

Von den Potenzialen zur Planfeststellung

Herausforderungen und Lösungsweg zur
Trassenfindung in Berlin

/ 17. September 2021 / Berlin
/ 10. Bundesweiter Arbeitskreis RSV /
/ Stella Kray & Johann Wetzker, GB infraVelo GmbH

Eine Radschnellverbindung durch Berlin?



Das ist infraVelo

GB infraVelo GmbH ist ein kommunales Unternehmen und als Dienstleister für das Land Berlin tätig.

Schwerpunkt unserer Aufgaben sind Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und bezirksübergreifende Maßnahmen.

infraVelo ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Grün Berlin GmbH, die gemeinnützig und privatrechtlich organisiert ist. Deren alleiniger Gesellschafter ist das Land Berlin.



Unsere Aufgaben

... werden uns übertragen von der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

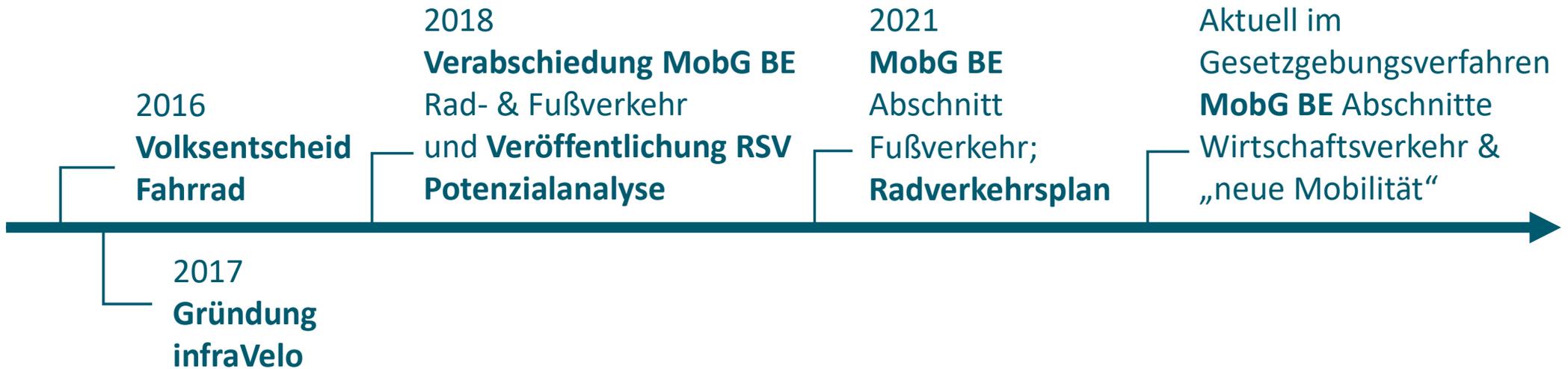
Wir **entwickeln**, **planen** und **steuern** Radverkehrsinfrastruktur.

Zu unseren zentralen Projekten gehören:

- **Radschnellverbindungen**
- **farblich markierte Radwege**
- **Radwegweisungen**
- **Radfernwege**
- **einfache und gesicherte Fahrradabstellanlagen**

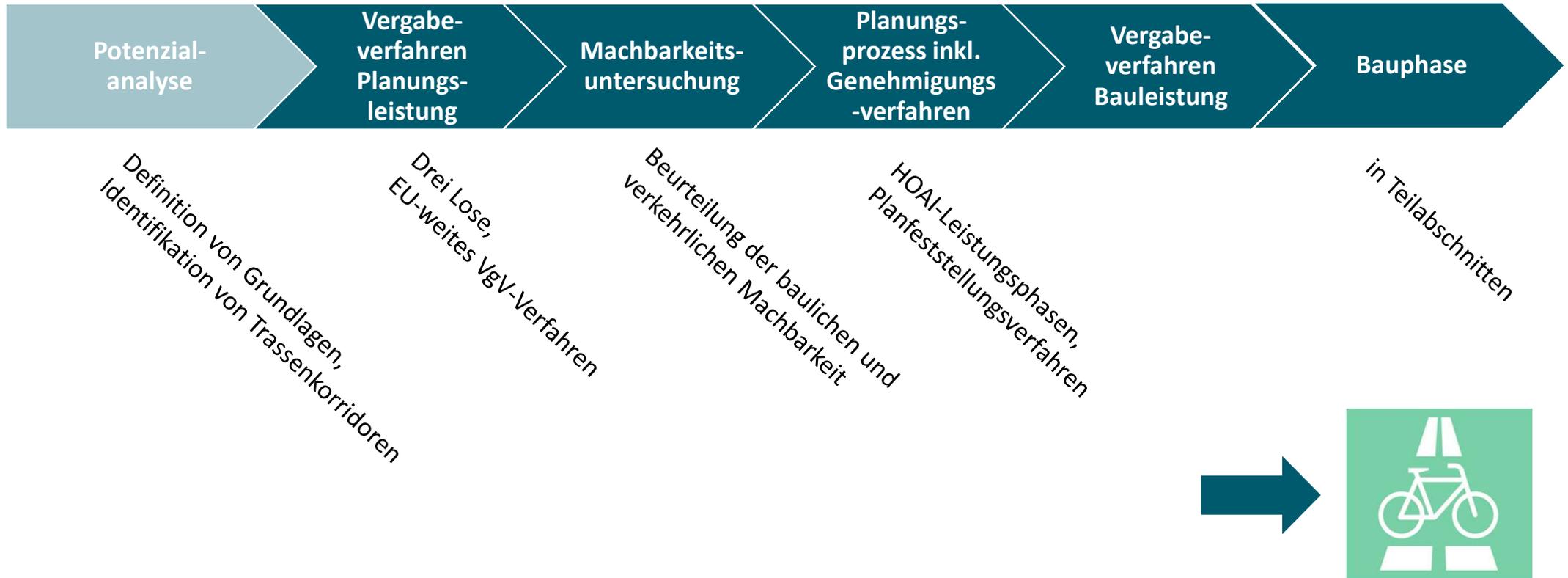


Mobilitätsgesetz Berlin (MobG BE) und RSV



- Einführung der Begrifflichkeit RSV über MobG BE
- Berliner Straßengesetz (BerlStrG) → Planfeststellungspflicht für Bau von RSV
- Allgemeines Zuständigkeitsgesetz (AZG) → Zuständigkeit Vorhabenträgerschaft und Planfeststellungsbehörde in Verantwortung der Hauptverwaltung des Landes Berlin

Der Weg zur RSV



Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen

- Bauliche und verkehrliche Machbarkeit bei 9 von 10 RSV
- Potenziale z. T. deutlich über 3.000 Radfahrende/Tag
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,6 bis 6,6
- Aufstellen eines Bewertungsverfahrens pro Los

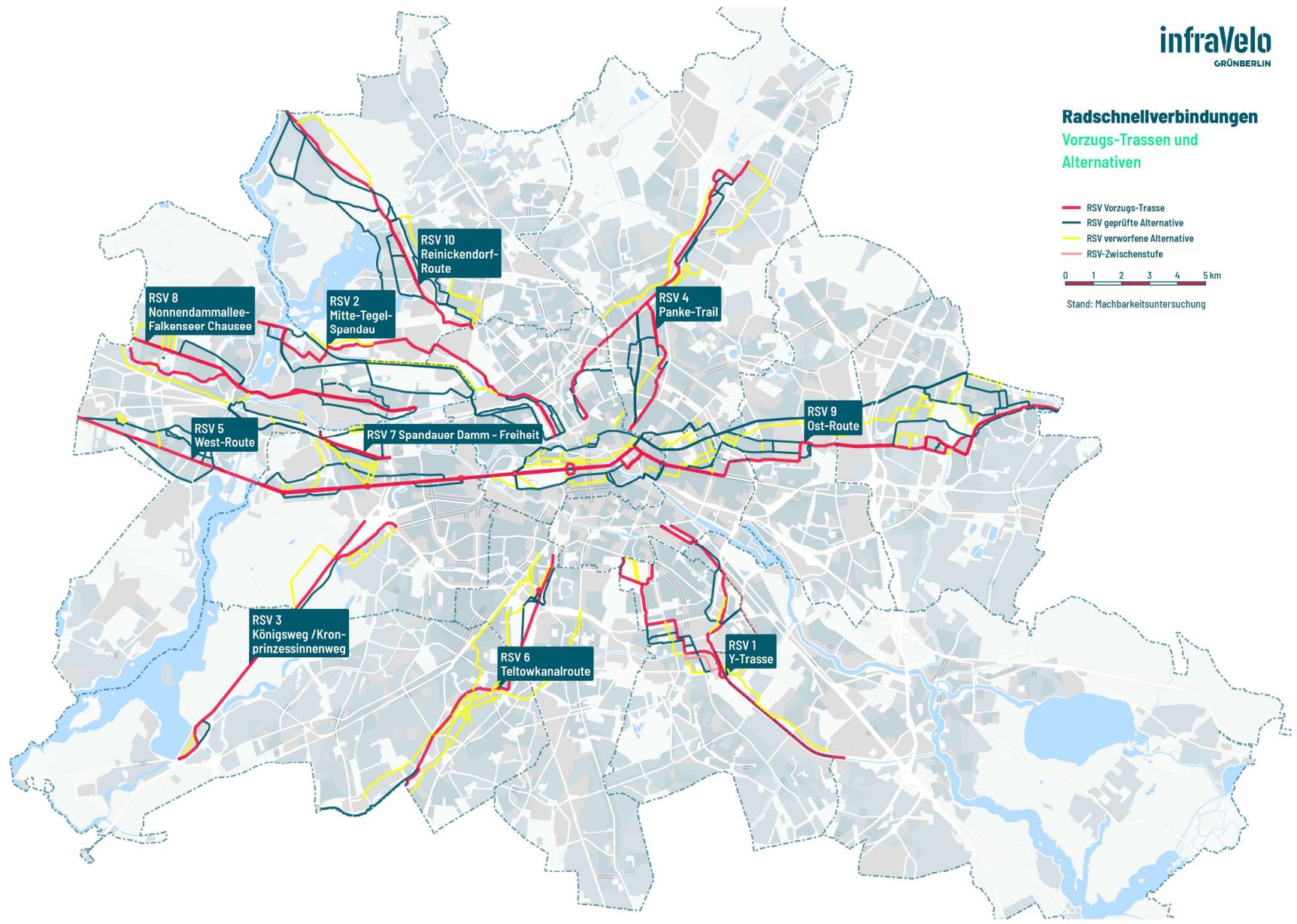


Radschnellverbindungen
Vorzugs-Trassen und
Alternativen

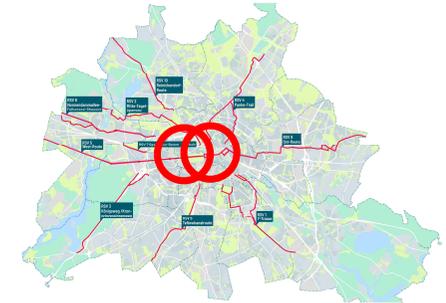
- RSV Vorzugs-Trasse
- RSV geprüfte Alternative
- RSV verworfene Alternative
- RSV-Zwischenstufe

0 1 2 3 4 5 km

Stand: Machbarkeitsuntersuchung



Routenverlauf – Historisches Zentrum

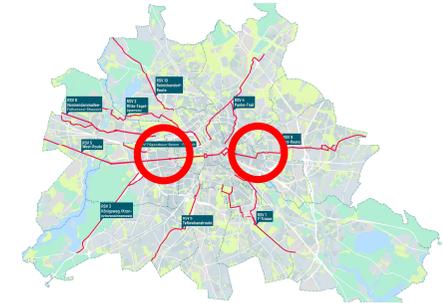


RSV 9: Siegessäule



RSV 9: Unter den Linden

Routenverlauf – Hauptverkehrsstraßen

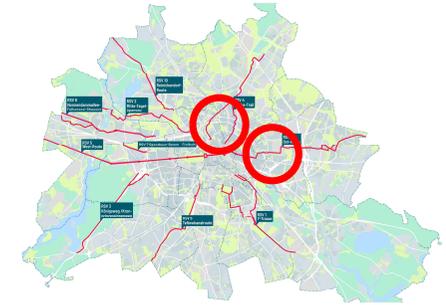


RSV 5: Bereich Charlottenburg-Wilmersdorf



RSV 9: Bereich Marzahn-Hellersdorf

Routenverlauf – Wohngebiete

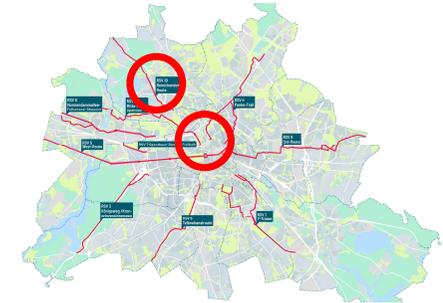


RSV 4: Bereich Pankow



RSV 9: Bereich Lichtenberg

Routenverlauf – Schnittstellen mit dem ÖPNV

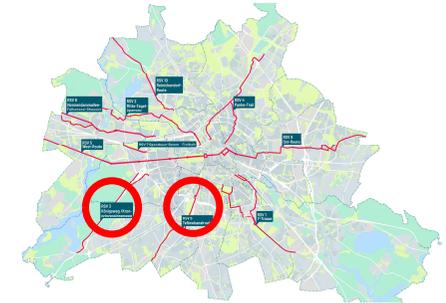


RSV 2: Bereich Mitte



RSV 10: Bereich Reinickendorf

Routenverlauf – Natur und Landschaft

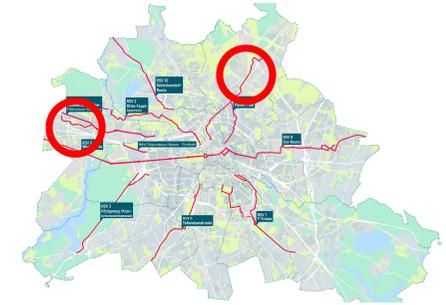


RSV 3: Grunewald



RSV 6: Hans-Baluschek-Park

Routenverlauf – Bahnstrecken



RSV 8: Bötzowbahn in Spandau



RSV 4: Strecke Berlin - Stettin in Pankow Nord

Von den Trassenvarianten zur Vorzugstrasse

Herausforderung

- Vielzahl von Trassenvarianten und Nutzungsansprüchen
- Kein standardisiertes Bewertungsverfahren
- Planfeststellungsverfahren



Lösungsansatz

Variantenvergleich
(im Rahmen der Vorplanung)

Vergleich mit Wirkungsbereichen nach FGSV 153



1 Wirkungen auf das Verkehrssystem
1.1 Erreichbarkeit von Standorten und Reisezeiten
1.2 Verkehrssicherheit
1.3 Qualität des Verkehrsablaufs, Zuverlässigkeit
1.4 Aufenthaltsqualität
1.5 Fahrzeugbezogene Betriebskosten
2 Wirkungen auf die Umwelt
2.1 Schadstoffbelastung
2.2 Lärmbelastung
2.3 Klimawirkung
2.4 Verbrauch von natürlichen Ressourcen / Energieverbrauch
2.5 Flächeninanspruchnahme
3 Effekte auf den Lebensraum und das soziale Umfeld
3.1 Stadtraumqualität
3.2 Barriere Wirkung
3.3 Stadtökologische Effekte (Kleinklima)
3.4 Landschaftliche Effekte
3.5 Verteilungswirkungen
4 Effekte auf die Wirtschaft
4.1 Beschäftigung
4.2 Regionalwirtschaftliche Effekte
5 Maßnahme Kosten
5.1 Investitionen / Anschaffungskosten
5.2 Unterhaltungs- und Betriebskosten
5.3 Planungskosten

FGSV 153: Hinweise zu Einsatzbereichen von Verfahren zur Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung (Ausgabe 2010)

Bewertungsmatrix

- 5 % Fußverkehr
- 5 % ÖPNV
- 3 % MIV (fließender Verkehr)
- 2 % MIV (ruhender Verkehr)
- 5 % Wirtschaftsverkehr
- 5 % Denkmalschutz

Auswirkungen auf
Verkehrssystem und
Städtebau
25%

- 8 % Auswirkung auf die Naherholung
- 9 % Auswirkungen auf
Flora, Fauna und Schutzgebiete
- 8 % Versiegelung (Indikator für
Auswirkungen auf Boden,
Wasser, Klima)

Auswirkungen auf
Natur und
Landschaft
25%

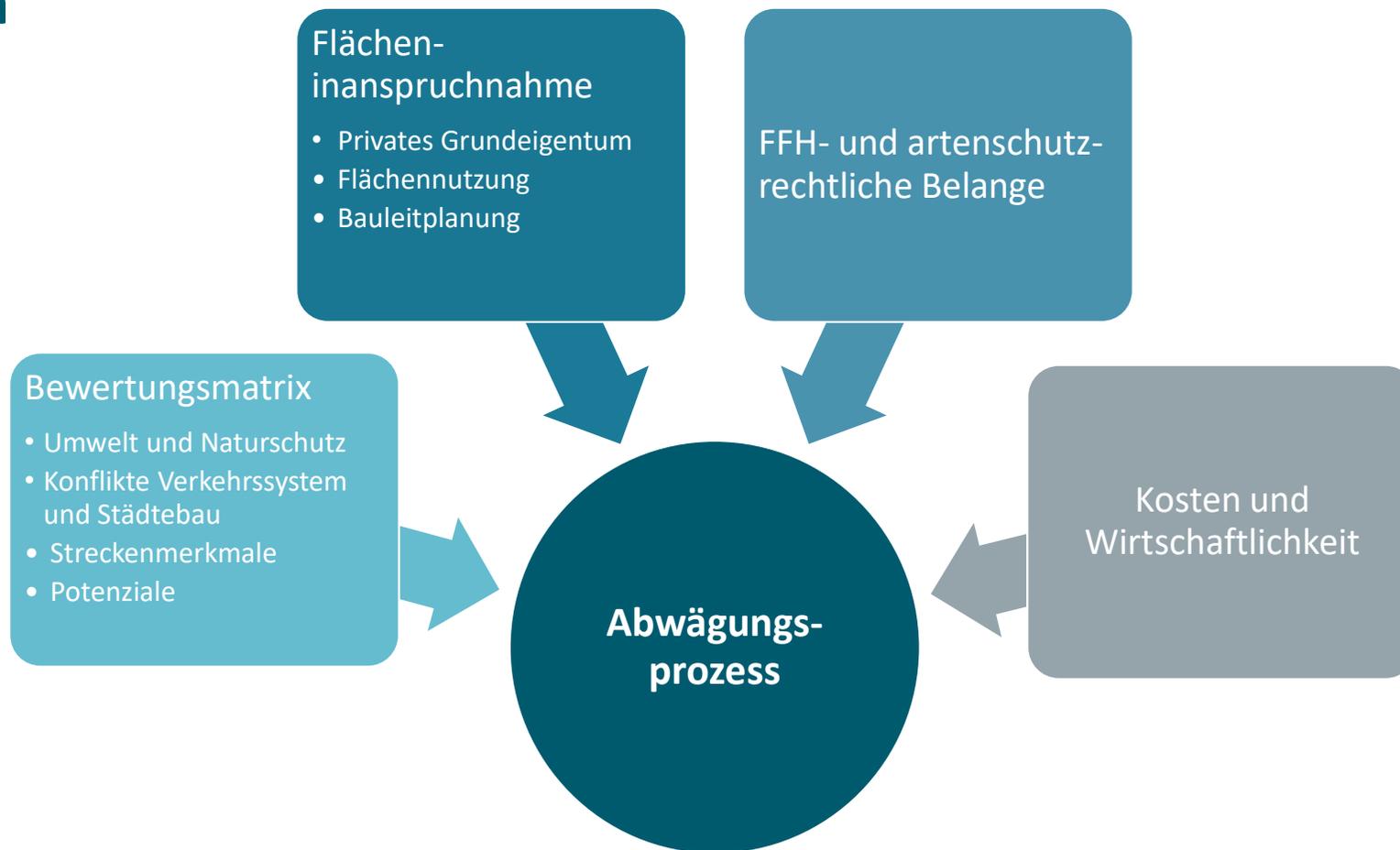
- 9 % Direktheit (Umwegefaktor)
- 9 % Knotenpunkte
- 3 % Markante Steigungsstrecken
- 4 % Erholungsfaktor

Streckenmerkmale
25%

- 12 % Einzugsbereich
- 5 % ÖPNV-Verknüpfung,
Intermodalität
- 8 % Netzeinbindung

Potenziale
25%

Variantenvergleich – weitere planerische Entscheidungskriterien



Lösungsansätze

Enge Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen

Zusammenwirkung auf Bezirks- und Landesebene, u. a.:

- Bezirkliche Straßen- und Grünflächenämter, Umwelt- und Naturschutzämter, Stadtentwicklungsämter
- Oberste Landesbehörde für Umwelt, Verkehr, (Tief-)Bau und Verkehrsmanagement, Landesdenkmalamt

Einbindung und Beratschlagung:

- fachlicher Austausch im Rahmen gemeinsamer (Planungs-)Treffen
- Mitwirkung bei Routenführung
- Benehmen zur Vor- und Entwurfsplanung
- Stellungnahmen und Berücksichtigung von Hinweisen und Wünschen
- Flächenbeschaffung



→ Mitwirkung und Mitentscheidung

Lösungsansätze

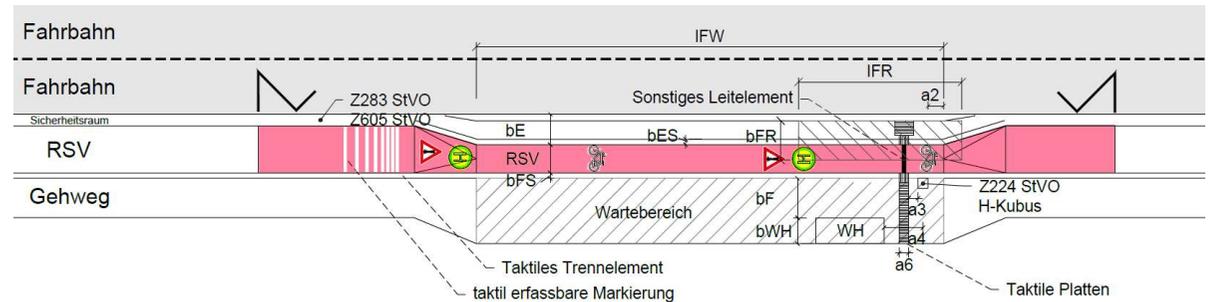
Einheitliche Standards

Hoher Anspruch an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen

Einheitlichen Verkehrsführung und Gestaltung durch:

- klare Erkennbarkeit
- klare Begreifbarkeit
- gute Berollbarkeit

Definition von Musterlösungen gemäß den bundesweiten Regelwerken und den berlinspezifischen Anpassungen (AV Geh- und Radwege)



Maßangaben Variante 1: Führung RSV im Seitenraum / hinter der Haltestelle								
Entwicklung im Fahrbahnbereich		Vorzugsmaß	Mindestmaß					
IFW	Länge des Bereichs für wartende Fahrgäste	55,00	52,00					
Entwicklung im Seitenraum		Vorzugsmaß	Mindestmaß	Hinweise	Weitere Abstandsmaße	Vorzugsmaß	Mindestmaß	
B	Gesamtbreite Haltestelle von FBK bis Radweg	4,45	2,80*	Breite der anschließenden Geh- und ggf. Radwege nach AV zu §7 BerlStrG; Mindestmaß ohne WH	a1	Abstand H-Kubus vom Fahrbahnrand	1,00	0,80
bFW	Mindestbreite des Bereichs für wartende Fahrgäste	2,00	1,50	Möglichst von Einbauten wie Anschlagssäulen, Bäumen usw. frei halten. In der WH: bis zu den Seitenteilen bzw. Sitzen. Alternativstandort WH: Angliederung WH mit Abstand bWS an RSV	a2	Abstand H-Kubus vom Ende Sonderbord (vorn)	1,00	0,50
bFR	Mindestbreite im Bereich für Rollstuhlnutzer	3,00	2,50	Von jeglichen Einbauten frei halten. In der WH: bis zu den Seitenteilen bzw. Sitzen.	a3	Abstand H-Kubus vom Leitstreifen	0,70	0,50
IFR	Länge des Bereichs für Rollstuhlnutzer	10,50	10,50	Das Maß IFR reicht immer bis 2,5 m hinter dem führenden Z224.	a4	Mindestabstand WH zum führenden Z224	2,50	2,00
bWH	Breite der Wartehalle	1,65	1,00	WH weitgehend transparent und ohne Werbeflächen Mindestmaß = WH ohne Seitenteile (eingeschränkter Wetterschutz)	a5	Mindestabstand WH-Dach zu Bordkante	1,00	0,80
bWS	Breite des Sicherheitsstreifens zwischen Wartebereich und RSV	0,30	0,25	bei niveaugleicher Führung 0,50m und als taktiles Trennelement, bei Bordhöhe > 0,06m Ausführung als optischer Kontrast	a6	Breite des Auffindestreifens	≥ 0,60	0,60
RSV	Breite des RSV im Haltestellenbereich	1,80	1,30					
bFS	Breite des Sicherheitsstreifens zwischen RSV und Gehweg	0,50	0,35	Sicherheitsraum ist als taktiles Trennelement auszuführen				
WÜ	Abstand zw. FGÜ und WH	≥ 2,5	1,50	Freihalten des Sichtdreiecks ggf. durch Abspernung				
Gesamt:		7,10 *						
inkl Fußweg mit 2,5m		9,60						

Lösungsansätze

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Frühzeitige Beteiligung der Bürger*innen während der Machbarkeitsuntersuchung

- Öffentliche Info- und Dialogveranstaltungen für Interessierte und Anwohner*innen
- Präsentation des Planungsstands
- Dialoginseln zu Routenabschnitten
- Dokumentation; Prüfung aller Hinweise und Empfehlungen
- Präsenz der Bezirke und SenUVK

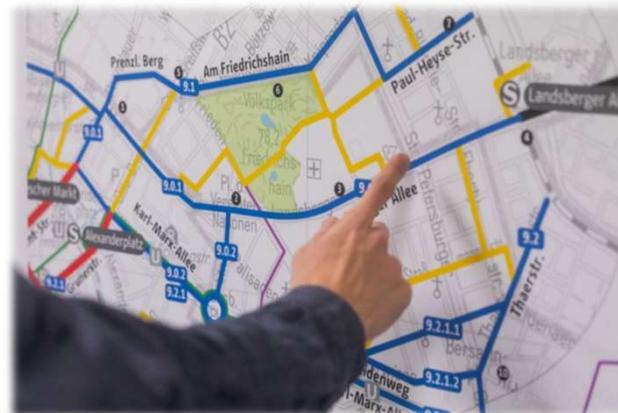
Weitere Beteiligung in Entwurfsplanung vorgesehen

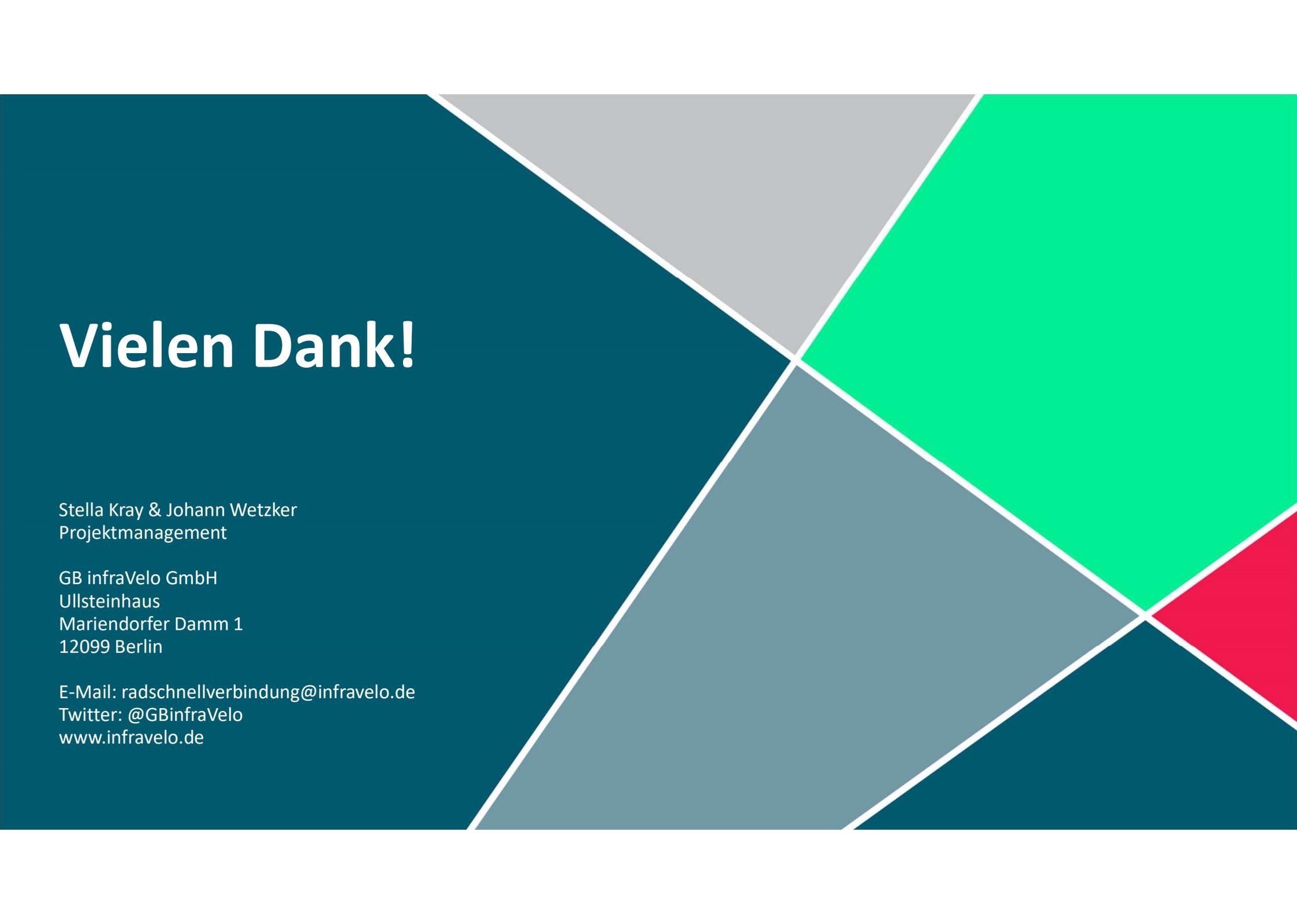
- Fortgeschrittener Planungsstand; mit feststehendem Routenverlauf wächst Betroffenheit
- Hinweise für Detailplanung aufnehmen; Stadtweite Debatte fördern

→ Information und Mitwirkung

Lösungsansätze

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit





Vielen Dank!

Stella Kray & Johann Wetzker
Projektmanagement

GB infraVelo GmbH
Ullsteinhaus
Mariendorfer Damm 1
12099 Berlin

E-Mail: radschnellverbindung@infravelo.de
Twitter: [@GBinfraVelo](https://twitter.com/GBinfraVelo)
www.infravelo.de