

BUND-Position:

Radverkehrsanlagen in Park- und Grünanlagen, Wäldern, in der Feldflur und sonstigen Freiflächen

Entwurf: Stand 9.5.06

Radfahren ist neben zu Fuß gehen das stadt- und umweltverträglichste Verkehrsmittel. Der BUND Berlin strebt daher an, den Anteil des Radverkehrs insgesamt deutlich zu erhöhen. Dies erfordert eine attraktive Infrastruktur. Radfahrer benötigen sichere, komfortable und attraktive Wege, die die Anforderungen der Nutzer berücksichtigen.

Zentraler Baustein für eine attraktive Radinfrastruktur in Berlin ist ein Haupttroutennetz, das auf den zügig fahrenden Radverkehr auszurichten ist. Dieses setzt sich aus den 12 Radial- und Tangentialrouten des Berliner Senats sowie ausgewählte Strecken mit übergeordneter Bedeutung innerhalb der bezirklichen Routennetze zusammen. Es soll die Erreichbarkeit der für den Alltagsverkehr sowie für den Freizeitverkehr wichtigen Ziele mit dem Fahrrad gewährleisten. Das Angebot sollte entsprechend beworben und ausgeschildert werden.

Im Nebennetz sind die übrigen bezirklichen Fahrradrouten zusammenzufassen, die insbesondere der Erschließung innerhalb der Bezirke dienen.

Konfliktpotential von Radwegen in Park- und Grünanlagen, Wäldern, in der Feldflur und sonstigen Freiflächen

Die Führung von Radwegen durch „grüne Bereiche“ führt z. T. zu Konflikten mit

- Fußgängern und Erholungssuchenden,
- Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie
- der Gartendenkmalpflege.

Bei der Entwicklung des Routennetzes sowie der Anlage bzw. Ausweisung von Radwegen ist daher eine frühzeitige Abstimmung der Planungskonzeption mit den Naturschutzverbänden sowie den Naturschutzverwaltungen notwendig. Damit können Konflikte zwischen der Entwicklung eines attraktiven Radwegennetzes und Belangen des Naturschutzes sowie der Erholungsnutzung früh erkannt werden. Dies vermeidet unnötige Verzögerungen und Kosten bei der Anlage von naturschutzfachlich unkritischen Radwegen.

Leitlinien des BUND für die Führung des Haupttroutennetzes durch Park- und Grünanlagen, Wälder und Feldflur etc.:

- Der BUND unterstützt die Anlage von Haupttrouten des Fahrradverkehrs nicht nur entlang von Straßen, sondern auch in Teilen durch Park- und Grünanlagen, Wäldern, in der Feldflur und sonstigen Freiflächen, soweit die Planung mit den Belangen des Naturschutzes und der Fußgänger vereinbar ist.
- Haupttrouten für den Radverkehr durch „grüne Bereiche“ sollen insbesondere dort ausgewiesen werden, wo es zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung gegenüber Alternativstrecken, einer deutlichen Verkürzung der Fahrstrecke oder zu einer Verbesserung der Erschließungsfunktion kommt.
- Bei der Führung durch „grüne Bereiche“ sollten die Radwege des Haupttroutennetzes weitgehend den Qualitätsstandards für das Hauptnetz entsprechen. Die Radwege müssen so weit wie möglich auf vorhandenen Wegen angelegt werden (ggf. Ausbau). Als Belag sind Asphaltdecken zu bevorzugen. Alternativen wie wassergebundene Decken sollen dort

zum Einsatz kommen, wo eine bituminöse Befestigung der Wege aus Gründen des Natur- und Artenschutzes oder besonderer landschaftsästhetischer bzw. denkmalpflegerischer Anforderungen nicht in Frage kommt.

- Die Neuanlage in Grünanlagen, Wäldern und in der Feldflur darf nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen – beispielsweise um Netzlücken zwischen wichtigen Zielen zu schließen, deutliche Abkürzungen zu ermöglichen oder Konflikte mit dem Fußgängerverkehr und der Erholungsnutzung zu vermeiden. Zu untersuchen ist, ob mit vertretbarem Aufwand nicht eine für den Radverkehr ähnlich attraktive Lösung gefunden werden kann, die mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist. Generell ist die Zerschneidung von sensiblen Landschaftsräumen zu unterlassen, zudem sind natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben strikt zu beachten.
- Radwegebau und -betrieb müssen mit den jeweiligen Schutzgebietsverordnungen von Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten vereinbar sein.

Bezirkliche Nebennetze und sonstige Wege

- Für das übrige Radwegenetz sind im Grünbereich Abstriche im Ausbaustandard für den Radverkehr hinzunehmen, wenn dadurch Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft und Konflikte mit Fußgängern und Erholungssuchenden vermieden bzw. verringert werden können.
- Außerhalb des ausgewiesenen Radwegenetzes müssen Radfahrer Einbußen beim Fahrkomfort in Kauf nehmen und sich in ihrem Fahrverhalten stärker den jeweiligen Bedingungen anpassen.
- Natur- und Waldwege sind keine Radwege, sondern allenfalls durch Radfahrer eingeschränkt befahrbare Wege. Um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu minimieren, ist das Radfahren bei angepasster Geschwindigkeit auf ausreichend breite Wege zu beschränken.