

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN WUSTERMARK MODUL 3: RADVERKEHR



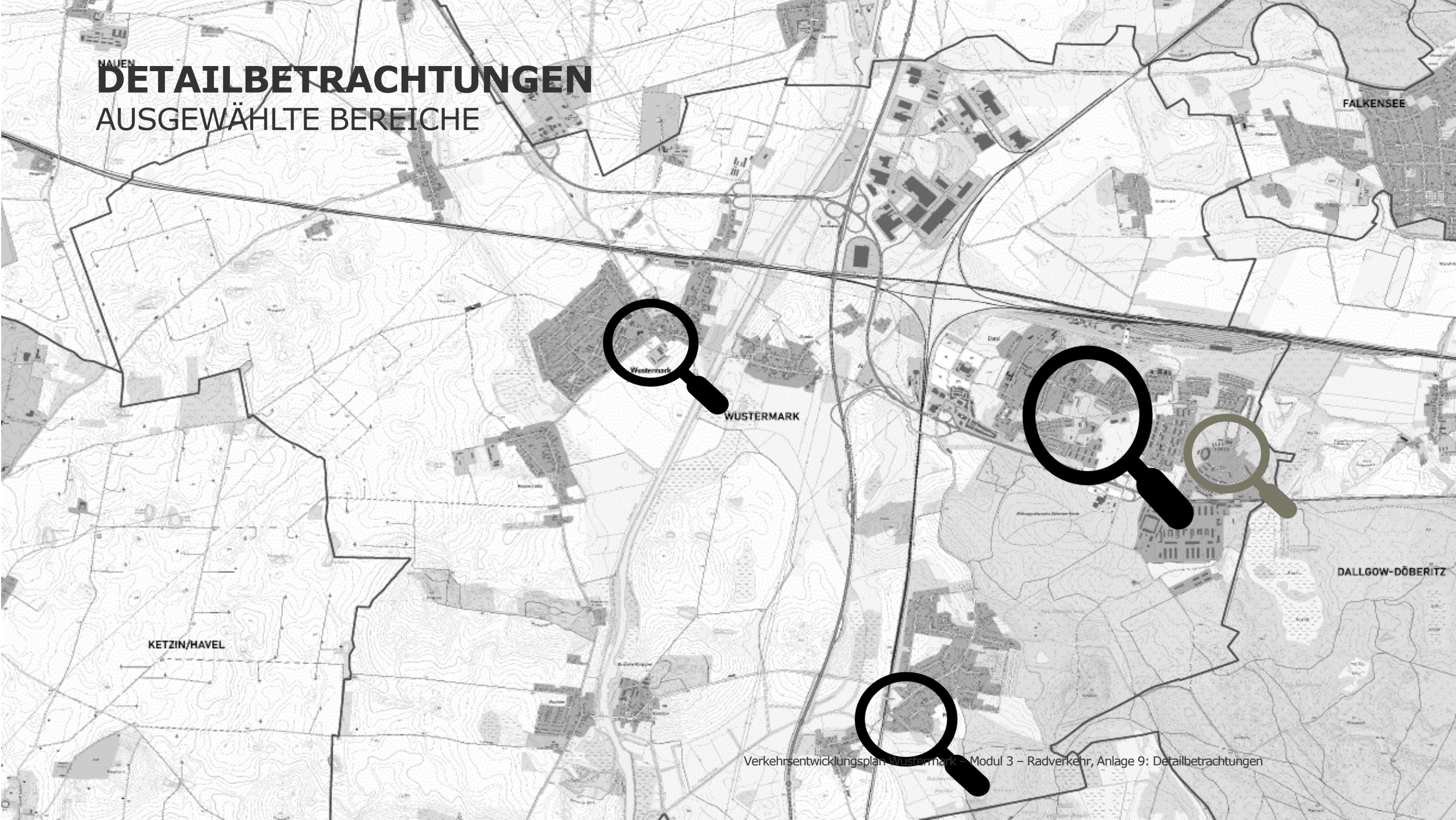
DETAILBETRACHTUNGEN

Anlage 9

RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

NAUEN
DETAILBETRACHTUNGEN
AUSGEWÄHLTE BEREICHE



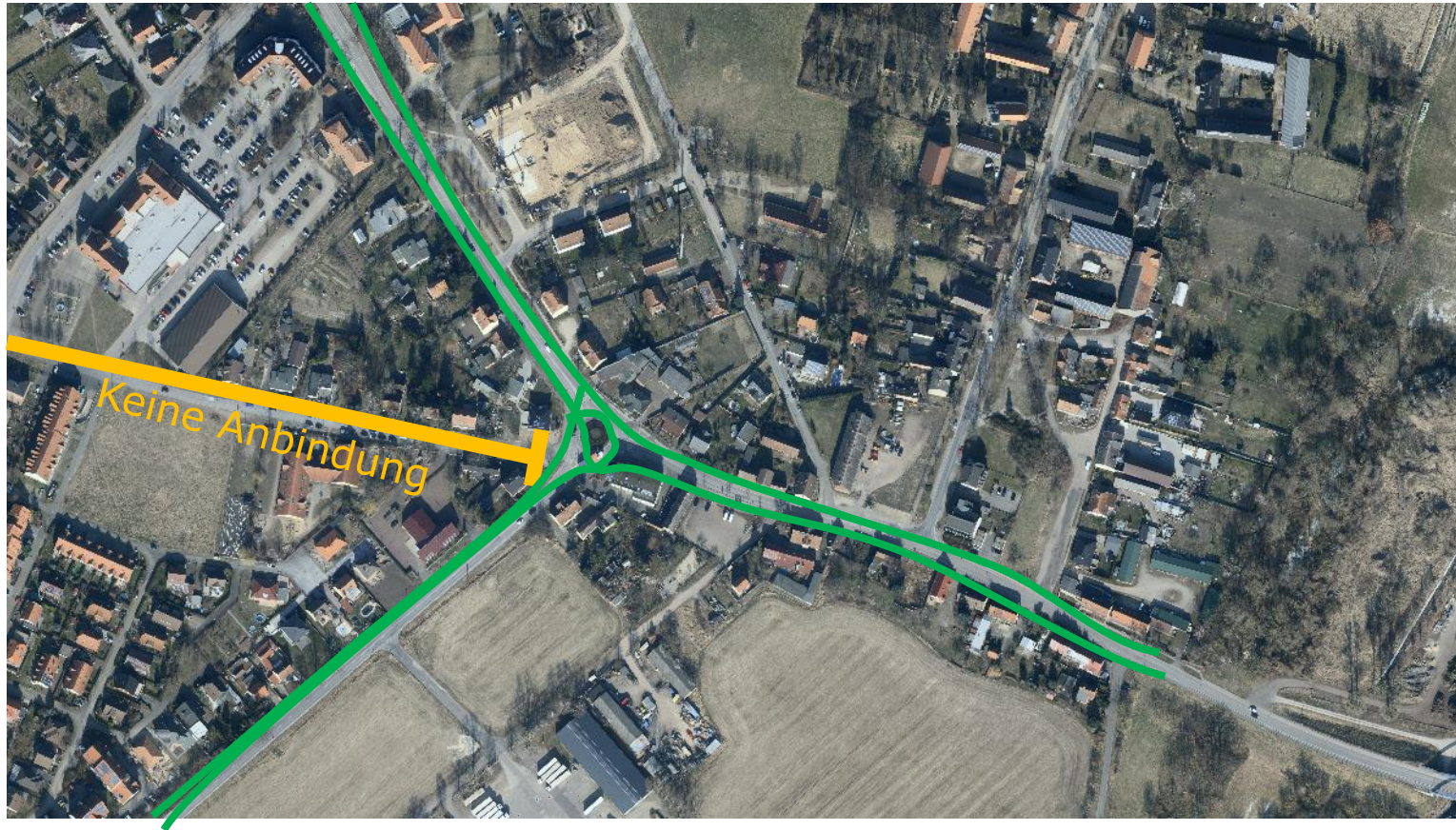
NAUEN DETAILBETRACHTUNGEN OLYMPISCHES DORF

Detailbetrachtungen wurden ebenso für den zweiten Bauabschnitt des Olympischen Dorfes erarbeitet. Diese fließen direkt in die weitere Erschließungsplanung des Gebietes ein und werden an dieser Stelle nicht veröffentlicht.



DETAILBETRACHTUNGEN

WUSTERMARK KREISVERKEHR



Status Quo:

- Keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur
- Radfahrer nutzen teilweise den Fußweg
- Durchquerung des Kreisverkehrs nur schiebend erlaubt
- Brandenburger Straße ist nicht an den Kreisverkehr angebunden

Ziel der nachfolgend dargestellten 4 entwickelten Lösungen ist eine Gestaltung, die ein sicheres und regelkonformes Passieren des Kreisverkehrs ermöglicht.

DETAILBETRACHTUNGEN

WUSTERMARK KREISVERKEHR

- Die momentane Infrastruktur erfordert ein Absteigen und Schieben für Radfahrende
- Ein sinnvoller Anschluss und eine kontinuierliche Weiterführung an umliegende Radwege sollte sichergestellt werden
- In Zusammenarbeit mit niederländischem Kollegen wurden vier mögliche Szenarien entworfen

Referenz: Kopenhagen, Dänemark



Wustermark - Kreisverkehr

Wustermark Kreisverkehr - Option 1



Wustermark Kreisverkehr - Option 2



Wustermark Kreisverkehr - Option 3



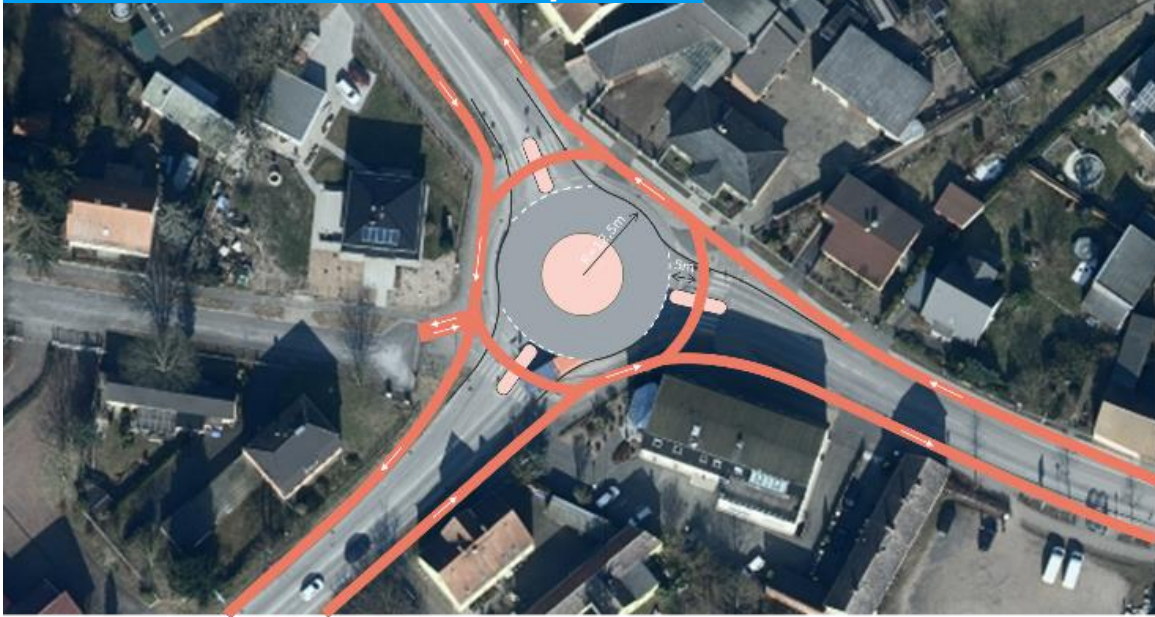
Wustermark Kreisverkehr - Option 4



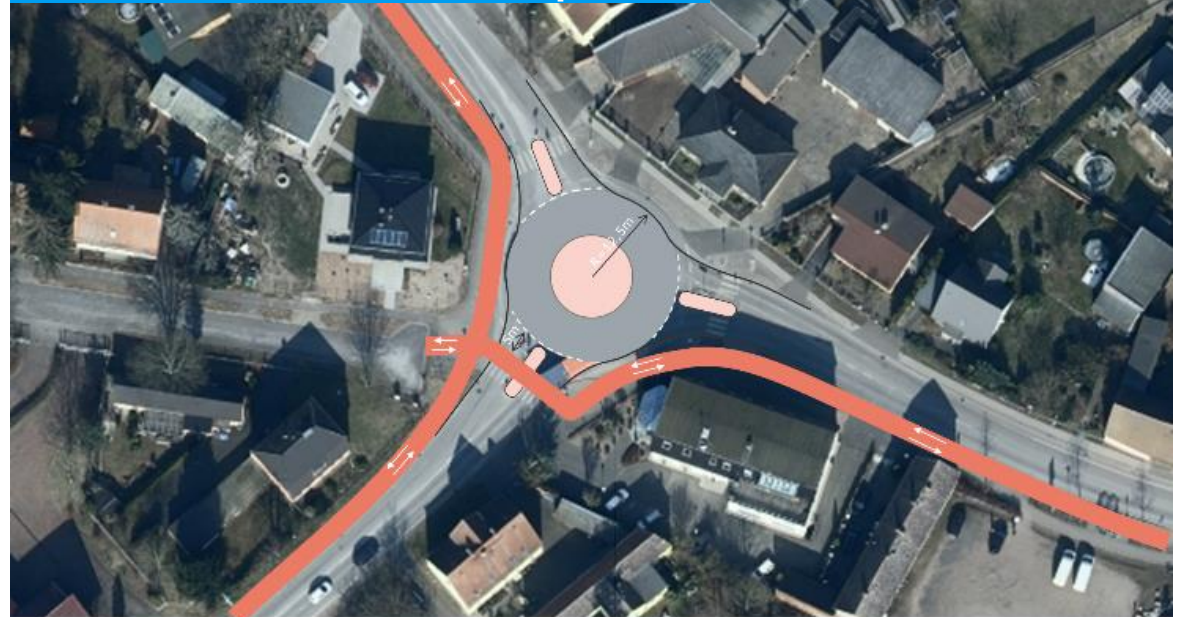
RAMBOLL

Noch ausstehend:
Prüfung Anbindung
Potsdamer Allee.

Wustermark Kreisverkehr – Option 1



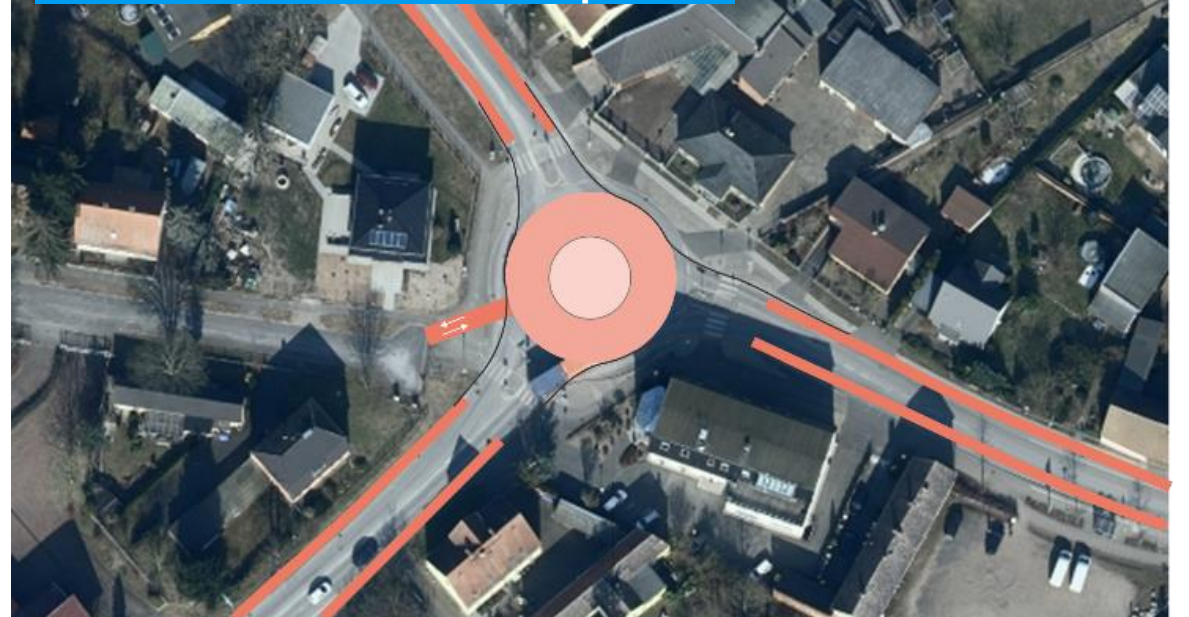
Wustermark Kreisverkehr – Option 2



Wustermark Kreisverkehr – Option 3



Wustermark Kreisverkehr – Option 4



Wustermark Kreisverkehr – Option 1

Busse und Lkw können den Innenkreis teilweise überfahren

Ausreichende Aufstellfläche für 1 Pkw zwischen Kreisfahrbahn und Radweg

Getrennter Radweg um den Kreisverkehr (Einrichtungsverkehr) nach niederländischem CROW-Standard

Die kreisförmige Form des Radweges hilft, Radfahrer in eine Richtung um den Kreisverkehr herum zu lenken und erleichtert es den Autofahrern, zu beurteilen, wohin die Radfahrer fahren.

Der Radwegabstand vom Kreisverkehr ermöglicht gute Sichtbeziehungen; gleichzeitig können Autofahrer dort warten, ohne die Kreisverkehrsfahrbahn oder den Radweg zu blockieren.

Diese Lösung ist nur sinnvoll, wenn auch in den anliegenden Straßen die Fahrradinfrastruktur im Einrichtungsverkehr angeordnet ist.

DETAILBETRACHTUNGEN

WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 1

Referenz: Vianen, Niederlande



Wustermark Kreisverkehr – Option 2



Busse und Lkw können den Innenkreis teilweise überfahren

Geschützter Radweg um den Kreisverkehr (Zweirichtungsradweg)

Anschluss an bestehende Zweirichtungsradwege entlang der Berliner Straße und im weiteren Verlauf der Hamburger Straße und Potsdamer Allee.

Radfahrer queren die Potsdamer Allee in zwei Richtungen. Risiko, dass Autofahrer nicht mit Radfahrern rechnen, die aus der "Gegenrichtung" kommen. Vorfahrtregelung für den Radverkehr und Geschwindigkeitsreduzierung Kfz zu prüfen.

Radwegabstand zum Kreisverkehr ermöglicht gute Sichtbarkeit der Radfahrer und erlaubt Autofahrern, auszuweichen, ohne den Kreisverkehr oder den Radweg zu blockieren.

Radfahrer überqueren hier in zwei Richtungen

Wustermark Kreisverkehr – Option 3

Bordstein zum
Schutz des
Radverkehrs

Geschützter Radweg durch Bordstein

Radfahrstreifen im Kreisverkehr durch Bordsteinkanten geschützt.

Gefahr, dass Radfahrer in den toten Winkel abbiegender Fahrzeuge, insbesondere Busse, geraten.

Nur realisierbar, wenn die Radinfrastruktur entlang der Verbindungsstraßen ebenfalls einbahnig ist.

Weder von der niederländischen CROW noch vom dänischen Vejdirektoratet eine bevorzugte Lösung

DETAILBETRACHTUNGEN

WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 3

Referenz: Kopenhagen, Dänemark



Wustermark Kreisverkehr – Option 4

Keine Radinfrastruktur im Kreisverkehr

Radverkehrsanlagen auf Verbindungsstraßen enden vor dem Erreichen des Kreisverkehrs. Radfahrer müssen sich den Kreisverkehr mit Kraftfahrzeugen teilen.

Der Verzicht auf Radverkehrsinfrastruktur im Kreisverkehr in seiner jetzigen Form würde von den Menschen nicht als einladend empfunden werden, hier mit dem Rad durchzufahren. Dies könnte dazu führen, dass Radfahrer den Kreisverkehr meiden oder sich entscheiden, gar nicht zu fahren.

Nur durchführbar bei geringen Kfz-Geschwindigkeiten und -volumen und bei Veränderung des Straßenbildes in eine weniger autodominierte Umgebung.

DETAILBETRACHTUNGEN

WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 4

Referenz: Haren, Niederlande



Referenz: Drachten, Niederlande



DETAILBETRACHTUNGEN

WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 4

Der Landesbetrieb Straßenwesen teilt am 31.05.2021 mit, dass er aus Gründen der Verkehrssicherheit und dem vorhandenem Straßenraum die Option 4 (keine Radinfrastruktur im Kreisverkehr, gemeinsames Nutzen des KV) befürwortet.

Aus Sicht der Gutachter ist die Option 4 die ungünstigste, um die Verkehrssicherheit sowie die Attraktivität für den Radverkehr zu verbessern. In Abhängigkeit von den angrenzenden Maßnahmen in Potsdamer Allee und Hamburger Str. sollte Option 1 oder 2 angestrebt werden.

DETAILBETRACHTUNGEN

ELSTAL - ÜBERSICHT

- Die Rosa-Luxemburg-Allee wird als zentrale, diagonale Verbindung in 4 Teilabschnitten und den darauf vorgesehenen Lösungsansätzen dargestellt
- Eine vergrößerte Darstellung der Übersichtskarte folgt auf der nächsten Folie



DETAILBETRACHTUNGEN

ELSTAL - ÜBERSICHT



Verkehrsentwicklungsplan Wustermark – Modul 3 – Radverkehr, Anlage 9: Detailbetrachtungen

© 2020 GeoBasis-DE/BKG

DETAILBETRACHTUNGEN

ELSTAL – ROSA-LUXEMBURG-ALLEE

- In der Rosa-Luxemburg-Allee wurden verschiedene Varianten entworfen und in Abstimmung weiterentwickelt
- Aktuell teilt sich der Radverkehr die Fahrbahn mit den Kfz, was aus Sicherheits- und Attraktivitätsaspekten vermieden werden sollte, wenn Pkw-Mengen und Geschwindigkeiten nicht reduziert werden können
- Empfohlen wird die Schaffung einer gut befahrbaren und kontinuierlichen Radinfrastruktur wie etwa eines Zweirichtungsradweges auf der Südseite der Fahrbahn im Kernbereich und Fahrradstraßen an dem westlichen und östlichen Ende



DETAILBETRACHTUNGEN

ROSA-LUXEMBURG-ALLEE – ABSCHNITT 1

Fahrradstraße

270m

Radfahrer dürfen die ganze Breite der Fahrbahn benutzen. Kfz sind zu Gast.

Rosa-Luxemburg-Allee (Abschnitt West)

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Radfahrer die ganze Fahrbahn benutzen dürfen, nebeneinander fahren dürfen und Kfz zu Gast sind.

DETAILBETRACHTUNGEN

ELSTAL - ROSA-LUXEMBURG-ALLEE (ABSCHNITT 1)

Aktuelle Situation: Wohnstraße



Die Straße wäre bereits für den Radverkehr auf der Straße geeignet, solange das Kraftfahrzeugaufkommen und die Geschwindigkeiten gering sind.

Optional: Straße könnte als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um den Radverkehr zu priorisieren.

Referenz: Münster, Deutschland



DETAILBETRACHTUNGEN

ROSA-LUXEMBURG-ALLEE – ABSCHNITT 2

960m

Breitestr. Bis am
Sportplatz

RAMBOLL

Flächen sowohl auf der
Süd- als auch auf der
Nordseite vorhanden.

Rosa-Luxemburg-Allee (Abschnitt West)

Vorgeschlagen wird die Aufwertung des vorhandenen Gehwegs auf der Südseite der Fahrbahn. Durch den Ausbau soll ein gut befahrbarer und ausreichend breiter Zweirichtungs- Geh- und Radweg geschaffen werden.

DETAILBETRACHTUNGEN

ELSTAL - ROSA-LUXEMBURG-ALLEE (ABSCHNITT 3)

Referenz: Sappermeer, Niederlande



Referenz: Vaals, Niederlande



DETAILBETRACHTUNGEN

ROSA-LUXEMBURG-ALLEE – ABSCHNITT 3



Herausforderung:
Die Nordseite der
Straße hat keine zur
Straße gewandten
Fassaden

Neuer Kreisverkehr
geplant; Ein- und
Zweirichtungslösung aber
unüblich

Getrennte
Fahrradinfrastruktur
kann noch
erforderlich sein

Mögliche Anbindung
an den Bahnhof

Anbindung an
das Olympische
Dorf

Ortszentrum
Weiterführung des Zweirichtungsradweges auf
der Südseite der Straße.

DETAILBETRACHTUNGEN

ROSA-LUXEMBURG-ALLEE – ABSCHNITT 4

Rosa-Luxemburg-Allee im östlichen Abschnitt

Es werden drei Varianten untersucht. Ein Führung auf die Rosa-Luxemburg-Allee als Fahrradstraße oder mit begleitendem Radweg, eine Schleife über den Hakenberg oder eine Mischform mit Abzweig durch den Park

Richtung
Dallgow-Döberitz

Zum Olympischen Dorf

Döberitzer Heide



DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT

- Status Quo
 - Der Radverkehr wird nach erforderlicher Querung am nördlichen Ortsrand auf dem Gehweg auf der Südostseite geführt
 - Eine Führung auf der Fahrbahn mit umfangreicher Verkehrsberuhigung ist aus Sicht der Gemeinde nicht gewünscht
- Lösungsansätze
 - Mehrere Varianten mit getrenntem/gemischtem Geh- und Radweg unter Wahrung des Ortsbildes (u.a. Baumbestand)
 - Räumliche Schwerpunkte bildeten dabei der Bahnhof mit dem Bahnübergang sowie das zentral gelegene Ortszentrum

Priort - Ortsdurchfahrt und Bahnhof



- Handlungsansätze:
- Prüfung und Einfügung von Radverkehrsanlagen entlang der Chaussee
 - Gestaltung von Radverkehrsanlagen und Abstellmöglichkeiten im Bereich des Bahnhofs einschließlich Querung der Bahnanlagen

Priort - Ortsdurchfahrt und Bahnhof



Beschreibung:

Keine Radverkehrsinfrastruktur
Schmale Gehwege auf der südöstlichen Seite der "Chaussee"
Dorfähnlicher Charakter
Keine sichere, intuitive Querung der Bahngleise in Richtung Westen

Mögliche Lösungen:

Verbreiterung des Gehweges, um ihn attraktiv und für beide Verkehrsarten nutzbar zu machen.
Logische Weiterführung zur Bushaltestelle und zum Bahnhof im Süden
Anschluss an den neuen Radweg parallel und östlich zu den Bahngleisen im Süden.

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT



Beschreibung:

Keine Radverkehrsinfrastruktur

Schmale Gehwege auf der südöstlichen Seite der "Chaussee"

Dorfähnlicher Charakter

Keine sichere, intuitive Querung der Bahngleise in Richtung Westen

Mögliche Lösungen:

Verbreiterung des Gehweges, um ihn attraktiv und für beide Verkehrsarten nutzbar zu machen.

Logische Weiterführung zur Bushaltestelle und zum Bahnhof im Süden

Anschluss an den neuen Radweg parallel und östlich zu den Bahngleisen im Süden.

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT

- Um ein zweifaches Queren der Gleise zu verhindern, wird der Neubau eines gleisparallelen Zweirichtungsradweges in Richtung Süden auf der Ostseite vorgeschlagen
- Auch eine Umgestaltung des Ortzentrums wurde betrachtet, um eine bessere Aufenthaltsqualität mit Verkehrsberuhigung zu ermöglichen



DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – BAHNHOFSUMFELD

Potenzieller Radweg
nach Buchow-
Karpzow

Große Kreuzung nahe
des Gleisübergangs

Wie kann die
Querung und der
Anschluss
sichergestellt
warden?

Potenzieller Radweg
nach Potsdam

Keine eigenständige
Radinfrastruktur

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – BAHNHOFSUMFELD, OPTION 1

Potentieller Radweg
Richtung Buchow-
Karpzow
(Westlich geplanter
P+R-Stellplätze)

Verbesserung der
Sicherheit der Kreuzung mit
einer neuen Querung für
Fußgänger und Radfahrer
und einer Schutzinsel.
Gleichberechtigte Führung
prüfen.

Zweirichtungsradweg bis zur Bushaltestelle

Neue Querung vor dem Bahnhofsgebäude
verbindet den Bahnhof mit der Bushaltestelle und
schafft einen Übergang zwischen
Zweirichtungsradweg und Einbahnradwegen bzw.
Radfahrstreifen entlang der Chaussee.

Neue Radroute aus Richtung Süden schließt am
Übergang an.

Verbreiterung
des
existierenden
Gehwegs ;
Radweg bis
Priort Dorf

Zusätzliche Querung
verbessert die
Erreichbarkeit zwischen
Bus und Bahn;
auch Abstellanlagen und
Serviceeinrichtungen
berücksichtigen

Neuer Radweg in
Richtung Süden
vorallem für Pendler und
Touristen in Richtung
Potsdam interessant

Zweirichtungsradweg entlang
der Chaussee, beide Seiten
denkbar

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – BAHNHOFSUMFELD, OPTION 2

Potentieller Radweg
Richtung Buchow-
Karpzow
(Westlich geplanter
P+R-Stellplätze)

Verbesserung der
Sicherheit der Kreuzung mit
einer neuen Querung für
Fußgänger und Radfahrer
und einer Schutzinsel.
Gleichberechtigte Führung
prüfen.

Zweirichtungsrادweg bis zur Bushaltestelle

Neue Querung vor dem Bahnhofsgebäude
verbindet den Bahnhof mit der Bushaltestelle und
schafft einen Übergang zwischen
Zweirichtungsrادweg und Einbahnradwegen bzw.
Radfahrstreifen entlang der Chaussee.

Neue Radroute aus Richtung Süden schließt am
Übergang an.

Verbreiterung
des
existierenden
Gehwegs ;
Radweg bis
Priort Dorf

Zusätzliche Querung
verbessert die
Erreichbarkeit zwischen
Bus und Bahn;
auch Abstellanlagen und
Serviceeinrichtungen
berücksichtigen

Neuer Radweg in
Richtung Süden
vorallem für Pendler und
Touristen in Richtung
Potsdam interessant

Einrichtungsrادwege entlang
der Chaussee

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – BAHNHOFSUMFELD, OPTION 3

Potenzieller Radweg
nach Buchow-
Karpzow

Neue Querung mit
Insel

Bushaltestelle
direkt vor dem
Bahnhof

Übergang von
Zweirichtungsradweg auf
Einrichtungsradwege
entlang der Chaussee

Neubauten
möglich

Neu ausgerichteter Bahnübergang und Bushaltestelle

Der Bahnübergang wird neu geordnet, so dass die Kreuzung mit der Priorter Straße entschärft werden kann. Die Bushaltestelle wird direkt vor dem Bahnhof positioniert, um ein einfaches Umsteigen zu ermöglichen. Ehemalige Bushaltestellenflächen können umgestaltet werden. Der fließendere Übergang zwischen dem Zweirichtungsradweg und Einbahnradwegen bzw. Radfahrstreifen entlang der Chaussee verringert die Gefahr, auf der falschen Straßenseite zu fahren. Die neue Radroute aus Richtung Süden schließt an diesem Übergang an. Der Radverkehr auf der Straße ist in der Neuen Chaussee nur möglich, wenn das Kfz-Aufkommen und die Geschwindigkeiten gering gehalten werden können.

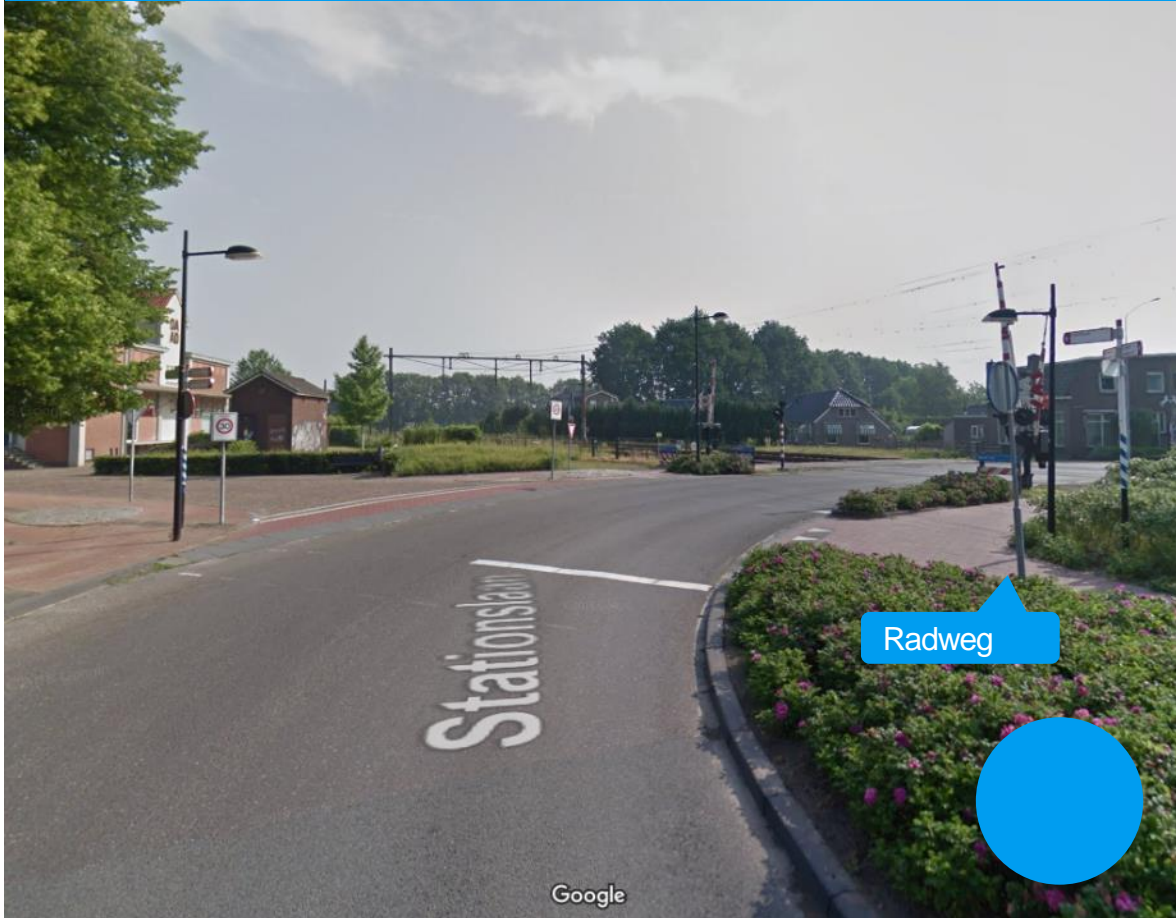
Straße für den Radverkehr auf
der Fahrbahn geeignet
machen

Wenn nicht machbar:
vorhandenen gemeinsamen
Weg aufwerten (siehe Option
1)

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – BAHNÜBERGANG

Referenz: Beilen, Niederlande



Referenz: Bovenkarspel, Niederlande



DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – ORTSZENTRUM

Bushaltestelle

Gemeindehaus

Bushaltestelle

Parkplätze

Referenzstädte

Hulsel

Reuver

Heelsum / Heeten

Harskamp / Kootwijkerbroek

Heeten

RAMBOLL

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – CHAUSSEE

Aktuelle Situation: Sammel- u. Verbindungsstraße



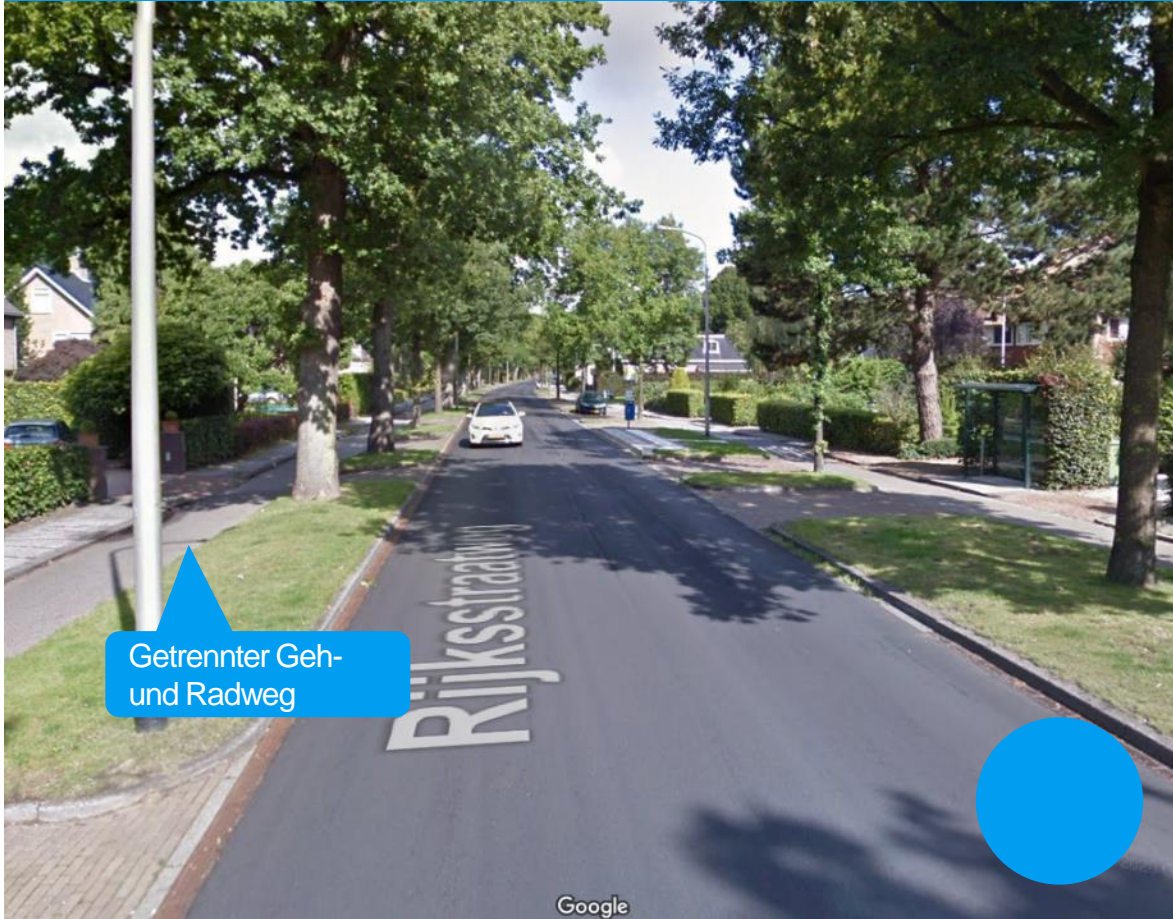
Das aktuelle Straßendesign erleichtert den Fluss der Kraftfahrzeuge.
Für den Radverkehr ist keine eigene Infrastruktur vorhanden

Lösung: Verkehrsberuhigung oder eigenständige Radverkehrsanlagen

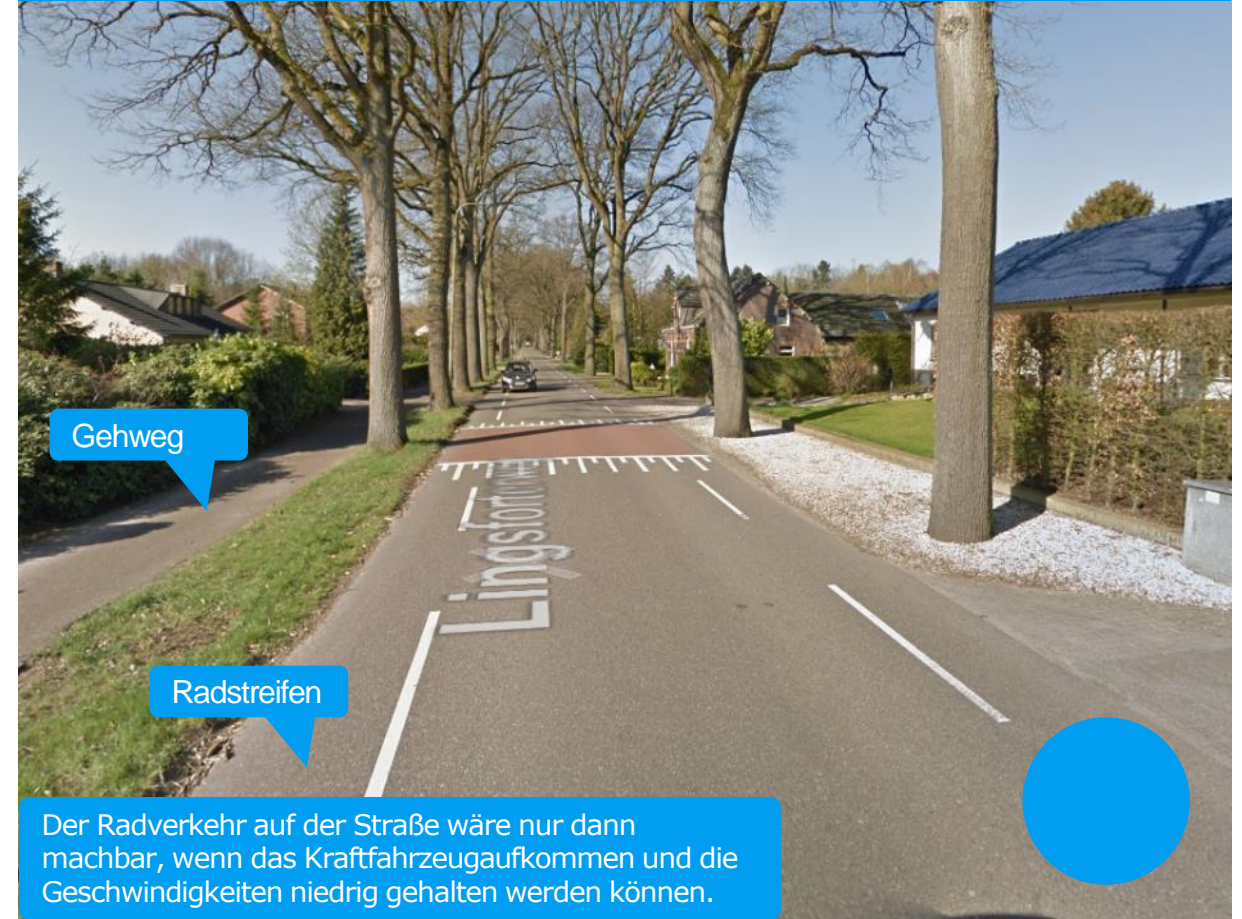
DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – CHAUSSEE

Referenz: Haren, Niederlande



Referenz: Arcen, Niederlande



DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 1A

Bushaltestelle

Bushaltestelle
e.sp.

Gemeinschaftlich
genutzter
Neubau denkbar

Erhöhtes Plateau

Erhöhtes Plateau in der Ortsmitte zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Betonung des Dorfcharakters.

Das Dorfzentrum würde von nahegelegenen Funktionen profitieren, die Begegnungen fördern würden (z.B. Geschäfte, Café, Friseur).

Sowohl mit getrennten Radwegen als auch mit Radspuren möglich.

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 1B

Bushaltestelle

Bushaltestelle
e.sp.

Gemeinschaftlich
genutzter
Neubau denkbar

Erhöhtes Plateau

Erhöhtes Plateau in der Ortsmitte zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Betonung des Dorfcharakters.

Das Dorfzentrum würde von nahegelegenen Funktionen profitieren, die Begegnungen fördern würden (z.B. Geschäfte, Café, Friseur).

Sowohl mit getrennten Radwegen als auch mit Radspuren möglich.

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 1C

Bushaltestelle

Bushaltestelle
e.sp.

Gemeinschaftlich
genutzer
Neubau denkbar

Erhöhtes Plateau

Erhöhtes Plateau in der Ortsmitte zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Betonung des Dorfcharakters.

Das Dorfzentrum würde von nahegelegenen Funktionen profitieren, die Begegnungen fördern würden (z.B. Geschäfte, Café, Friseur).

Sowohl mit getrennten Radwegen als auch mit Radspuren möglich.

DETAILBETRACHTUNGEN

PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 2

Zentrale Begegnungszone

Kleiner Platz und Park zur Schaffung von Begegnungsraum im zentralen Teil des Dorfes. Die Kurve in der Hauptstraße verlangsamt den Verkehr und bietet Platz für einen kleinen Park in der Nähe der meisten .

Der Park und der Platz würden von nahegelegenen Funktionen profitieren, die Begegnungen fördern (z.B. Geschäfte, Café, Friseur).

Sowohl mit getrennten Radwegen als auch mit Radspuren möglich.

Bushaltestelle

Bushaltestelle

Neubau ?

Priort Ortszentrum

Referenz: Heeten, Niederlande



Referenz: Beilen, Niederlande

