

SHP Ingenieure



Berlin Tempelhof-Schöneberg

Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen

Informationsveranstaltung Handjerystraße, 6. Juli 2022

Plaza de Rosalia 1

30449 Hannover

Telefon 0511.3584-450

Telefax 0511.3584-477

info@shp-ingenieure.de

www.shp-ingenieure.de

Inhalt

- Grundlagen Fahrradstraßen
- Auftrag SHP Ingenieure
- Fahrradstraße Handjerystraße
 - Verkehrszählungen und Durchgangsverkehr
 - Maßnahmen
 - Parken

Grundlagen Fahrradstraßen

Querschnittsbreiten



Fahrgassenbreite **Fahrradstraße** $\geq 4,00$ Meter

Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen im Zuge von
Radschnellverbindungen $\geq 4,50$ Meter

Neben gegebenenfalls vorhandenen Seitenstreifen (dazu gehören auch Park- oder Ladestreifen/-buchten), Parkflächenmarkierungen oder vorhandenem ruhendem Verkehr am Fahrbahnrand sind **grundsätzlich 0,75 Meter breite Sicherheitstrennstreifen zur Fahrgasse** anzuordnen.

Ausnahmen sind nur in begründeten Fällen möglich (siehe unten).

- Kfz** Kraftfahrzeug
- P** Parken
- R** Rad Fahrende
- Sts** Sicherheits-trennstreifen

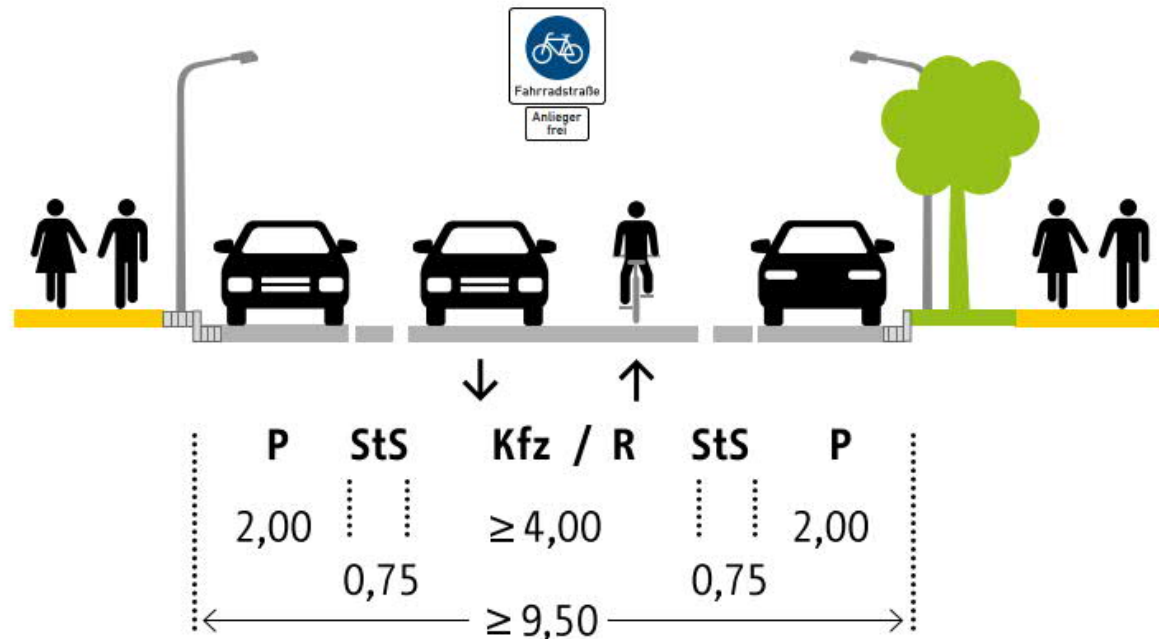


Abb. 5
Fahrbahnbreite in einer
Fahrradstraße
(beidseitig Parken)

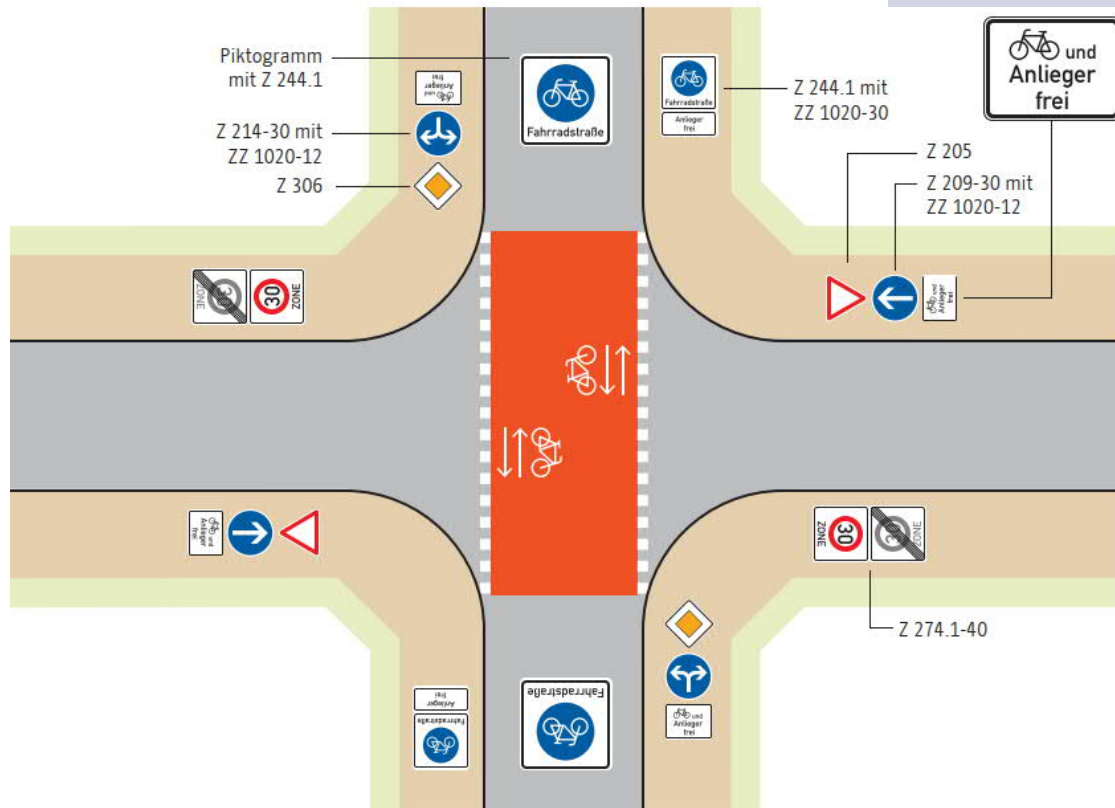
Grundlagen Fahrradstraßen

Bevorrechtigte Querung – Z 306

Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen des Vorrangnetzes bzw. solche mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr sollen **gegenüber Nebenstraßen grundsätzlich bevorrechtigt** werden.

Die Bevorrechtigung soll dabei grundsätzlich mit **Z 306 (bei Straßen des Vorrangnetzes, Radschnellverbindungen, Bevorrechtigung bei mehr als drei hintereinanderliegenden Kreuzungen)** erfolgen. Im Übrigen soll eine Bevorrechtigung mittels Z 301 erfolgen.

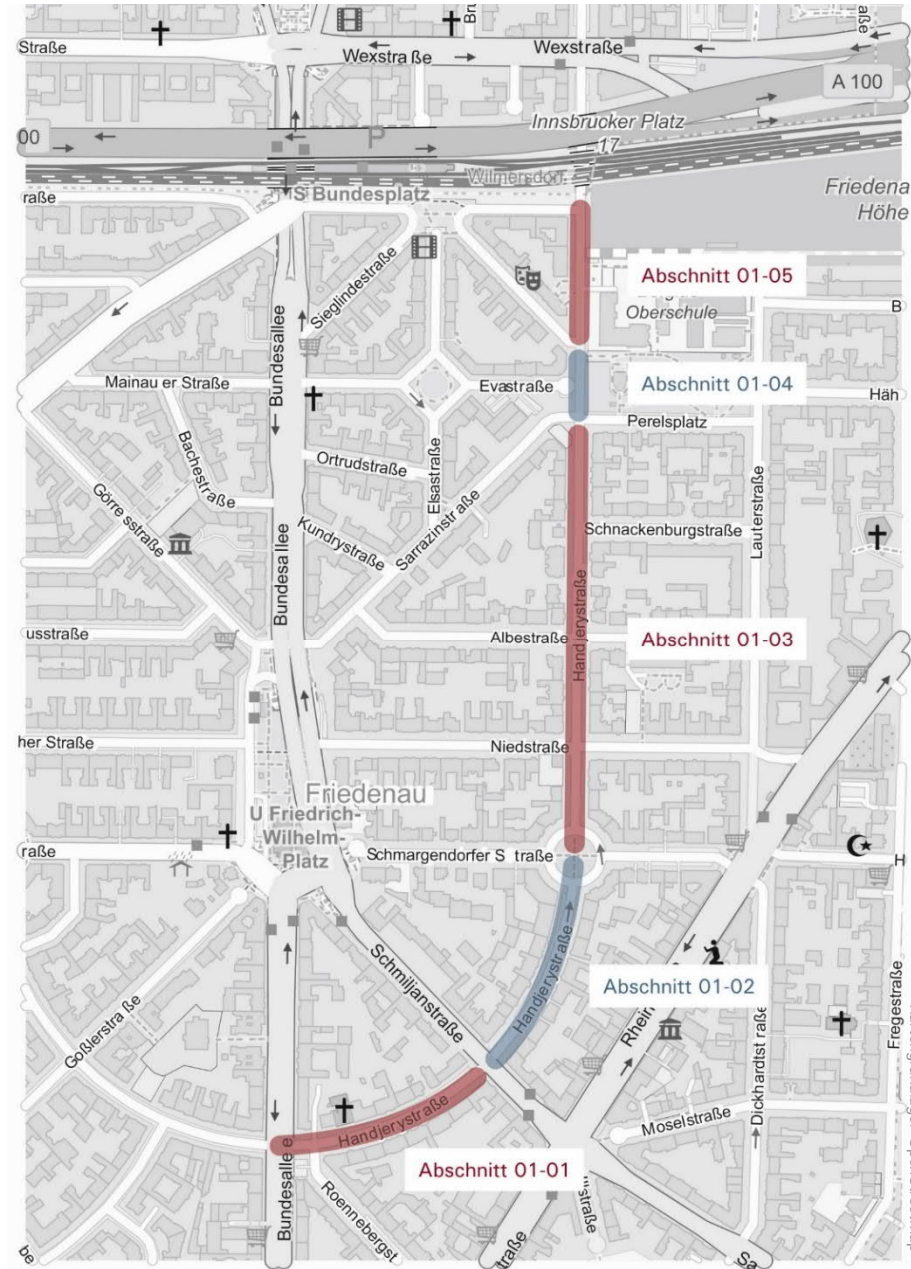
Prüfung, ob eine **bauliche Ausgestaltung** anstelle der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Vorrangregelung möglich ist.



Auftrag SHP Ingenieure

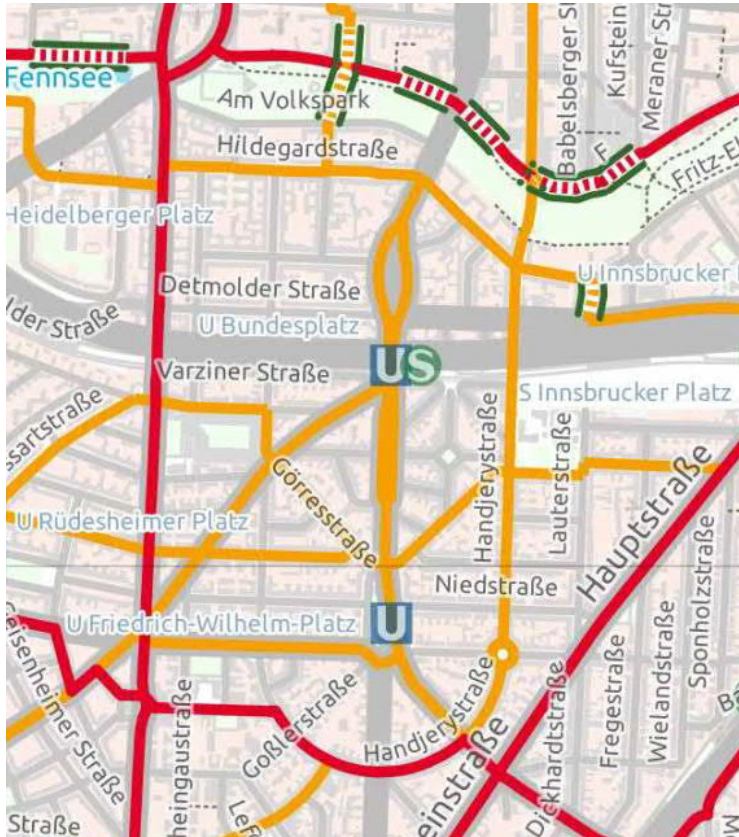
Fahrradstraßen für Tempelhof-Schöneberg

- Bestandsaufnahme:
Verkehrszählungen,
Durchgangsverkehrserfassung
- Entwicklung von Maßnahmen für die Realisierung der Fahrradstraße
 - ausschließlich
Markierungsmaßnahmen,
komplett ohne bauliche
Maßnahmen (kurzfristig
umsetzbar)
 - bei Bedarf zu einem späteren
Zeitpunkt nachsteuern
- Darstellung im Lageplan (1:500):
Markierungen und Verkehrszeichen



Auftrag SHP Ingenieure

Radverkehrsnetz Berlin



Legende

- Radverkehrsnetz *)
- Radvorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radvorrangnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
- Ergänzungsnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
- Detailuntersuchungen zum Radverkehrsnetz noch durchzuführen
- nachrichtlich: Straßennetz
- Hauptverkehrsstraße (StEP I - III)
- Sonstige Straße (StEP IV und V)
- andere



- eingebettet in die allgemeine Politik des Senats und den Radverkehrsplan
- vorwiegend Ergänzungsnetz mit Basisstandard

Auftrag SHP Ingenieure

Ziele der Planung

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Attraktive Flächen und sicherer Querungsmöglichkeiten mit guten Sichtbeziehungen für den Fußverkehr schaffen
- Radverkehr sicher auf der Fahrbahn führen und ein verträgliches Miteinander im Mischverkehr schaffen
- Abstellanlagen für Fahrräder anbieten
- Erschließung im Kraftfahrzeugverkehr gewährleisten
- Umsetzung Radverkehrsplan und Leitfaden Fahrradstraßen Berlin
- Geplante Lösung: Markierungen

Verkehrszählungen

Erfassungszeitraum und Ergebnisse

- Knotenstromzählungen
 - Dienstag, 15. September 2020
 - 6:00 bis 19:00 Uhr
- Der Radverkehr ist an vier der fünf betrachteten Knotenpunkten bezogen auf den Trassenverlauf die überwiegende Verkehrsart.

KP	Kfz [Kfz/13 h]	Radfahrende [R/13 h]
001	1.345	1.279
002	1.207	1.563
003	1.147	2.192
004	998	3.977
005	1.366	6.539



Durchgangsverkehr

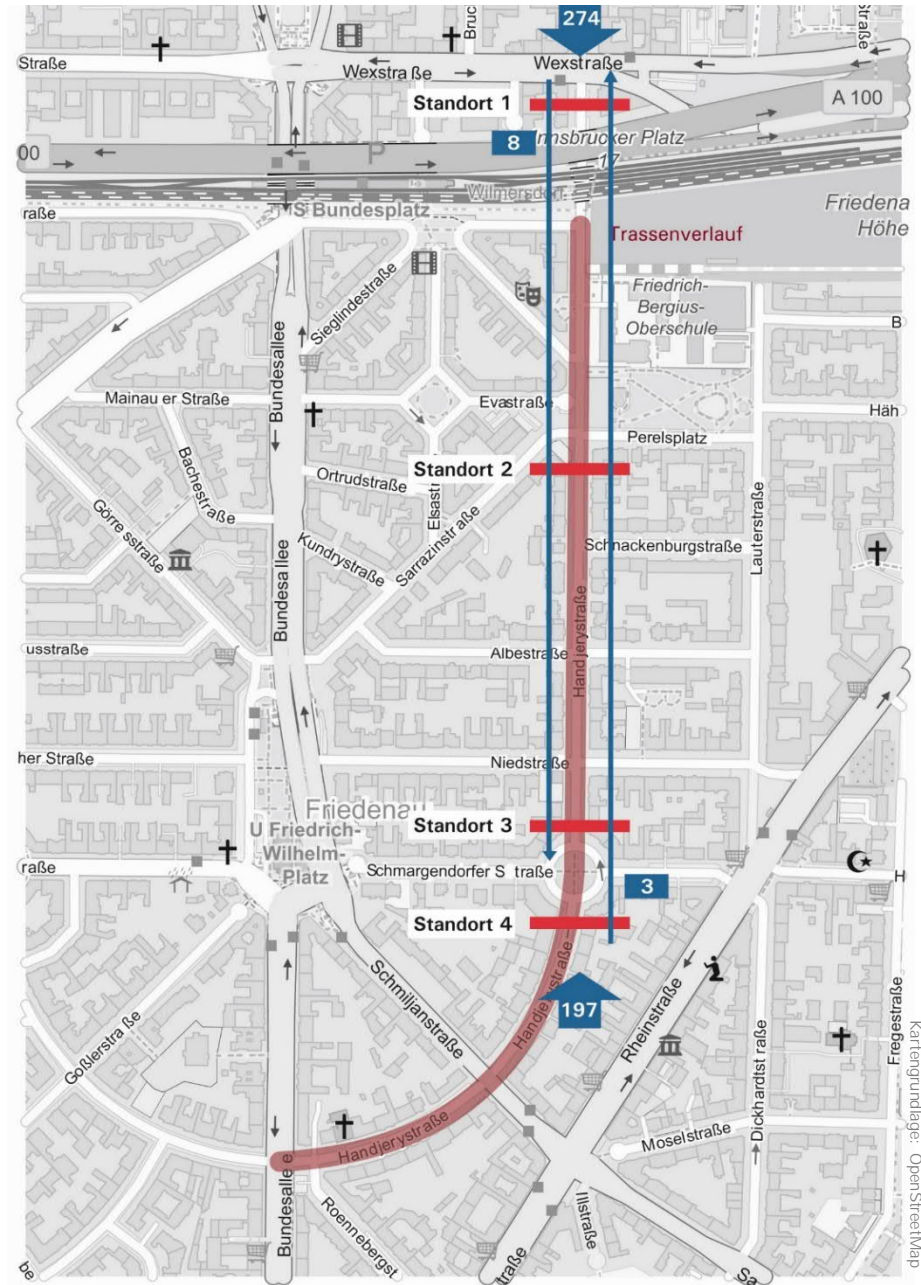
Erfassungszeitraum und Ergebnisse

■ Kennzeichenerfassung:

- Dienstag, 15. September 2020
- 6:00 bis 10:00 Uhr und
15:00 bis 19:00 Uhr

■ Erfassungszeitraum 15:00 bis 19:00 Uhr

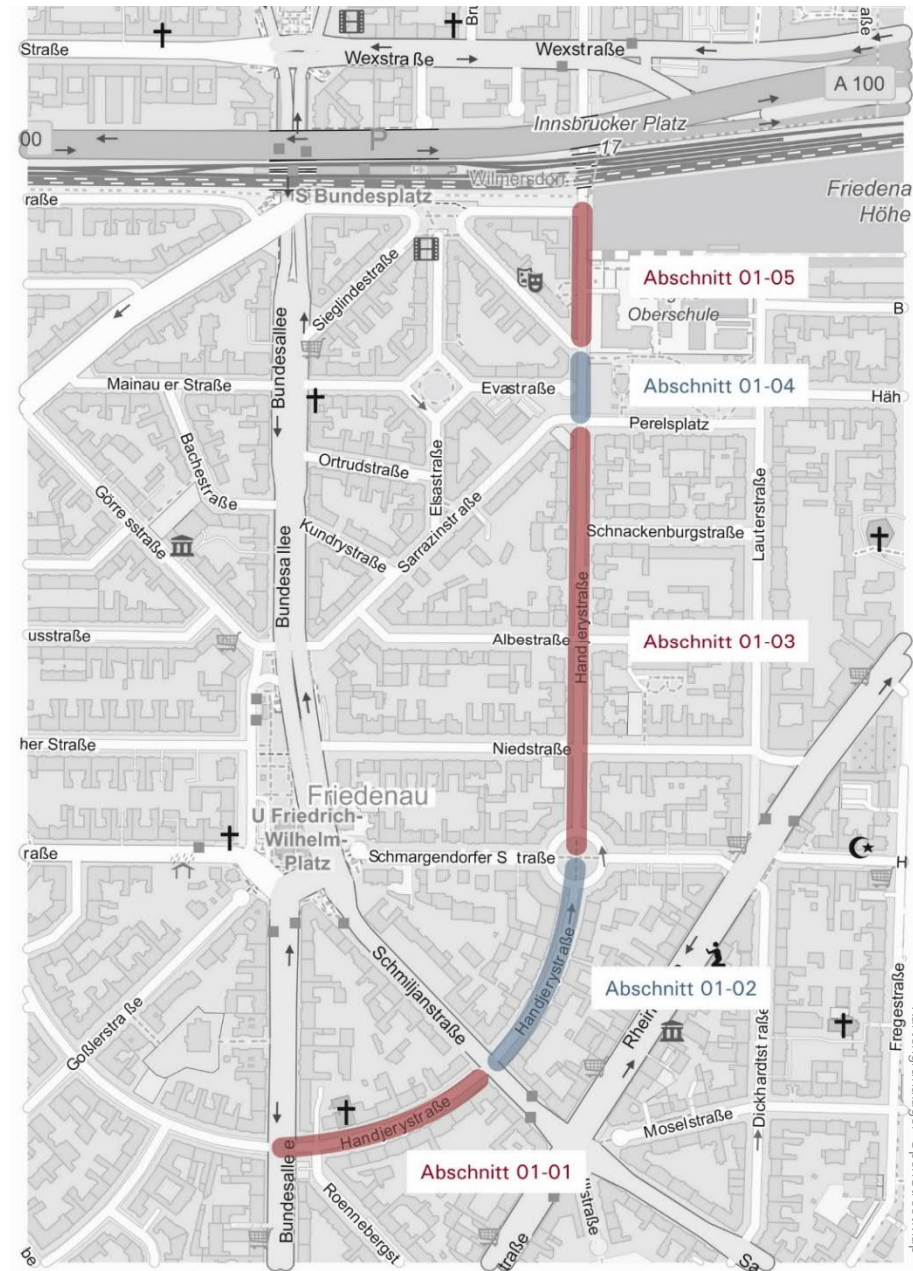
- Einfahrt Nord: 274 Fahrzeuge
- Einfahrt Süd: 197 Fahrzeuge
- Durchgangsverkehr von Nord nach Süd: 8 Fahrzeuge
- Durchgangsverkehr von Süd nach Nord: 3 Fahrzeuge



Maßnahmen

Abschnitt 01-01 und 01-02

- Tempo 30-Zone
- Senkrecht- und Längsparken
- für Sicherheit des Radverkehrs muss das Längsparken entfallen
- Abschnitt 01-02: Einbahnstraßen (Richtung Norden)
- vier Knotenpunkte (zwei mit LSA)
- Fußverkehr: vorgezogene Seitenräume verkürzen die Wege über die Fahrbahn und verbessern die Sichtverhältnisse



Maßnahmen

Abschnitt 01-01 und 01-02 – Querschnitte und Knotenpunkte (Beispiele)

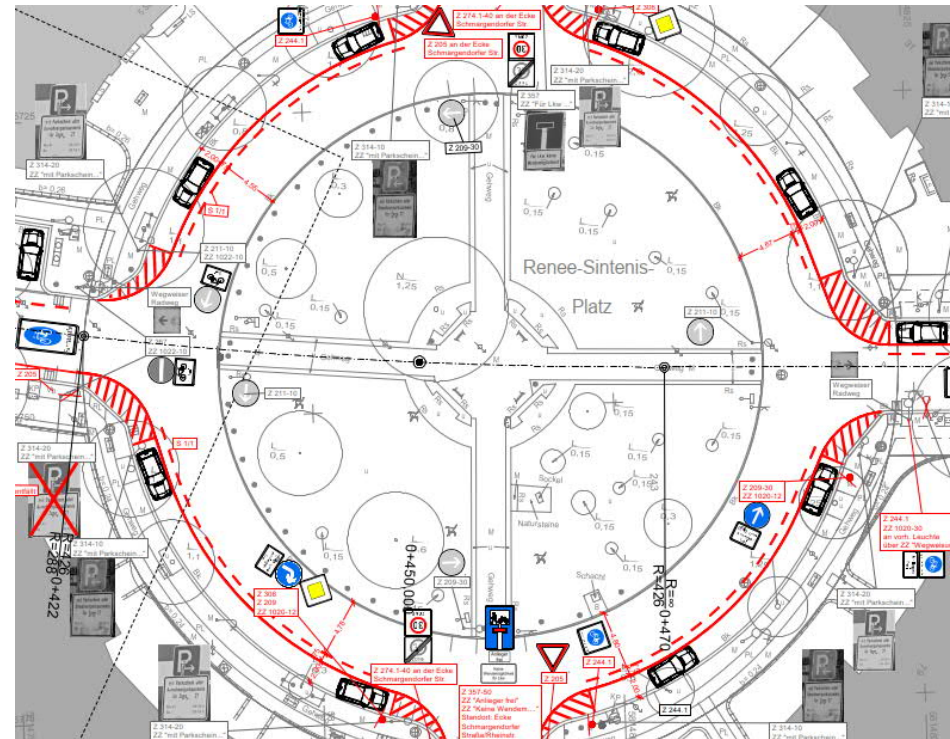


F	P	Kfz / R	P	F
2,50	5,50	5,10	1,90	4,15
19,15				



F	P	Sts	Kfz / R	Sts	F
2,50	5,50	1,00	5,00	1,00	4,15
19,15					

Bestand 01-01

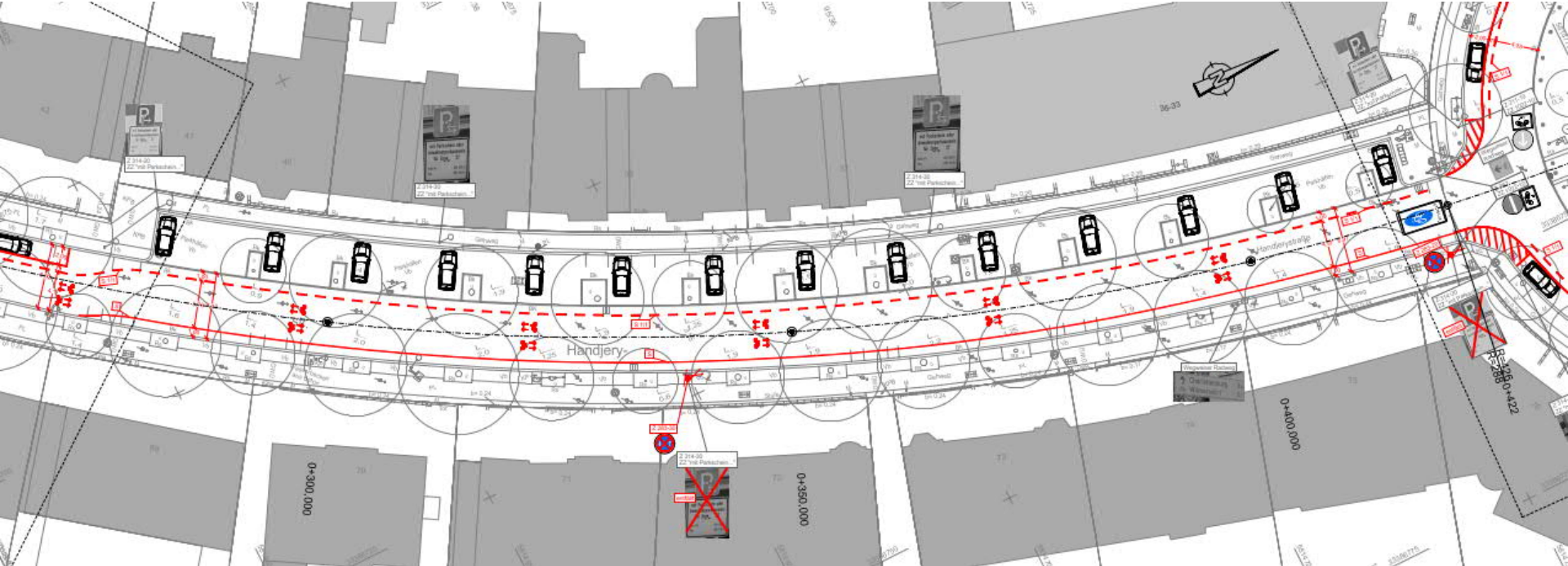


Planung 01-01
westl.
Schmiljanstraße

- Sicherheitstrennstreifen (Sts): Vermeidung von Unfällen zw. parkenden Fahrzeugen und Radfahrenden („Dooring“), VwV StVO sieht mind. 75 cm Sicherheitsabstand vor

Maßnahmen

Abschnitt 01-01 und 01-02 – Lageplan-Auszug

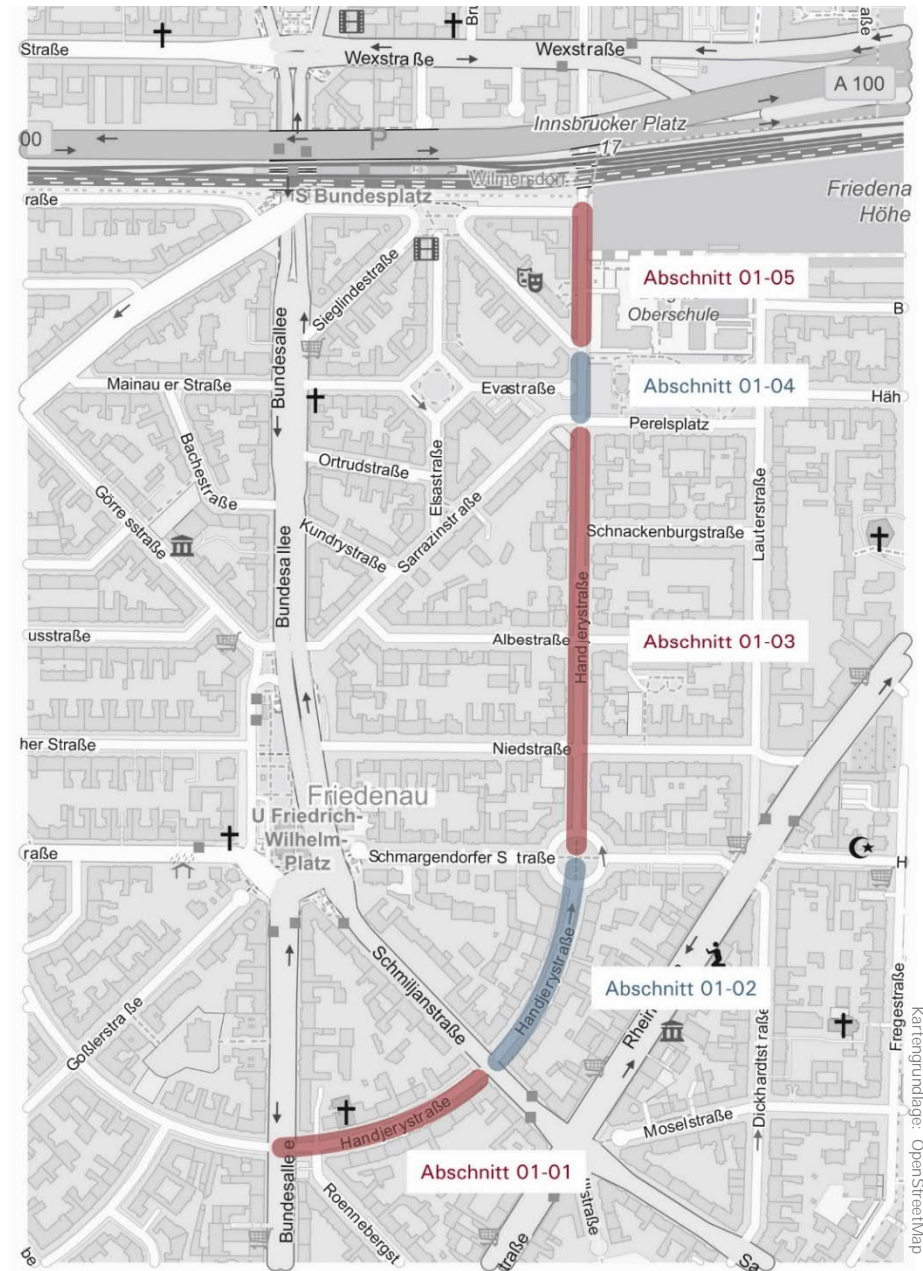


- einseitiger Wegfall von Parkplätzen (Längsparken) → absolutes Halteverbot
- Markierung verschmälert die Fahrbahn um 1,00 m

Maßnahmen

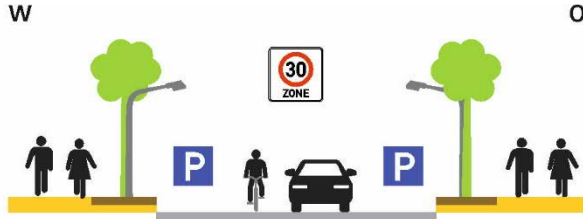
Abschnitt 01-03 bis 01-05

- Tempo 30-Zone
- Abschnitt 01-04: Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“)
- Längsparken
- für Sicherheit des Radverkehrs muss das Längsparken einseitig entfallen
- Abschnitt 01-02: Einbahnstraßen (Richtung Norden)
- sechs Knotenpunkte
- Fußverkehr: vorgezogene Seitenräume verkürzen die Wege über die Fahrbahn und verbessern die Sichtverhältnisse



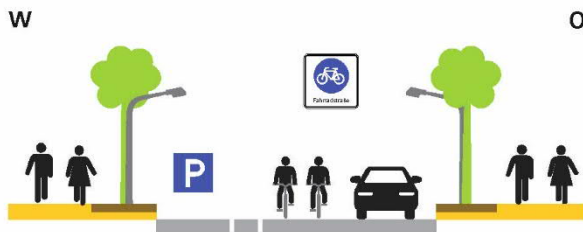
Maßnahmen

Abschnitt 01-03 bis 01-05 – Querschnitte und Knotenpunkte (Beispiele)



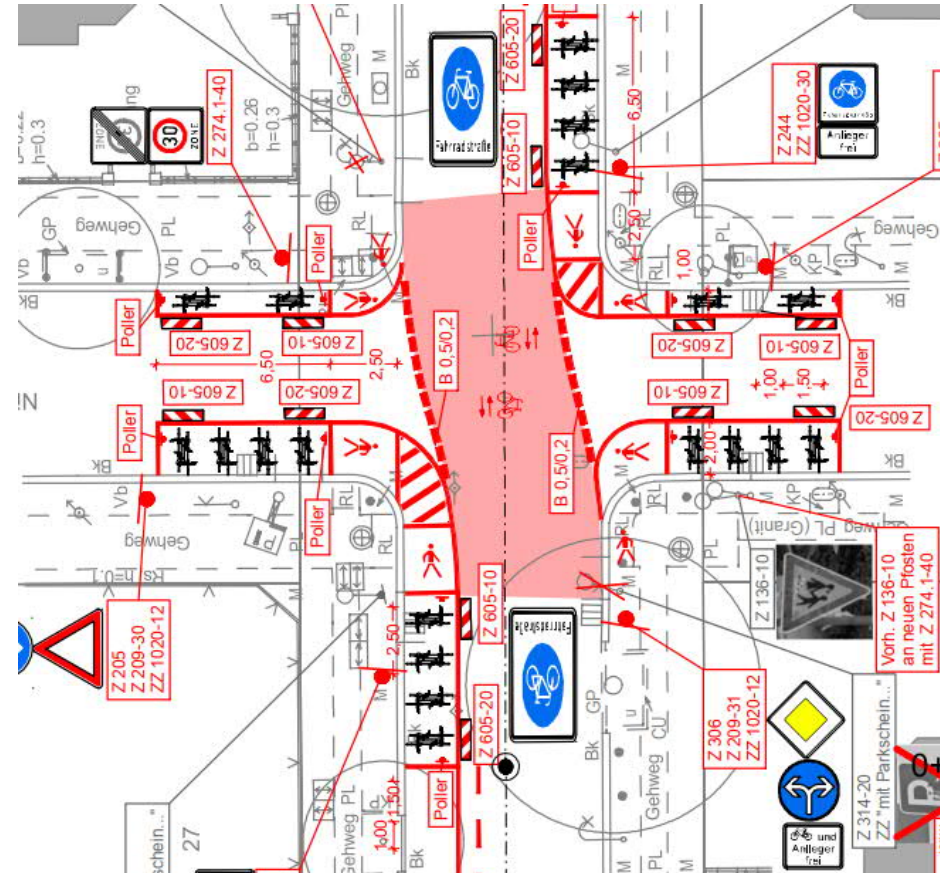
Bestand 01-03

F	P	Kfz / R	P	F
3,90	2,00	3,55	1,85	3,95
15,25				



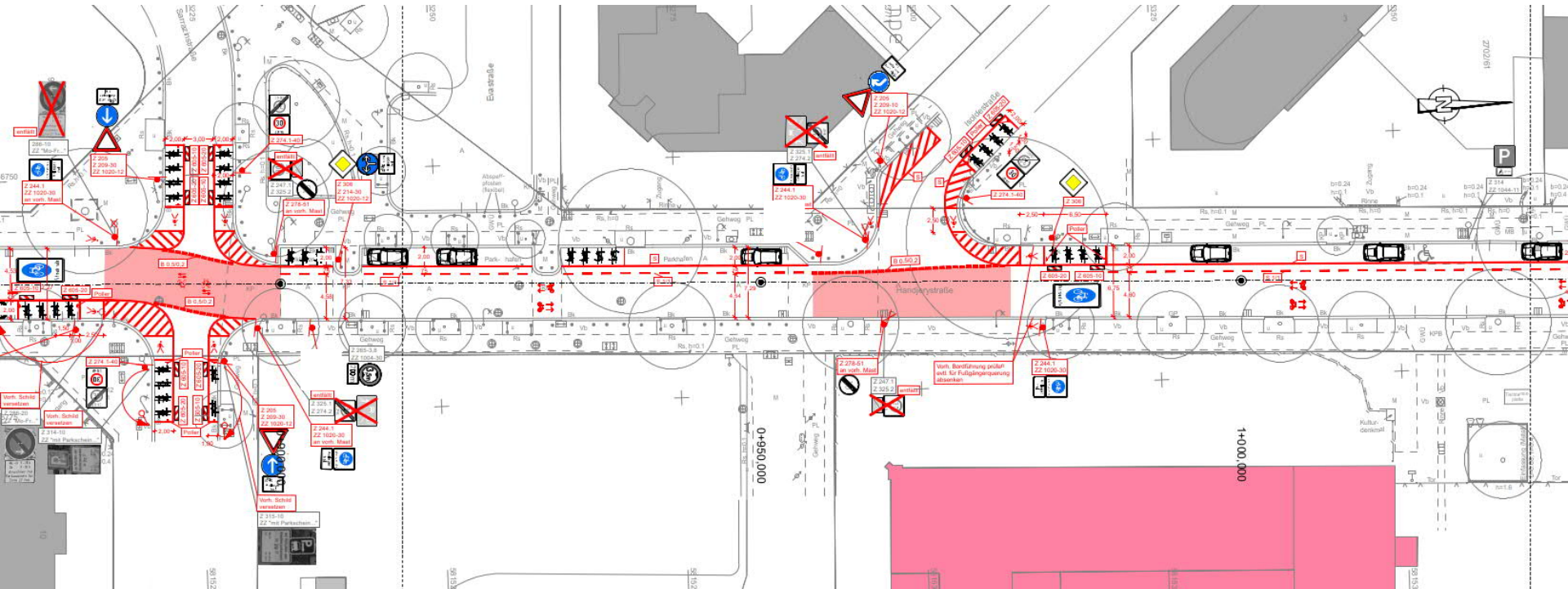
Planung 01-03
südl. Niedstraße

F	P	Sts	Kfz / R	F
3,90	2,00	0,75	4,65	3,95
15,25				



Maßnahmen

Abschnitt 01-03 bis 01-05 – Lageplan-Auszug



■ einseitiger Wegfall von Parkplätzen (Längsparken)

Parken

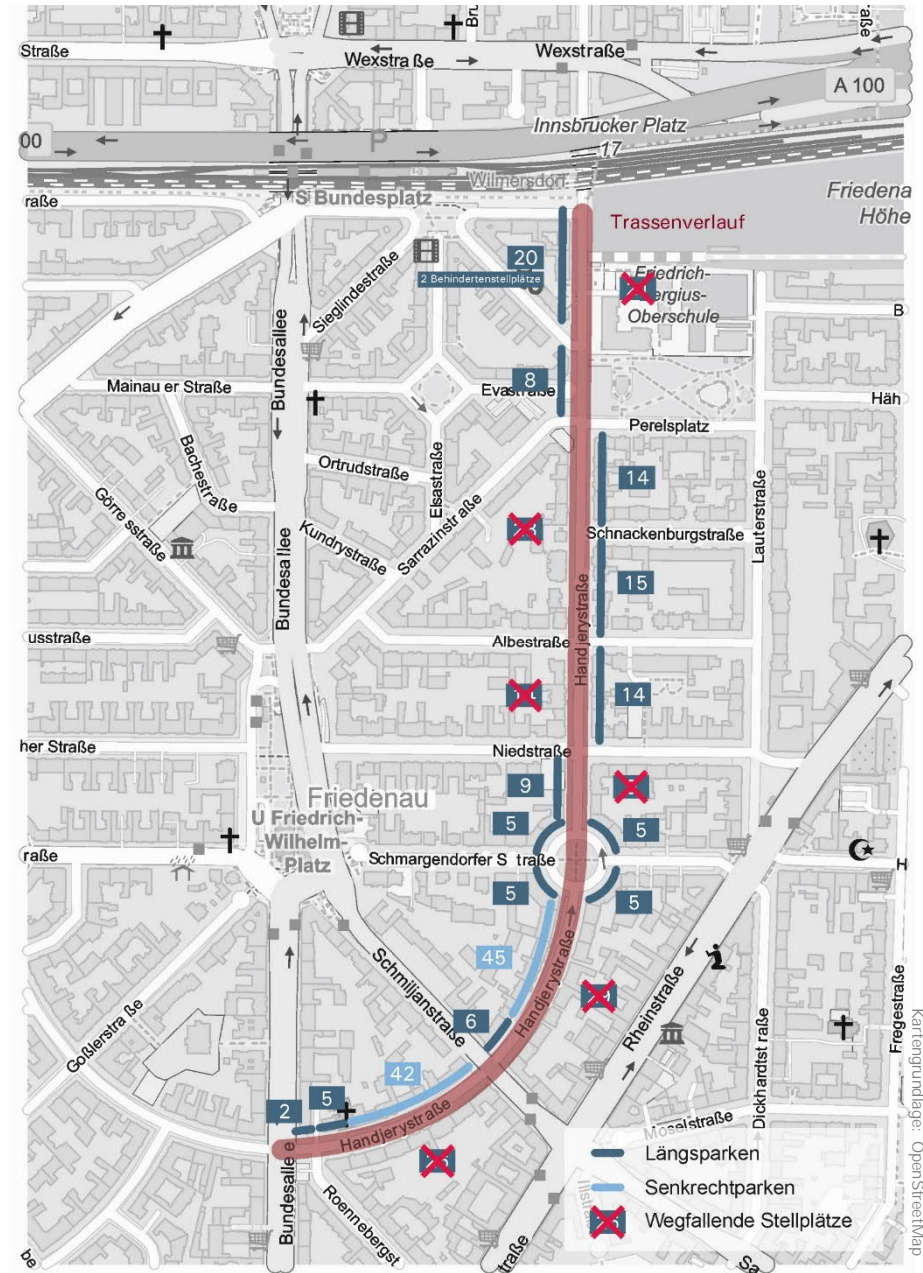
Handjerystraße

■ Bestand

- größtenteils Parkmöglichkeiten auf beiden Seiten der Fahrbahn
- überwiegend Längsparken
- z.T. Senkrechtparken in den südlichen Abschnitten

■ Planung

- für Sicherheit des Radverkehrs: Wegfall von Stellplätzen auf einer Seite der Fahrbahn
- Summe: ca. 2/3 der Stellplätze verbleiben

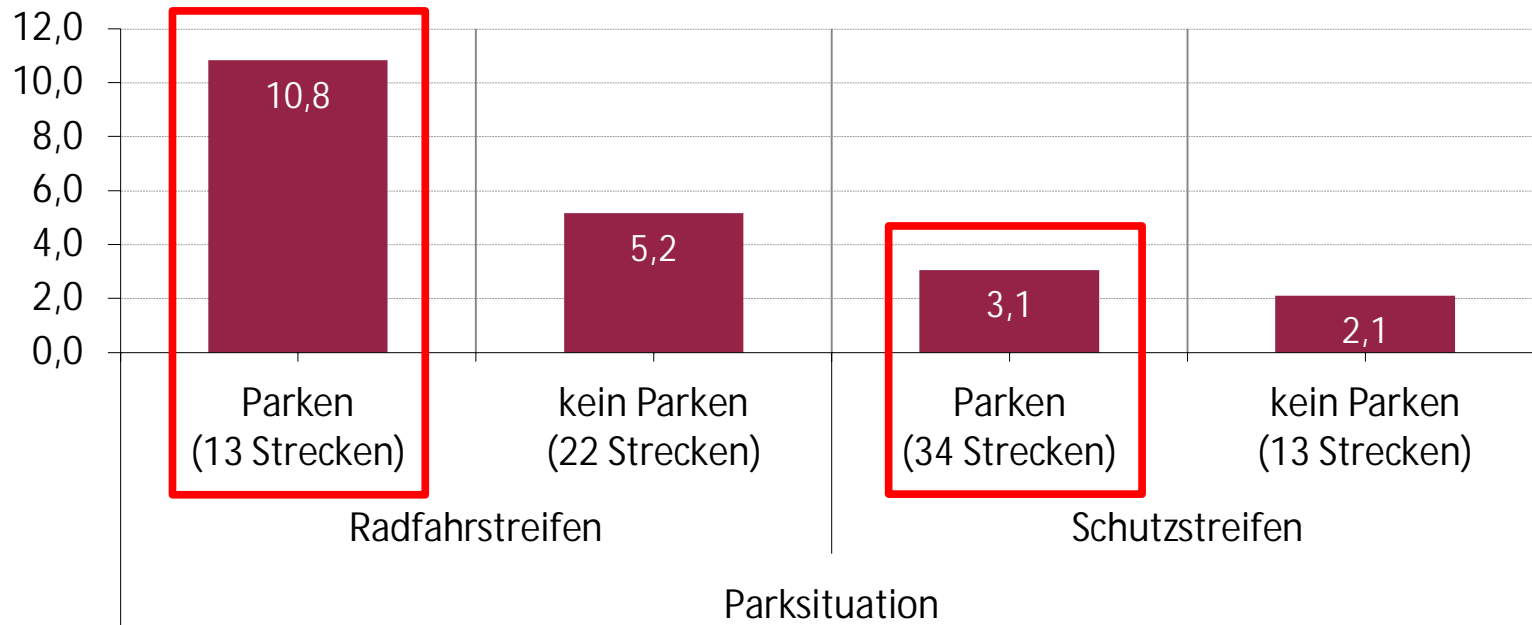


Parken

Dooring / Unfallforschung

Unfallraten der Streckenabschnitte nach Parksituation

$$U(P)_{Rf}/(10^6 \cdot Rf \cdot km)$$



- Höhere Unfallraten, wo geparkt wird!
- Leitfaden Berlin: Parkstände sind zur Fahrgasse hin mit einem mindestens 0,75 Meter breiten Sicherheitstrennstreifen zu markieren!

Vielen Dank für Ihr Interesse



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511/3584-450
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de