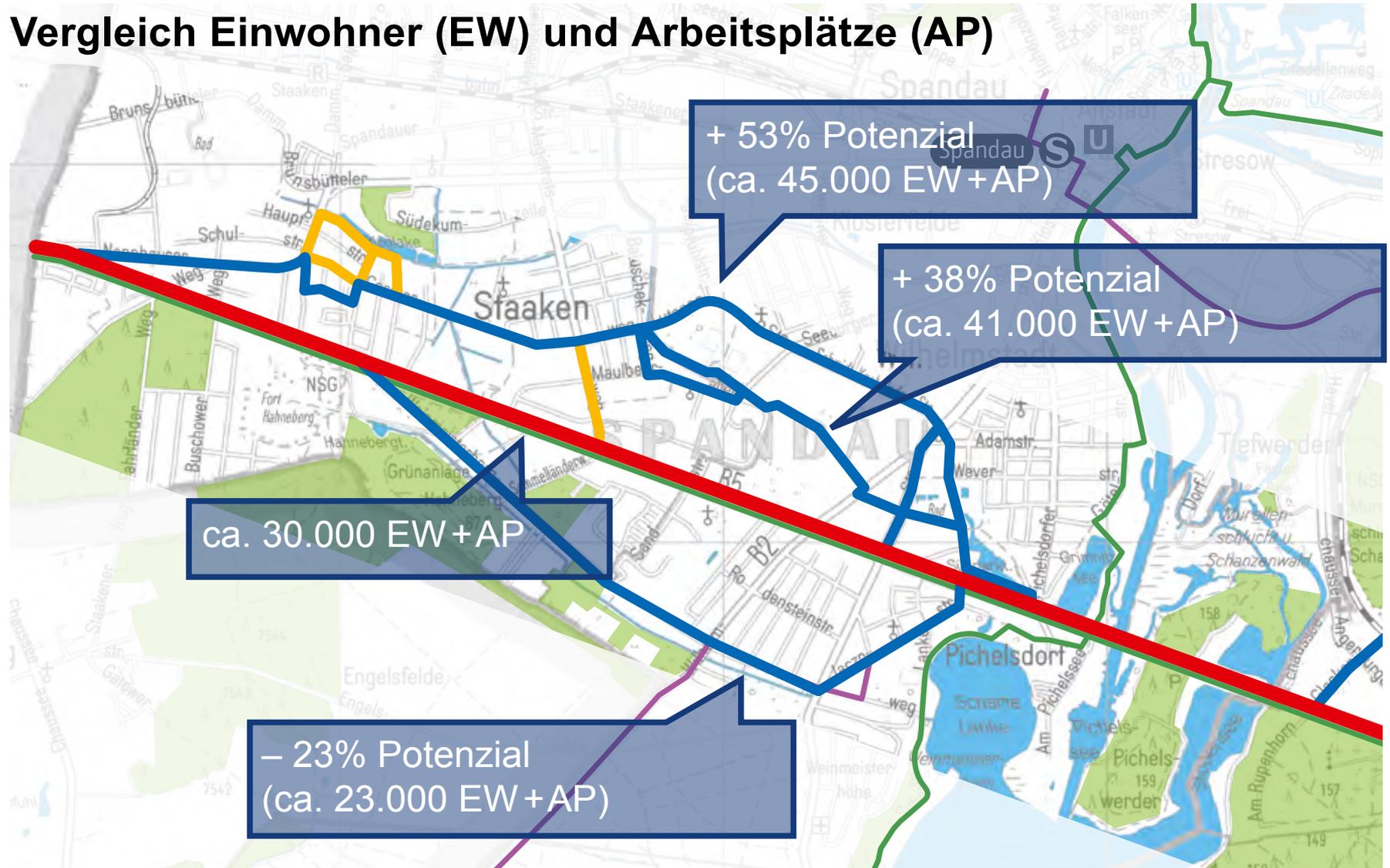


© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UK50-RE-Farbitf

©Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

## Vergleich Einwohner (EW) und Arbeitsplätze (AP)

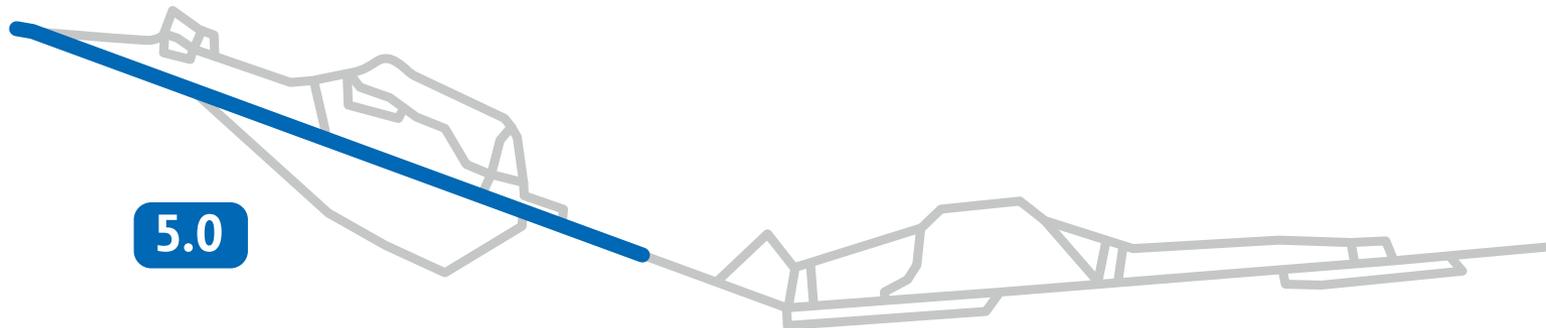


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

**Stadtgrenze – Stößensee:**

### **5.0 West – Heerstraße (PU) bestbewertete Variante**

- + 6,9 km in ca. 18 Minuten (kürzeste Strecke und Fahrzeit)
- +/- 13 Lichtsignalanlagen und 7 Kreuzungen
- 12 Bushaltestellen entlang der Strecke
- +/- geplante Straßenbahn-Neubaustrecke auf Teilabschnitten der Heerstraße (optionale Weiterentwicklung in Richtung Stößensee – Theodor-Heuss-Platz)



## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

Stadtgrenze – Stößensee:

### 5.0 West – Heerstraße (PU) bestbewertete Variante

- +/- Radwege mit 2,0 m Breite geplant bzw. bereits errichtet (Optimierungsbedarf an den Knotenpunkten)
- + Großzügige Platzverhältnisse westlich der Pichelsdorfer Straße
- RSV-Standard östlich der Pichelsdorfer Straße nur mit grundlegender Neuaufteilung des Straßenraums möglich



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 1

## Stadtgrenze – Stößensee

### Varianten 5.1

sind länger und greifen z. T. in Grünanlagen und derzeit nicht zugänglichen Flächen (Kaserne) ein. Sie sollten wegen der großen Verkehrspotenziale als wichtige Zubringer entwickelt werden.

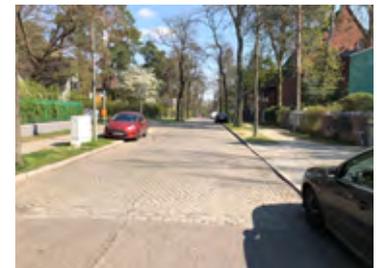
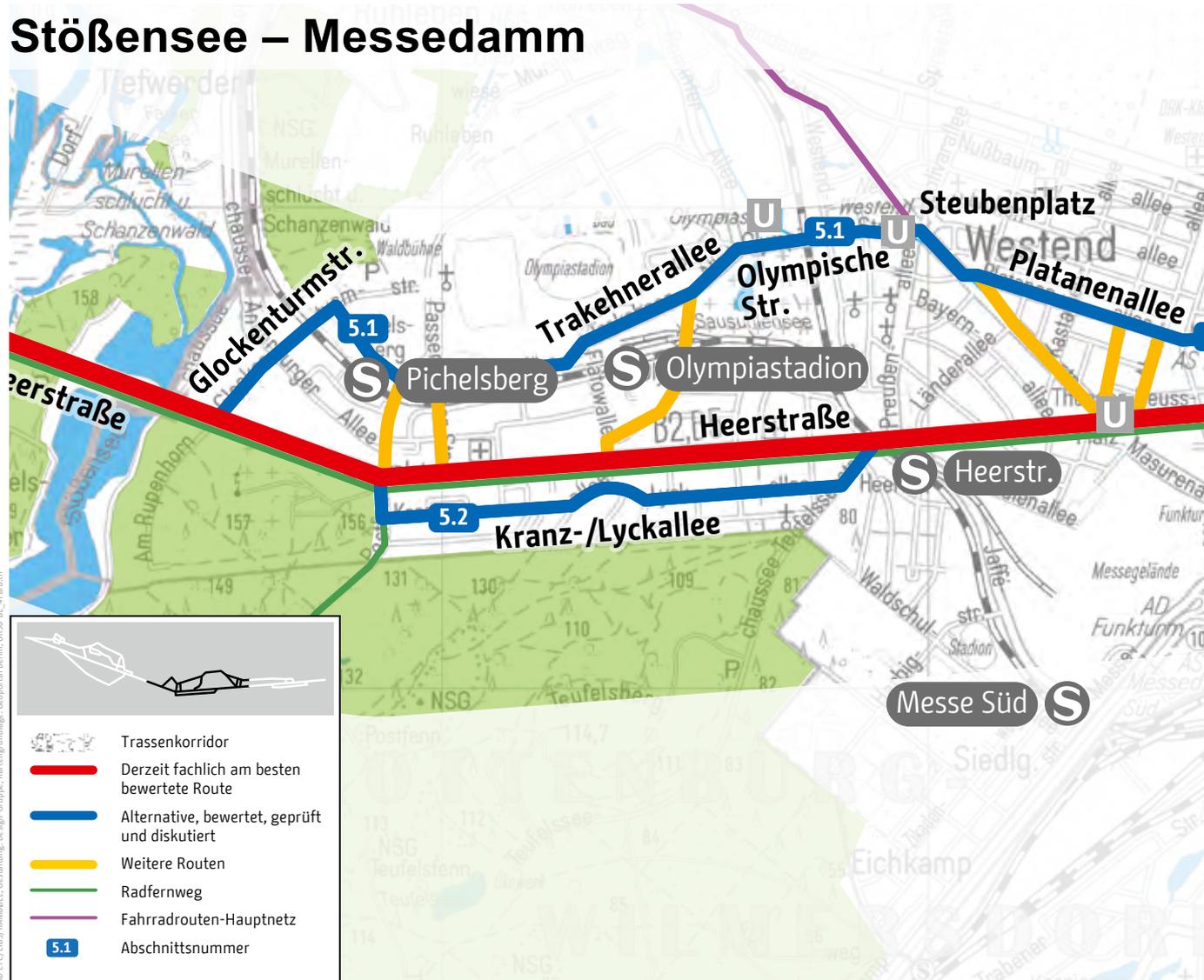
### Variante 5.2

führt durch ruhige Nebenstraßen, aber mit sehr begrenzten Platzverhältnissen – längste Variante und geringste Potenziale



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 2

## Stößensee – Messedamm

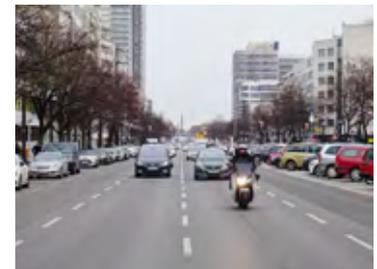
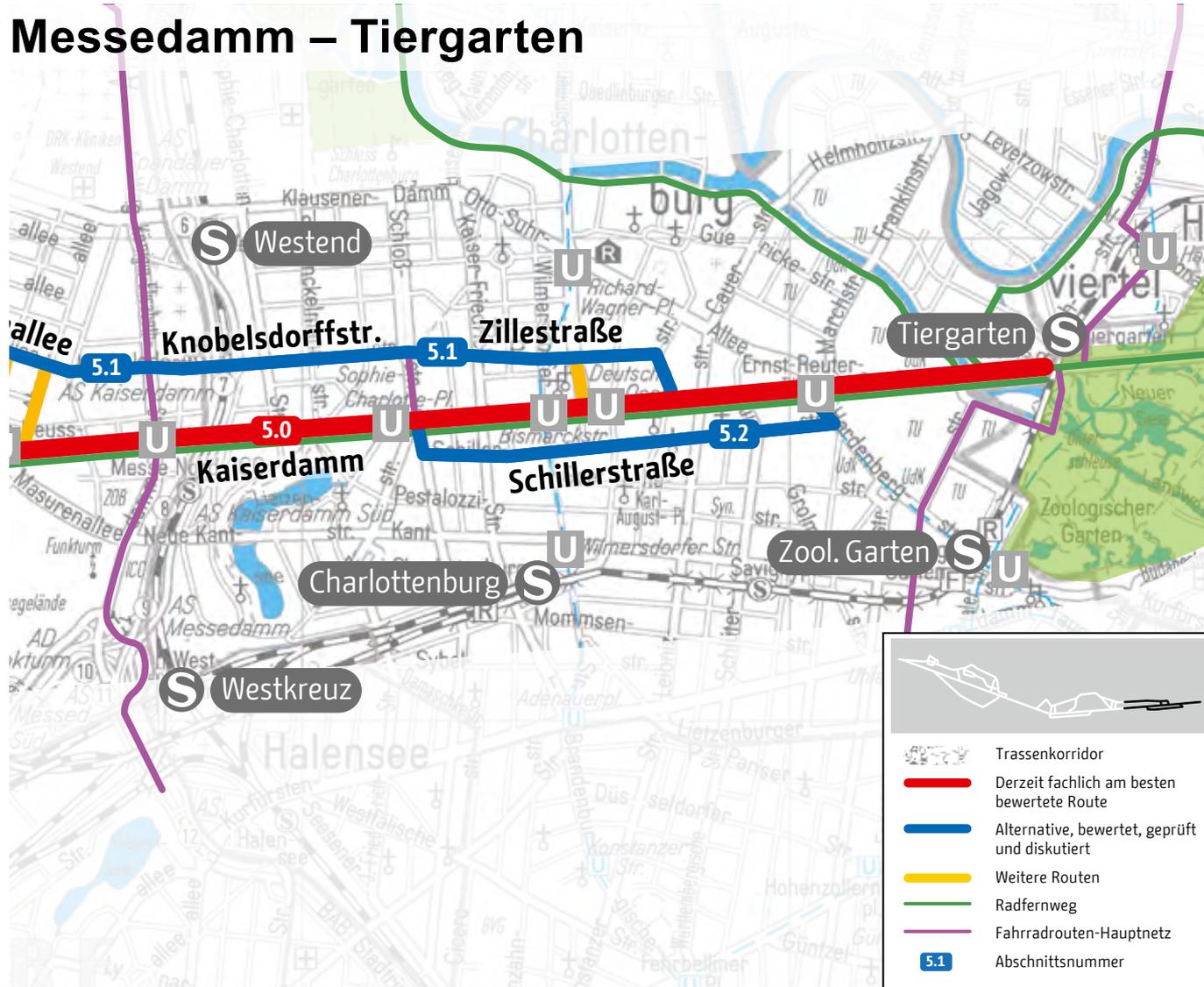


© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design-Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, UKS/GE, Fern-Bf

© Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

## Messedamm – Tiergarten



© ETC/EIBS/RAMBOLL, Gestaltung: Design Gruppe, Kartengrundlage: Geoportal Berlin, Utopia.de, Frankfurt

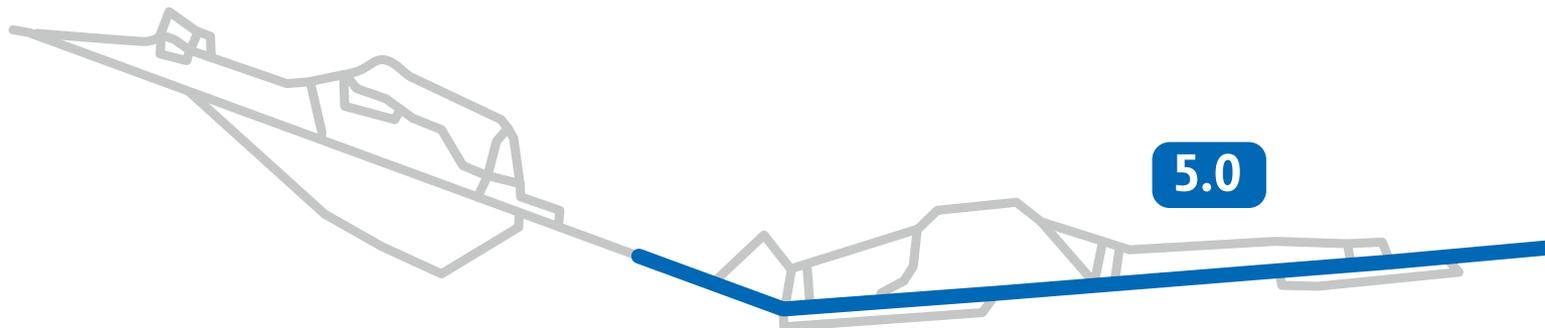
© Fotos: ETC/EIBS/RAMBOLL

## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereiche 2 und 3

### Stößensee – Messedamm – S Tiergarten

#### 5.0 Ost – Heerstraße (PU) bestbewertete Variante

- + 9,1 km in ca. 25 Minuten (vergleichbare Streckenlänge und Fahrzeit)
- +/- 16 Lichtsignalanlagen und 19 Kreuzungen mit 3,6 Minuten Verlustzeit
- +/- 8 Bushaltestellen entlang der Strecke
- + Neben-Fahrbahnen entlang Heerstraße  
(Stößensee – Theodor-Heuss-Platz) mit großzügigen Platzreserven
- + RSV als Chance zur Umgestaltung und verkehrlichen/städtebaulichen Aufwertung der komplexen Knoten S-Bahnhof Heerstraße und Theodor-Heuss-Platz sowie des gesamten Verkehrszuges Kaiserdamm/ Bismarckstraße/ Straße des 17. Juni

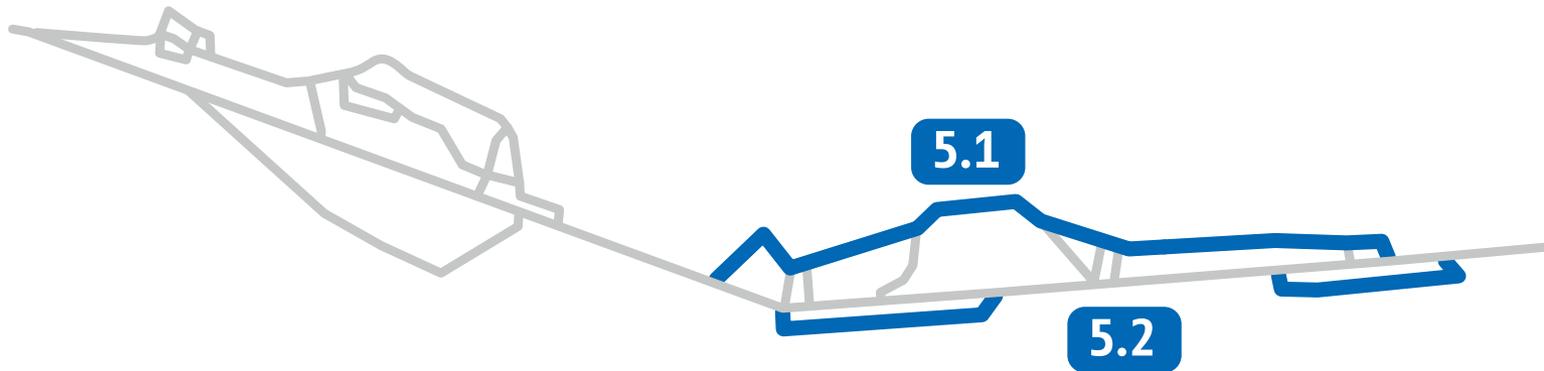


## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereiche 2 und 3

### Stößensee – Messedamm – S Tiergarten

#### Varianten 5.1 und 5.2

- in Nebenstraßen / verkehrsberuhigten Bereichen / Stadionensemble
- Verschlechterungen der Aufenthaltsqualität
- Teilbereiche mit begrenzten Platzverhältnissen bei hohem Kfz-Aufkommen
- deutlich höhere Steigungen



## 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

### Kaiserdamm – Umgestaltung Seitenbereich

Ansichtsbeispiel einer möglichen Führungsform



# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

## Ernst-Reuter-Platz

- Prüfung verschiedener Optionen zum Ausbau der Radinfrastruktur
- Starke Nutzung durch alle Verkehrsarten  
(Zugang TU Berlin, Bürostandort)
- Bedeutendes städtebauliches Ensemble der Nachkriegsmoderne

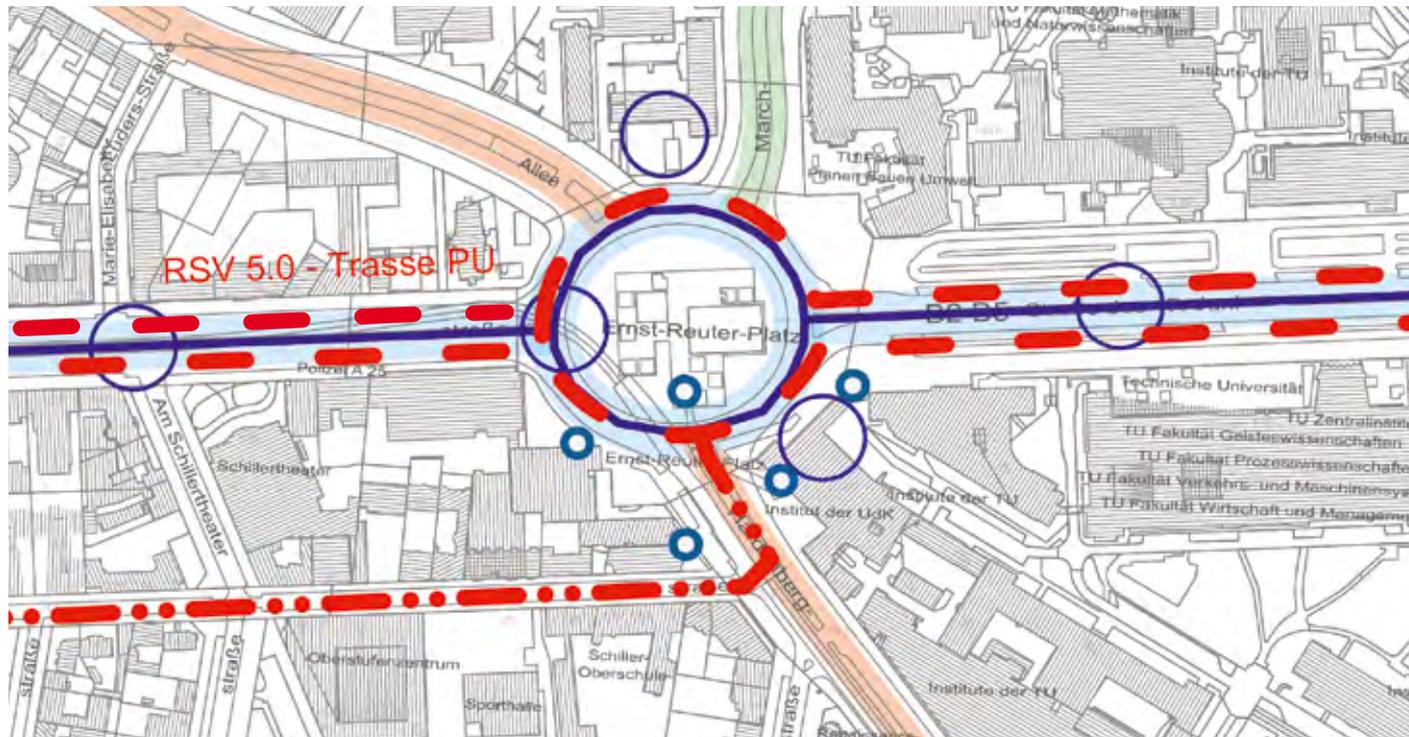


# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Bereich 3

## Ernst-Reuter-Platz

### Vorschlag zur Diskussion:

- Hauptlösung: ebenerdige Führung (kurzfristig)
- Ergänzende Brückenlösungen (langfristig)



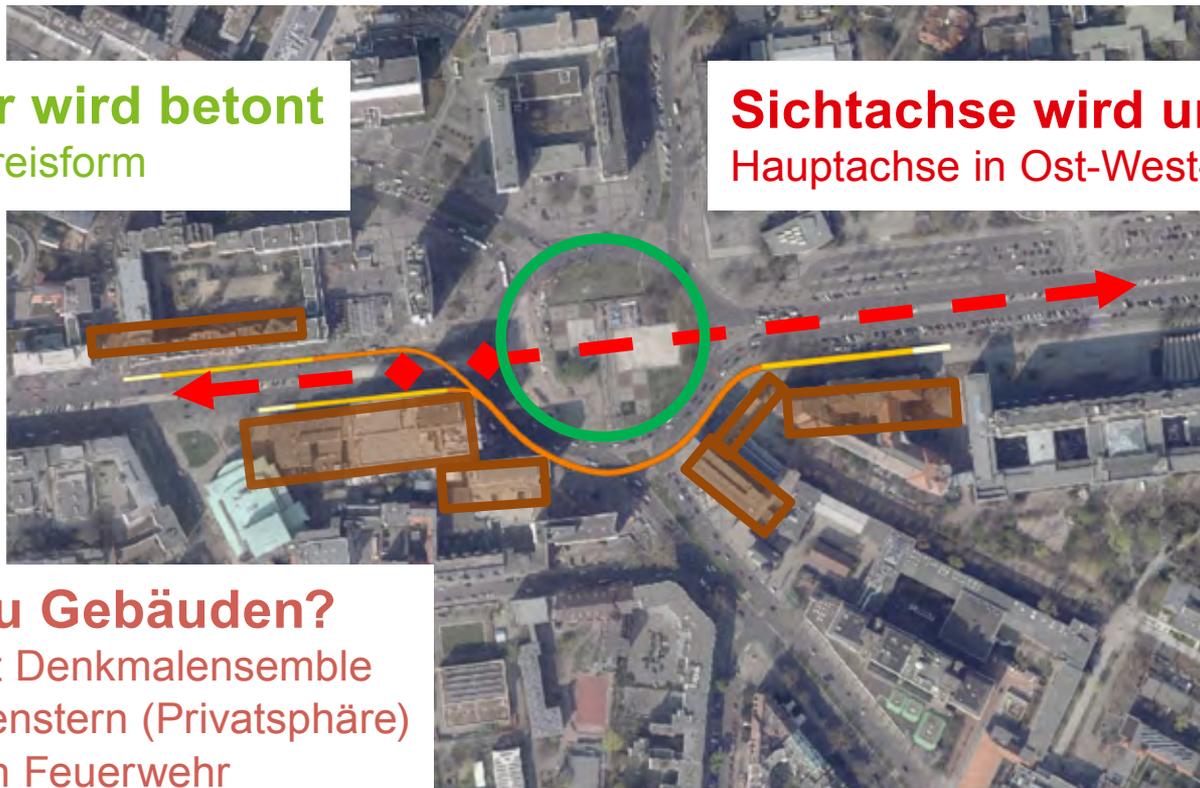
# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Ernst-Reuter-Platz

## Variante A: Brücke mit Querung Bismarckstraße

- Weitere Beschleunigung des Radverkehrs in beide Richtungen
- Städtebauliches Wahrzeichen (für Radverkehr)

**Platzkontur wird betont**  
Brücke folgt Kreisform

**Sichtachse wird unterbrochen**  
Hauptachse in Ost-West-Richtung



**Abstand zu Gebäuden?**  
Verträglichkeit Denkmalensemble  
Abstand zu Fenstern (Privatsphäre)  
Aufstellflächen Feuerwehr

Kartenhintergrund:  
Geoportail Berlin / Digitale farbige  
Orthophotos 2019 (DOP20RGB)

# 4. Vorläufige Bewertungsergebnisse | Ernst-Reuter-Platz

## Variante B: Vollständiger Ring über dem Platz

- Weitere Beschleunigung des Radverkehrs – alle Richtungen
- Städtebauliches Wahrzeichen (für Radverkehr)

### Dominante Struktur

Brücken und Rampen dominieren Platz und alle Zufahrtsstraßen

### Sichtachse wird unterbrochen

Hauptachse in Ost-West-Richtung  
Alle weiteren Sichtbeziehungen zum Platz



### Abstand zu Gebäuden?

Verträglichkeit Denkmalensemble  
Abstand zu Fenstern (Privatsphäre)  
Aufstellflächen Feuerwehr

Kartenhintergrund:  
Geoportal Berlin / Digitale farbige  
Orthophotos 2019 (DOP20RGG)