# VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN WUSTERMARK
# MODUL 3: RADVERKEHR

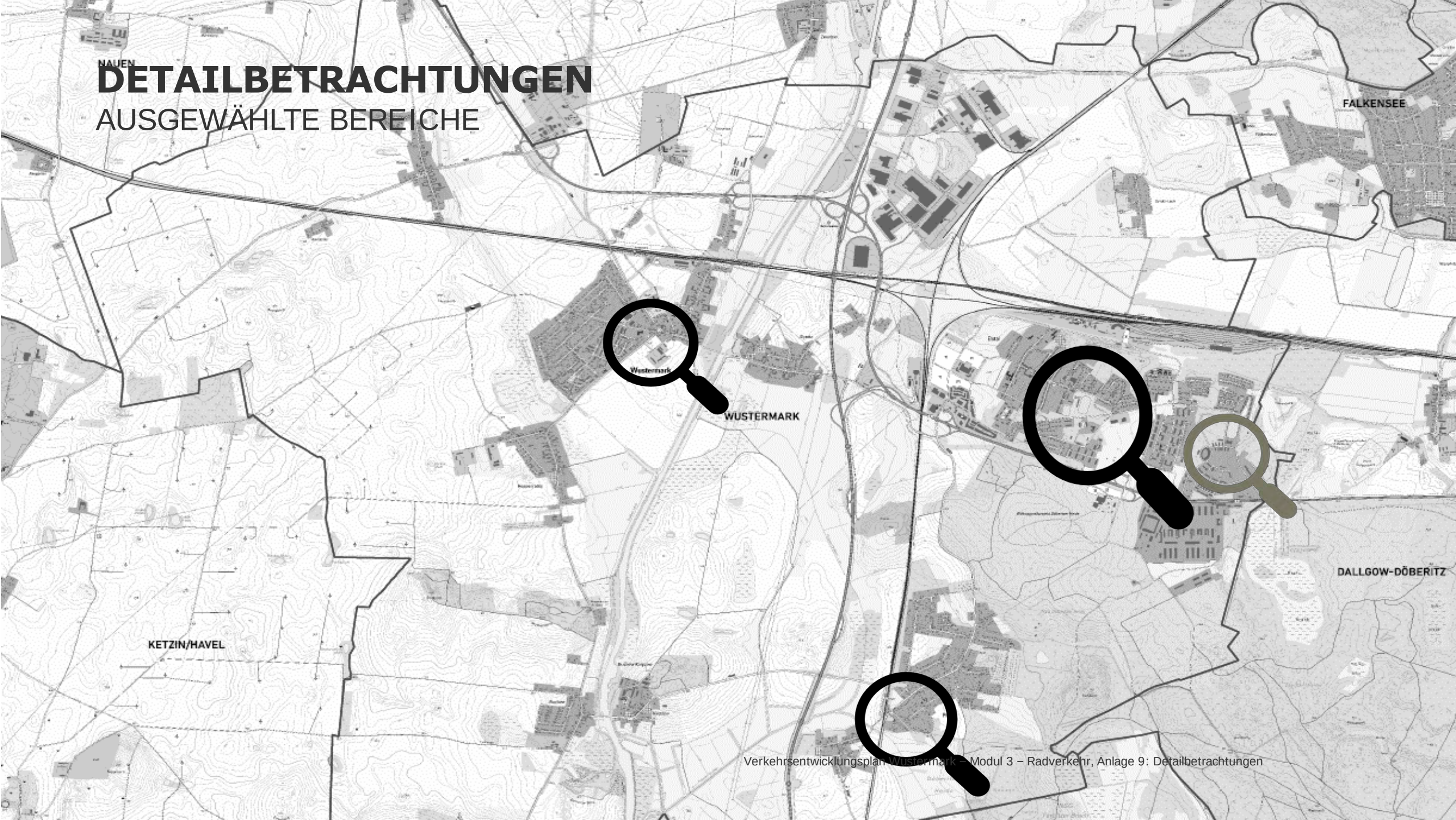
# DETAILBETRACHTUNGEN

Anlage 9

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

# DETAILBETRACHTUNGEN

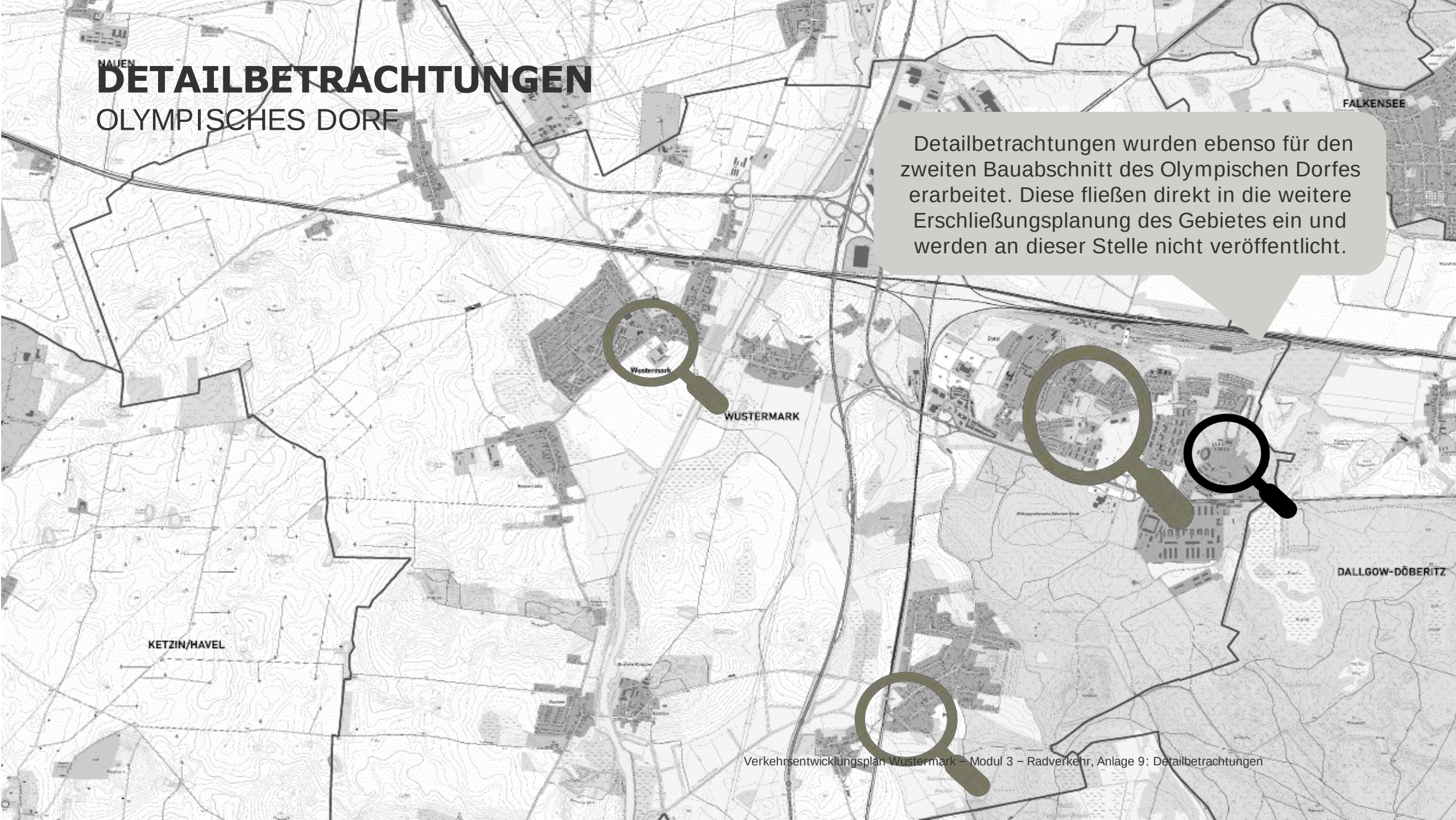
## AUSGEWÄHLTE BEREICHE



# 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:

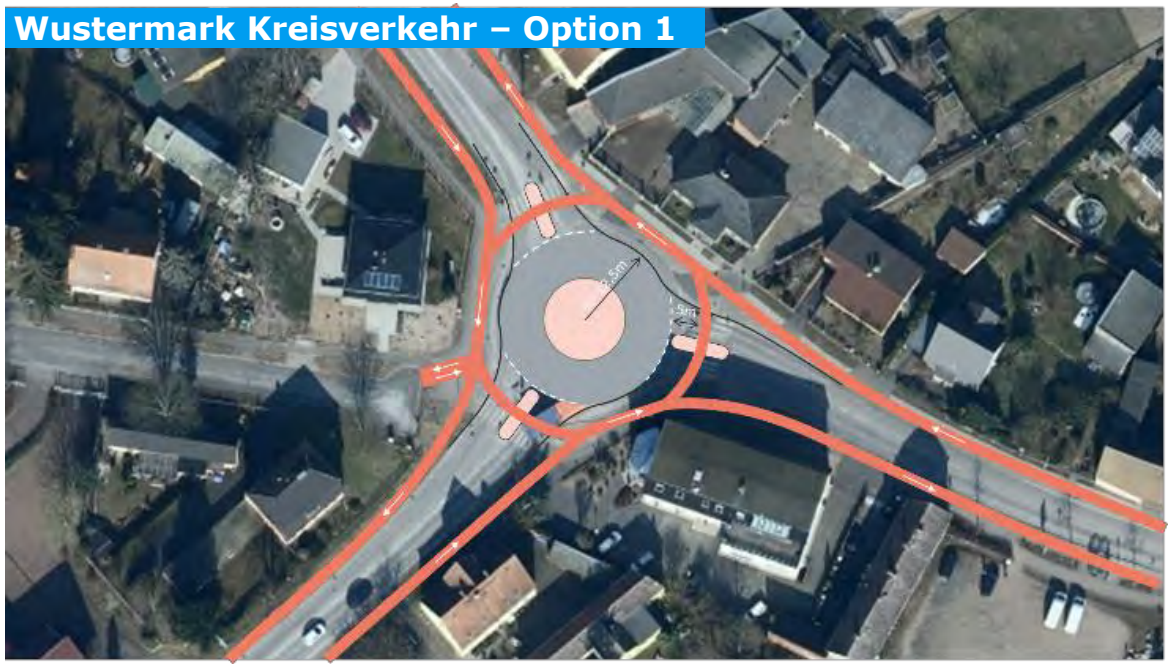
- Keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur
- Radfahrer nutzen teilweise den Fußweg
- Durchquerung des Kreisverkehrs nur schiebend erlaubt
- Brandenburger Straße ist nicht an den Kreisverkehr angebunden

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

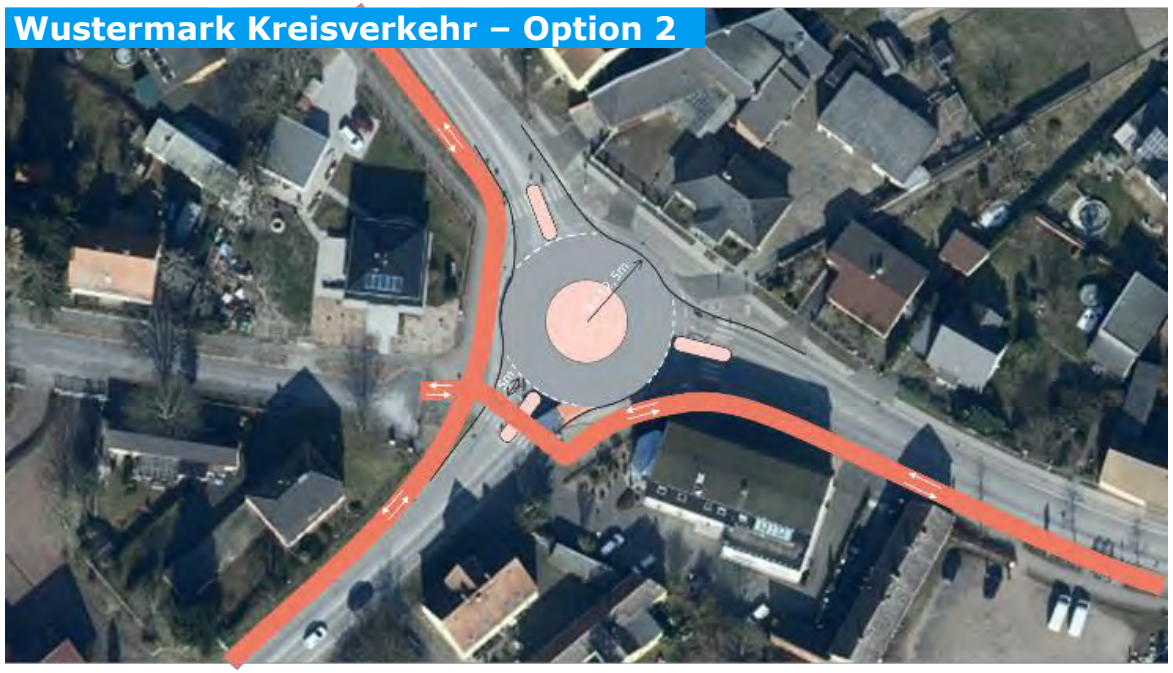
# DETAILBETRACHTUNGEN
## WUSTERMARK KREISVERKEHR

- 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

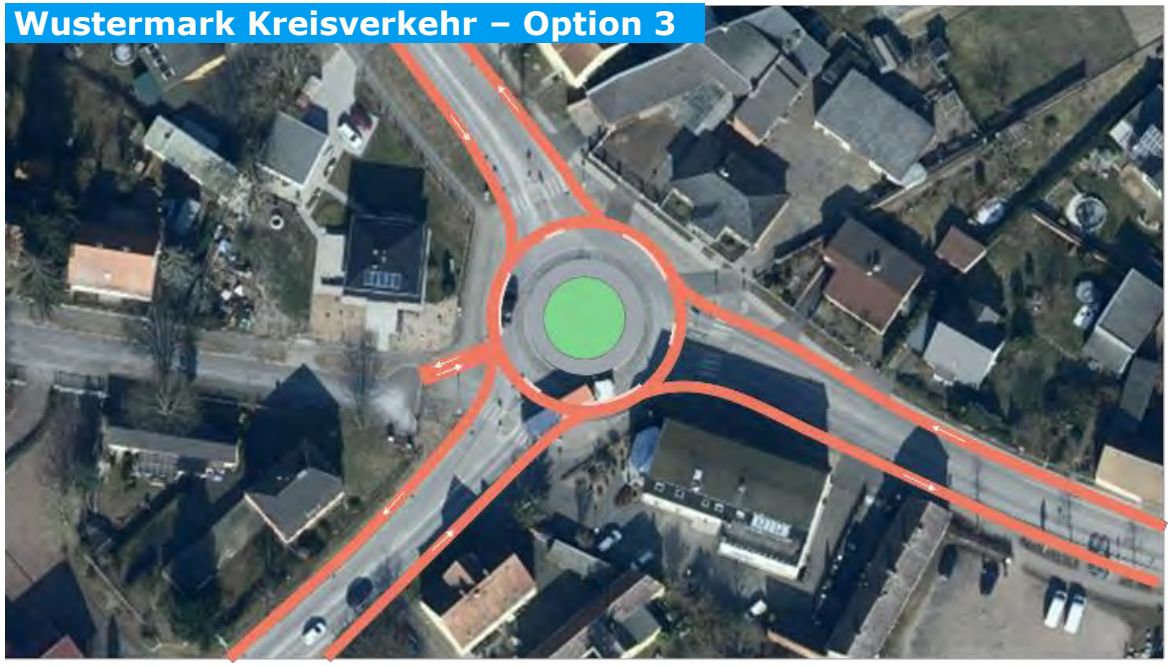
## Wustermark Kreisverkehr – Option 1



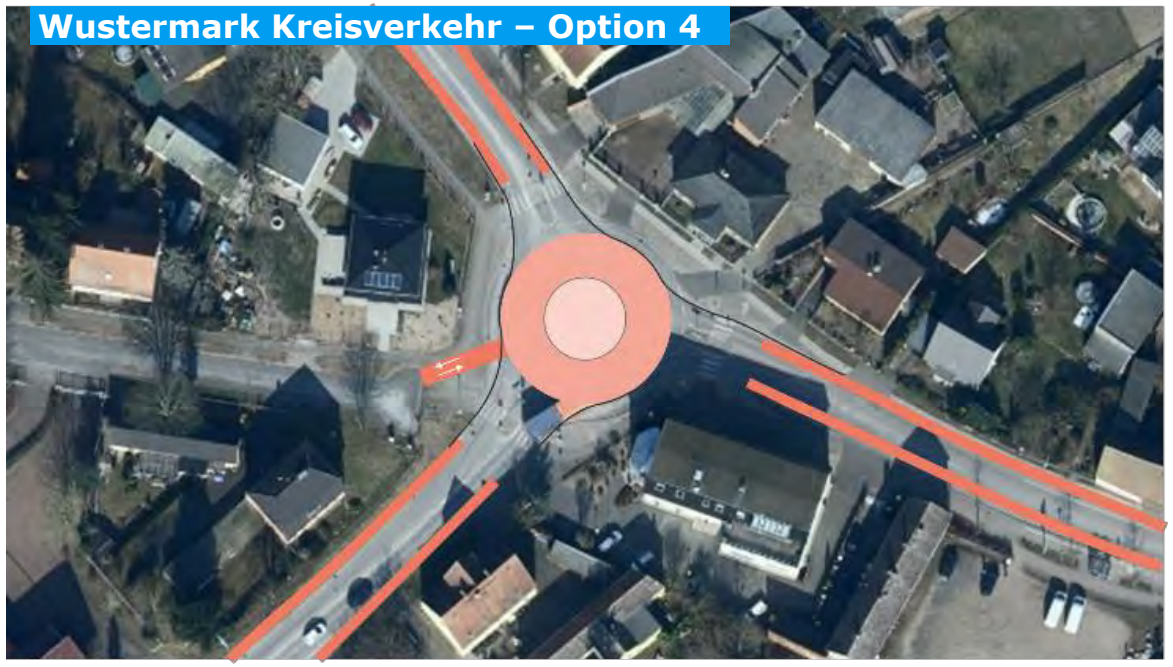
## Wustermark Kreisverkehr – Option 2



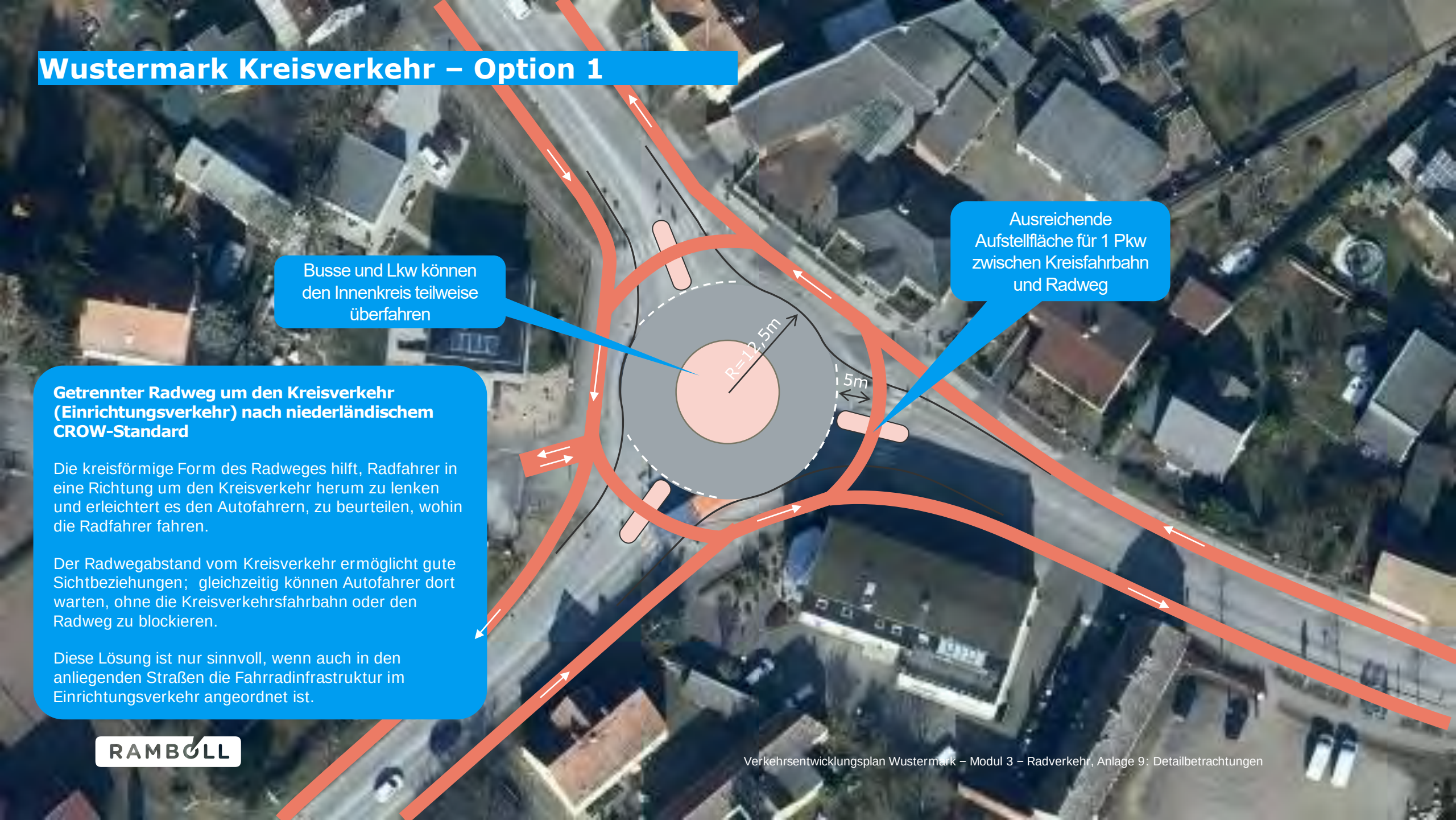
## Wustermark Kreisverkehr – Option 3



## Wustermark Kreisverkehr – Option 4



# Wustermark Kreisverkehr – Option 1




**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.

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 1

***Referenz: Vianen, Niederlande***

# Wustermark Kreisverkehr – Option 2

Busse und Lkw können den Innenkreis teilweise überfahren

R=12,5m

5m

Radfahrer überqueren hier in zwei Richtungen

**Geschützter Radweg um den Kreisverkehr (Zweirichtungsradweg)**

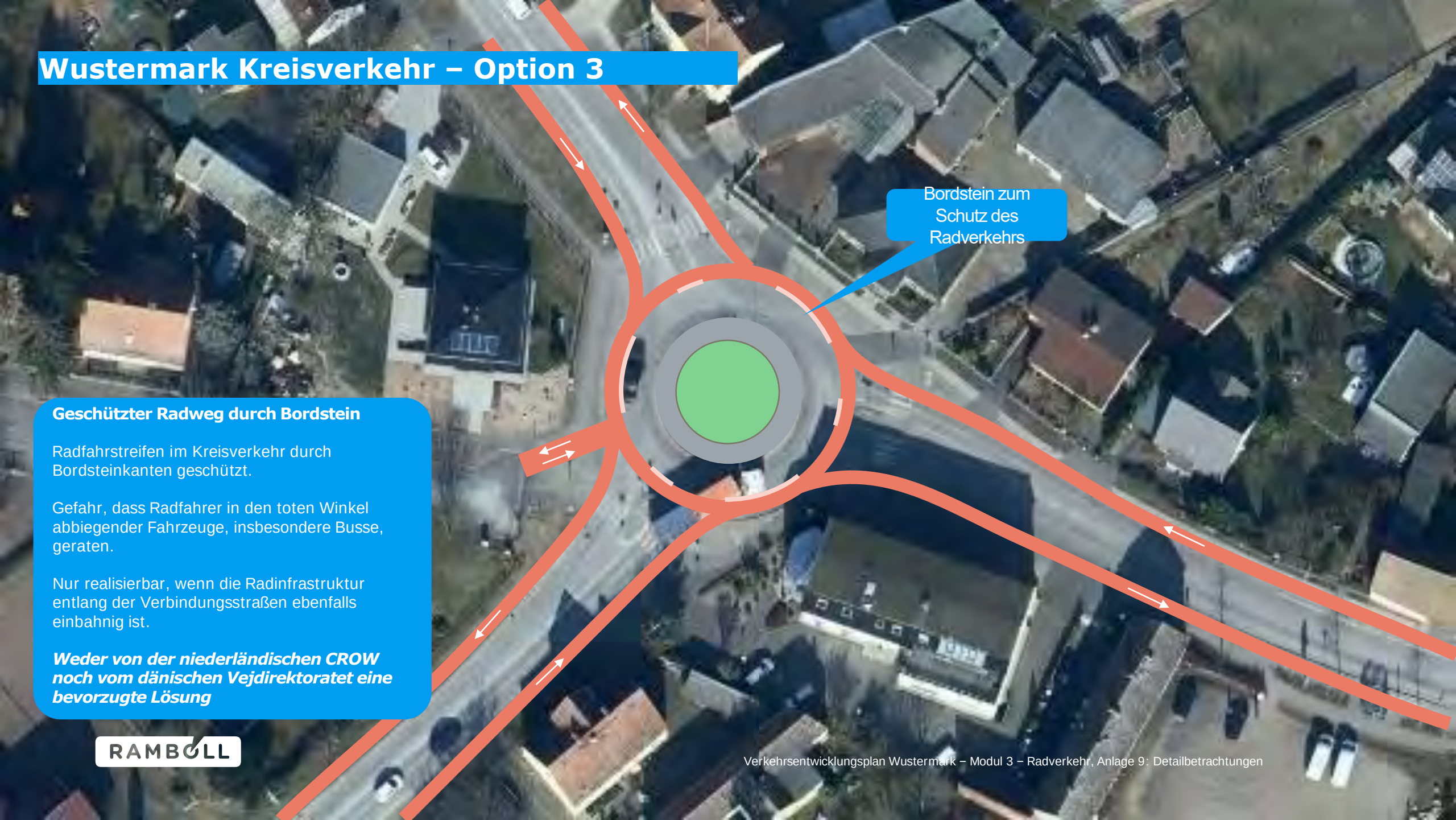
Anschluss an bestehende Zweirichtungsradwege entlang der Berliner Straße und im weiteren Verlauf der Hamburger Straße und Potsdamer Allee.

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.

RAMBØLL

# Wustermark Kreisverkehr – Option 3




**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***

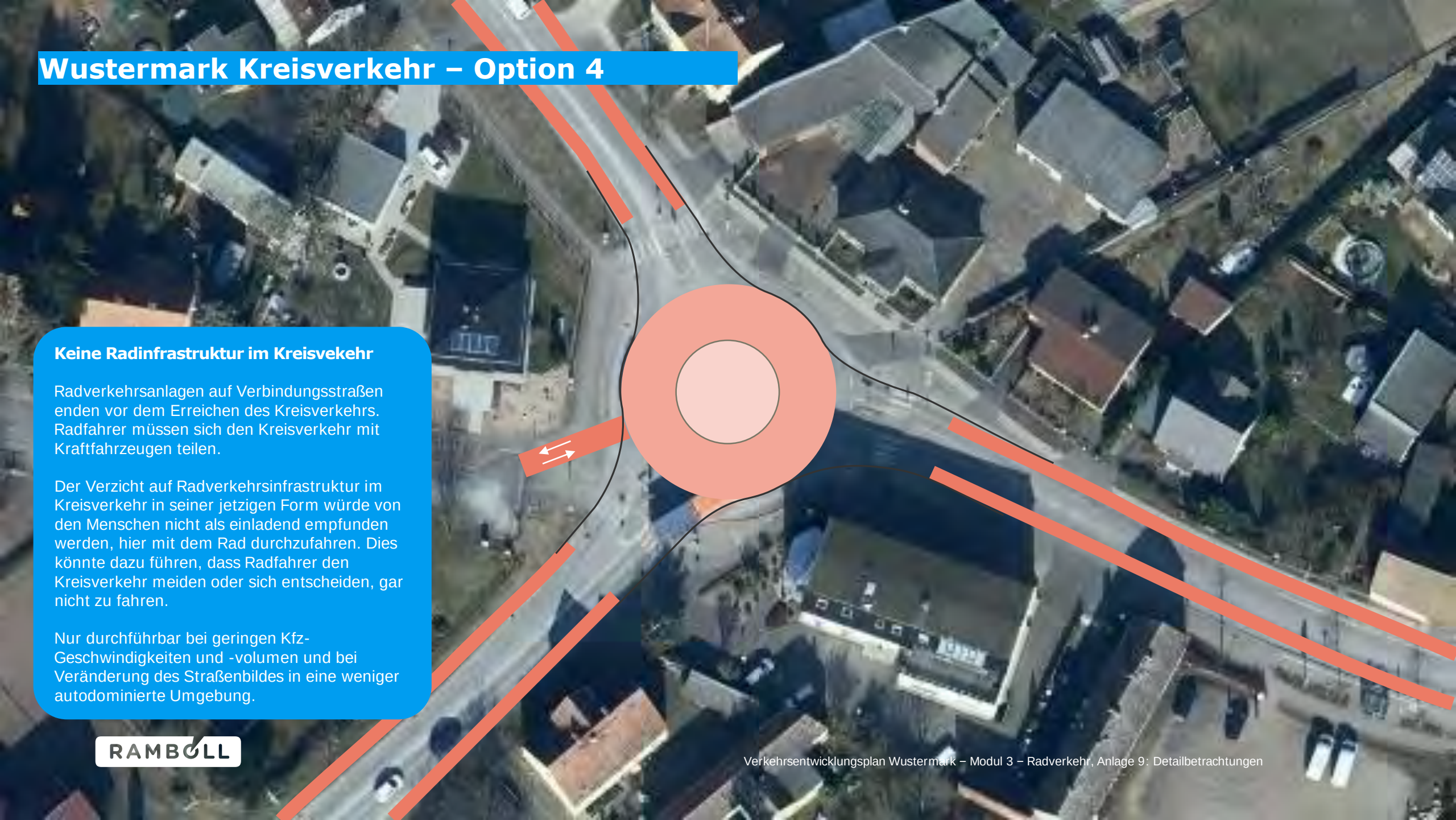
RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 3

***Referenz: Kopenhagen, Dänemark***

# Wustermark Kreisverkehr – Option 4



**Keine Radinfrastruktur im Kreisvekehr**

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.

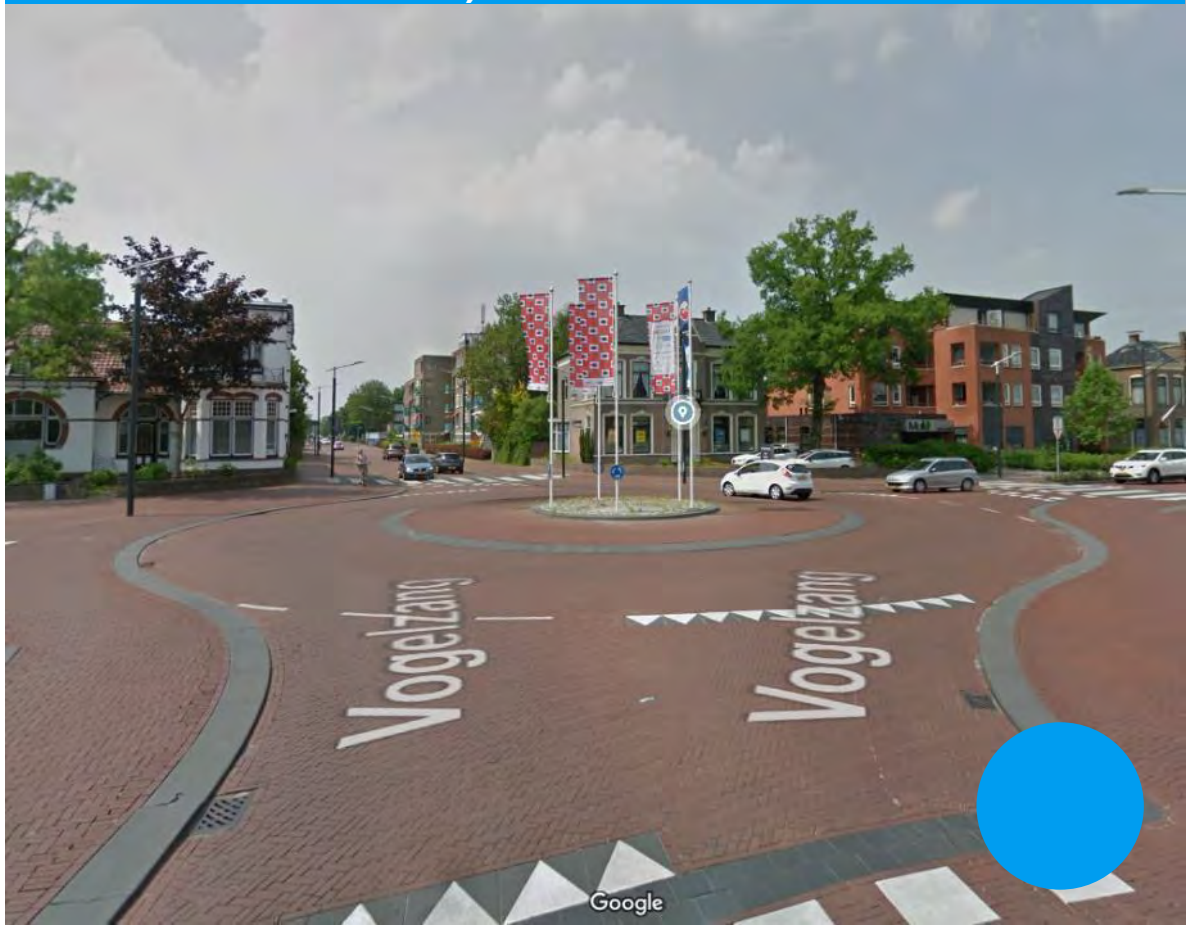
RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## WUSTERMARK KREISVERKEHR, OPTION 4

### *Referenz: Haren, Niederlande*

### *Referenz: Drachten, Niederlande*




RAMBØLL

# 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

# 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

**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.

RAMBØLL

# 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.

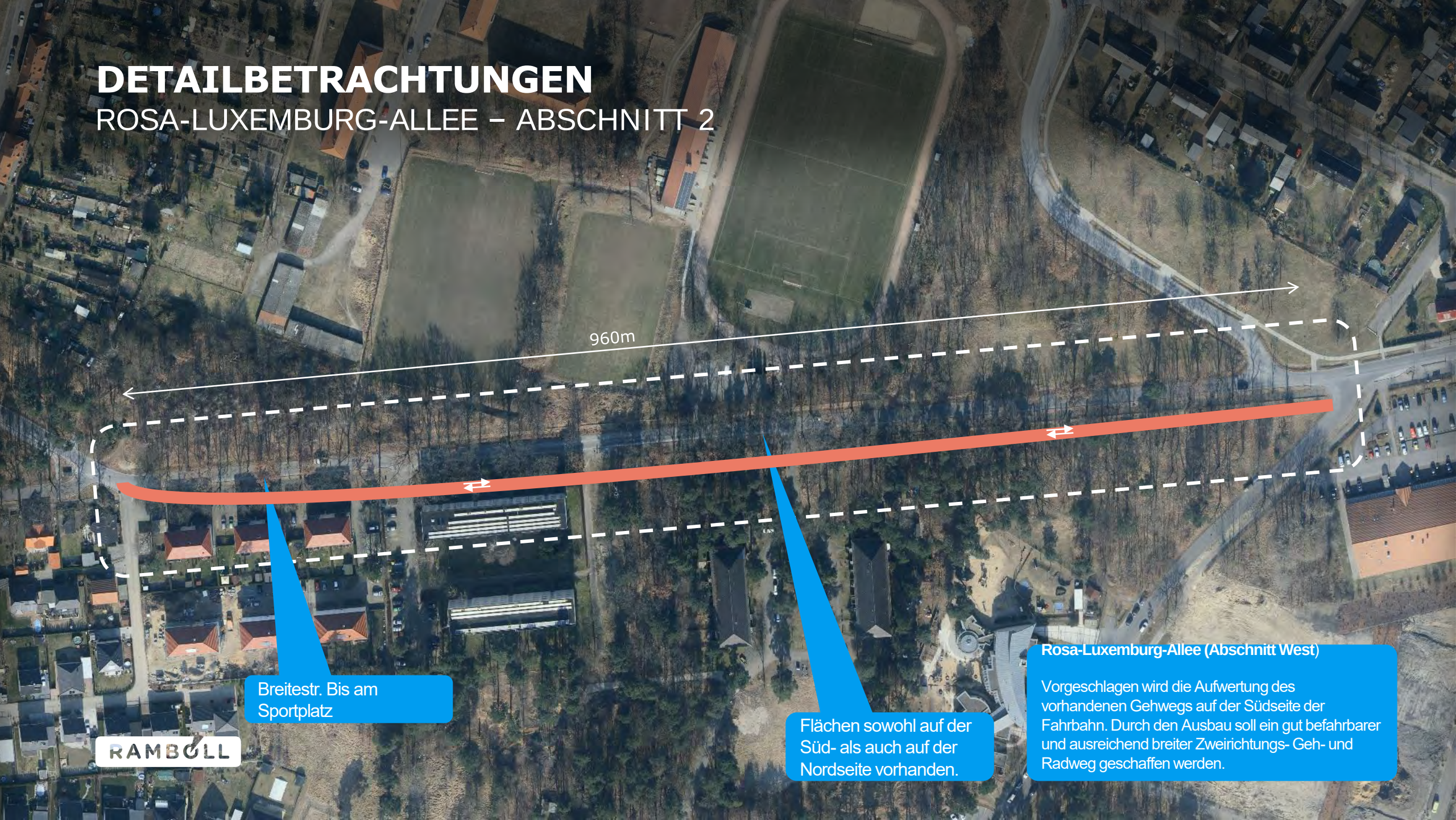
Optional: Straße könnte als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um den Radverkehr zu priorisieren.

### *Referenz: Münster, Deutschland*

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## ROSA-LUXEMBURG-ALLEE – ABSCHNITT 2

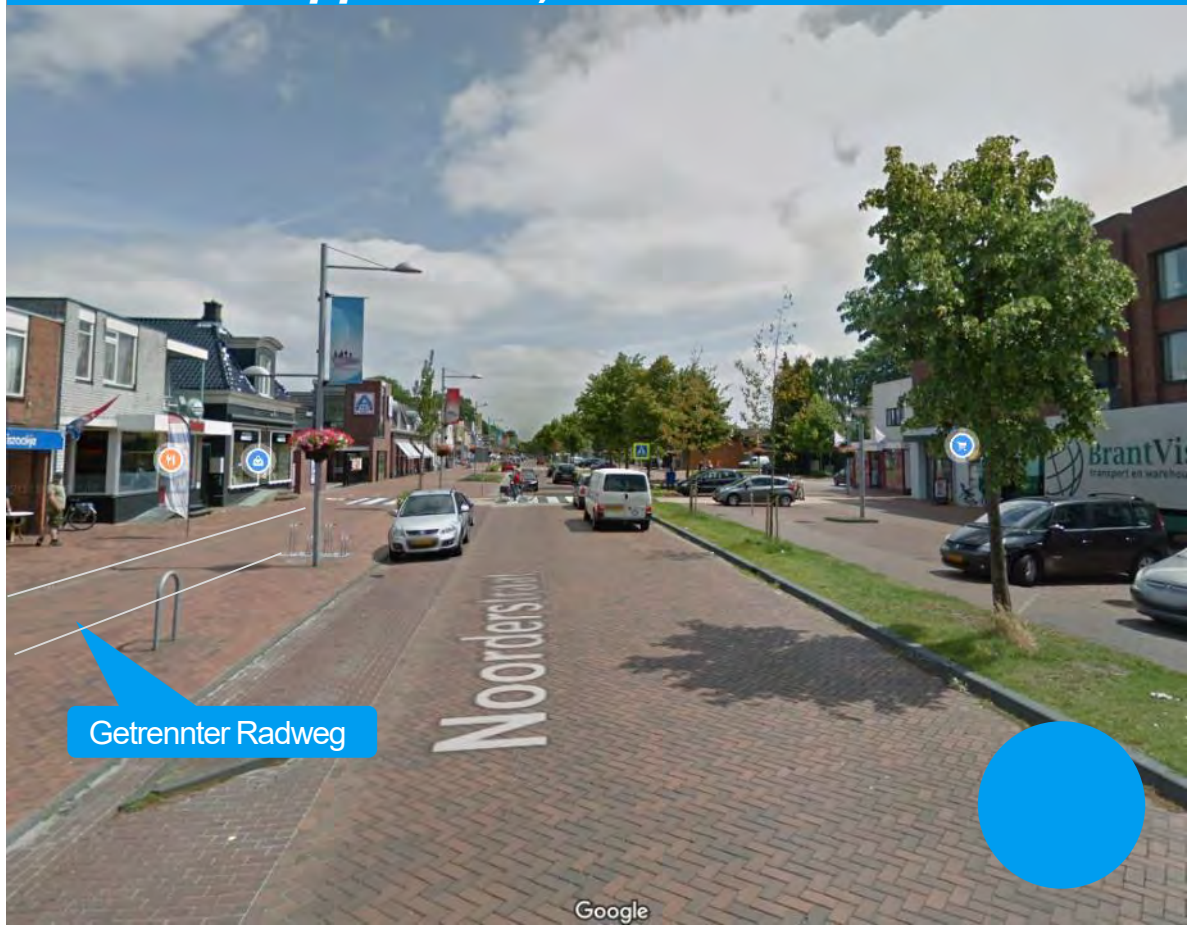



RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## ELSTAL - ROSA-LUXEMBURG-ALLEE (ABSCHNITT 3)

### *Referenz: Sappermeer, Niederlande*




### *Referenz: Vaals, Niederlande*

# DETAILBETRACHTUNGEN

## ROSA-LUXEMBURG-ALLEE – ABSCHNITT 3

RAMBØLL

# 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

RAMBØLL

# 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

# 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.

RAMBOLL

# 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

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – BAHNHOFSUMFELD, OPTION 1

**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.

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – BAHNHOFSUMFELD, OPTION 2

**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.

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – BAHNHOFSUMFELD, OPTION 3

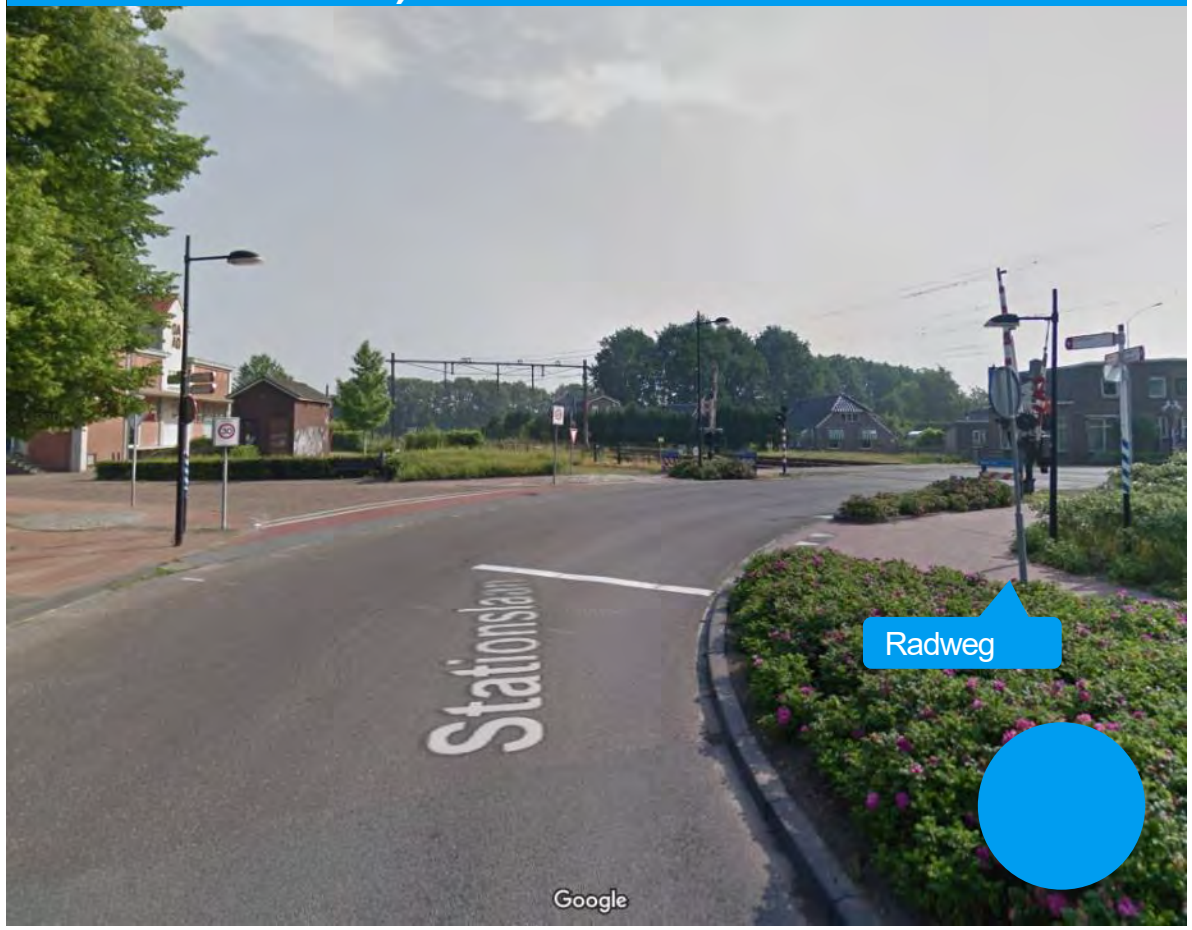
**Neu ausgerichteter Bahnübergang und Bushaltestelle**

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.

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN
## PRIORT – BAHNÜBERGANG

### *Referenz: Beilen, Niederlande*




### *Referenz: Bovenkarspel, Niederlande*

Der Radverkehr auf der Straße ist nur dann machbar, wenn das Kfz-Aufkommen und die Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden können.

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – ORTSZENTRUM

**Referenzstädte**

Hulsel

Reuver

Heelsum / Heeten

Harskamp / Kootwijkerbroek

Heeten

RAMBOLL

# DETAILBETRACHTUNGEN
## PRIORT – CHAUSSEE

***Aktuelle Situation: Sammel- u. Verbindungsstraße***

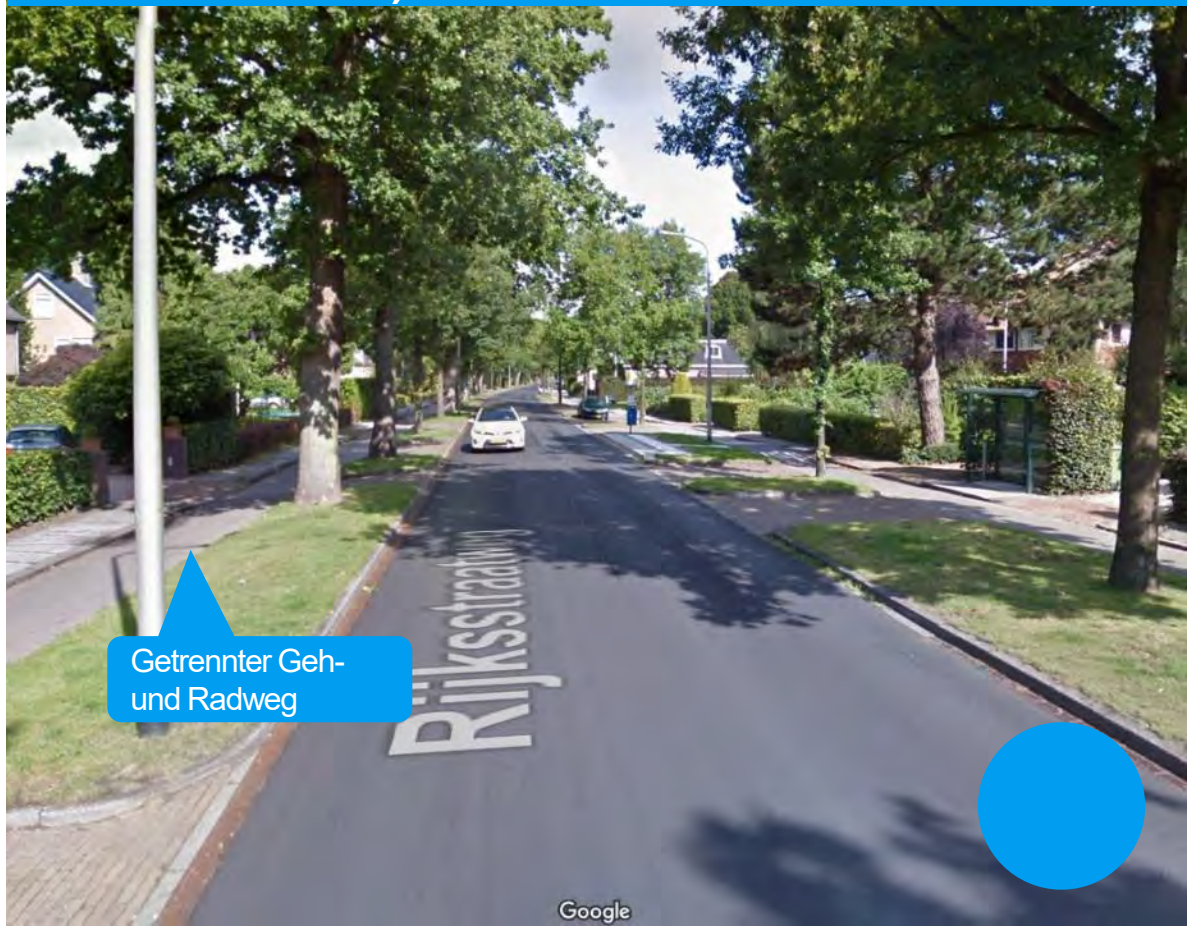
Das aktuelle Straßendesign erleichtert den Fluss der Kraftfahrzeuge.
Für den Radverkehr ist keine eigene Infrastruktur vorhanden

Lösung: Verkehrsberuhigung oder eigenständige Radverkehrsanlagen

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – CHAUSSEE

### *Referenz: Haren, Niederlande*




### *Referenz: Arcen, Niederlande*

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 1A

**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.

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 1B

**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.

RAMBØLL

# DETAILBETRACHTUNGEN

## PRIORT – ORTSZENTRUM, OPTION 1C

**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.

RAMBØLL

# 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.

RAMBØLL

# Priort Ortszentrum

## *Referenz: Heeten, Niederlande*

## *Referenz: Beilen, Niederlande*