

Das Berliner Radverkehrsnetz der Zukunft

Erläuterungen zum Entwurf der Berliner Verkehrs- und Umweltverbände

Berliner Radverkehrsnetz im Mobilitätsgesetz

Das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) sieht für Radfahrerinnen und Radfahrer ein stadtweites Netz aus sicheren, bequemen Verbindungen vor. Es soll in allen Teilen Berlins insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren und Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen.

Das Radverkehrsnetz besteht aus den folgenden Netzelementen:

- **Radschnellverbindungen nach § 45 MobG:** Das sind Verbindungen, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohen Potentialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Die Mindestlänge einer Verbindung soll 5 km betragen. Radschnellverbindungen sollen bevorzugt auf eigenständigen Sonderwegen, getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie zeichnen sich durch besondere Qualitätsstandards der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Erkennbarkeit und der Ausstattung aus.
- **Vorrangnetz nach § 42 MobG:** Zum Vorrangnetz gehören besonders wichtige Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung. Hier soll dem Radverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, u. a. auch durch Lichtzeichenanlagen, die für einen fließenden Radverkehr koordiniert werden.
- **Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG:** Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen sichere Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Da sich viele Quellen und Ziele an den Hauptverkehrsstraßen befinden, haben sie eine wichtige Erschließungs- aber auch Verbindungsfunktion über kurze und mittlere Entfernungen. Die Gestaltungsgrundsätze sind u. a.: Sicherer Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen, gegen unzulässiges Befahren von Kraftfahrzeugen geschützt, so breit, dass sich Radfahrende sicher überholen können.
Hauptverkehrsstraßen sind alle Straßen des übergeordneten Straßennetzes der Stufen I bis IV lt. Stadtentwicklungsplan Verkehr vom 29.03.2011 (Planung 2025).
- **Fahrradstraßen und Nebenstraßen nach § 44 MobG:** Nebenstraßen haben eine wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktion über kurze und mittlere Entfernungen. Es wird angestrebt, Nebenstraßen als Fahrradstraßen auszuweisen. Die Gestaltungsgrundsätze sind u. a.: Motorisierter Individualverkehr – außer Quell- und Zielverkehr – soll im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleiben, Maßnahmen gegen das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten beim Abbiegen des motorisierten Individualverkehrs werden angestrebt.

Das Radverkehrsnetz stellt ein **Zielnetz für das Jahr 2030** dar (§ 41 (4) MobG).



Der Netzplan ist von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erarbeiten (§41 (3) MobG), muss also bis spätestens Juli 2019 fertig vorliegen. Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes wird aktuell von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ausgeschrieben.

Die Berliner Verkehrs- und Umweltverbände

- ADFC Berlin
- VCD Nordost
- Changing Cities
- BUND

möchten sich aktiv in die Netzplanung einbringen. Gemeinsam haben sie einen Entwurf für das Radverkehrsnetz erarbeitet, den wir Ihnen hier vorstellen.

Entwurf der Verkehrs- und Umweltverbände

Ca. 30 Aktive aus den Verkehrs- und Umweltverbänden haben in den vergangenen 10 Monaten den Entwurf des Radverkehrsnetzes erarbeitet. Er ist kein fertiges und unverrückbares Werk, sondern eine detailliert ausgearbeitete Diskussionsgrundlage, welche die Zivilgesellschaft in den Planungsprozess der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einbringt. In diesem Prozess werden die Verbände ihren Plan auch weiterentwickeln und ergänzen.

Der Entwurf liegt digital auf Basis des Kartenmaterials von OpenStreetMap vor. Die Karte ist mit der Online-Software uMap gezeichnet. Sie können den Entwurf unter folgendem Link im Browser anzeigen:

Link: <http://u.osmfr.org/m/254441>







Eine Registrierung oder Anmeldung für das Ansehen des Entwurfs ist nicht erforderlich.



Sie bedienen die Kartenansicht mit den links oben angeordneten Tasten:

+	Hineinzoomen
-	Herauszoomen
	<p>Datenebenen ansehen</p> <p>Klicken Sie auf die Taste und anschließend auf das Augensymbol , um eine Ebene ein- oder auszuschalten. Erläuterungen zu den Ebenen – siehe unten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Nebenstraße <input type="checkbox"/> Sonderweg <input type="checkbox"/> Nebenstraße Hauptverkehrsstraße zurückstufen <input type="checkbox"/> RVA an Hauptverkehrsstraße <input type="checkbox"/> Vorrangnetz <p style="text-align: right;"> </p> <p style="text-align: right;"> Browse data </p>

Wir erläutern nun, welche Netzelemente liegen auf welchen Datenebenen: Schalten Sie über die Taste „Datenebenen ansehen“ und das Augensymbol nur einzelne, mehrere oder alle Datenebenen ein oder aus.

Netzelement	Datenebene und Darstellung	Erläuterung
Radschnellverbindungen nach § 45 MobG	Radschnellwege 	Radschnellwege werden nur als Korridor dargestellt. Dabei richten wir uns weitgehend an den Aufgabenstellungen für die Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen aus, welche SenUVK bis September 2018 veröffentlichte.
Vorrangnetz nach § 42 MobG	Vorrangnetz 	Das Vorrangnetz liegt bevorzugt auf Nebenstraßen und Sonderwegen, gelegentlich auf Hauptverkehrsstraßen. Um das zu sehen, schalten Sie die genannten Datenebenen zusätzlich ein.
Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG	RVA an Hauptverkehrsstraße 	Das sind alle übergeordneten Straßen der Stufen I bis IV lt. Stadtentwicklungsplan Verkehr vom 29.03.2011 (Planung 2025)
Fahrradstraßen und Nebenstraßen nach § 44 MobG	Nebenstraße  Sonderweg  Nebenstraße Hauptverkehrsstraße zurückstufen 	Das sind vorhandene oder neu zu bauende Nebenstraßen. Das sind vorhandene oder neu zu bauende Sonderwege (selbstständige Radwege oder getrennte Rad-, Gehwege oder gemeinsame Rad-, Gehwege) Das sind lt. Stadtentwicklungsplan vorhandene übergeordnete Straßen (meist StEP IV), für die wir vorschlagen, sie zu Nebenstraßen zurückzustufen. Fahrradstraßen werden nicht gesondert dargestellt, sie sind auf der Datenebene „Nebenstraße“ mit einhalten.