

Studie

zur Realisierbarkeit eines

Berliner Fahrradstraßennetzes

Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus

Vorwort

Auf der Sommerklausur 2013 hat die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen über die Entwicklung des Berliner Stadtverkehrs debattiert und dabei die besondere Bedeutung der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln („kombinierte Mobilität“) herausgearbeitet. Zugleich wurde festgehalten, dass der Radverkehr als ein wesentlicher Teil der kombinierten Mobilität in Berlin stetig und stark wächst. Dennoch wurde und wird das umweltfreundlichste Verkehrsmittel durch die Berliner Verkehrspolitik in den letzten beiden Jahrzehnten nicht angemessen berücksichtigt. Es wurde zu wenig und an vielen Stellen sogar gar nichts getan, um den Radverkehr sicher, zügig und komfortabel zu gestalten. Ein Berliner Fahrradstraßennetz könnte zusammen mit dem konsequenten Ausbau der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur wesentliche Abhilfe schaffen.

Die Diskrepanz zwischen der Prognose des Anteils von Radverkehr und den real noch stärker steigenden Zahlen sowie die unzureichende Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur wirken sich in den letzten Jahren eindeutig negativ für die Radfahrenden aus. Die Infrastruktur reicht aktuell und auch künftig nicht mehr aus. Das Land Berlin hat in der Vergangenheit weder die Empfehlungen aus den Gutachten der Bundesregierung noch die Vorgaben der eigenen Radverkehrsstrategie zum Anlass für eine auskömmliche Finanzierung des Radverkehrs genommen. Die Radverkehrsstrategie nennt als Zielausgaben 5 EUR pro Jahr und BürgerIn, die Gutachten der Bundesregierung nehmen diesen Wert sogar als untere Ausgabenlinie. Im Berliner Landeshaushalt werden dem entgegen nicht einmal 50 % davon für den Radverkehr zur Verfügung gestellt.

Vor diesem Hintergrund muss die Fortentwicklung des Berliner Radverkehrs stärker diskutiert und vorangetrieben werden. Vor allem muss der Rahmen gesetzt werden, in welchem sich der Radverkehr weiter entwickeln soll. Dabei geht es – wie immer in der Verkehrspolitik – auch um bereit zu stellende Verkehrsräume.

Die Studie soll zu Gunsten des zunehmenden Radverkehrs prüfen, ob und ggf. wie ein Netz aus Fahrradstraßen und Radschnellwegen für Berlin möglich ist und aussehen könnte. Insbesondere sollen die Voraussetzungen und Kriterien für ein

Fahrradnetz betrachtet und entwickelt werden. Dabei spielen die Fahrradstraßen eine bedeutende Rolle, für die ebenfalls Merkmale und Eigenschaften definiert werden.

Ich freue mich, dass für das Projekt den Verkehrsplaner Henning Bublitz zur Gestaltung und Begleitung gewonnen werden konnte.

Stefan Gelbhaar, 15. Juli 2014

A. Aufgabenstellung

Fahrradfahren erfreut sich in Berlin großer und steigender Beliebtheit. Der Anteil der FahrradfahrerInnen in Berlin wächst weiter, doch die bestehende Infrastruktur reicht dafür nicht mehr aus. Im Gegenteil fehlt an vielen Straßen eine angemessene Radverkehrsinfrastruktur.

Die Vielzahl der Radfahrenden haben die unterschiedlichsten Wünsche und Bedürfnisse. Einige wollen möglichst schnell und ohne Umwege ans Ziel gelangen. Andere möchten das Radfahren genießen und entspannt ans Ziel kommen ohne sich Lärm und Abgasen auszusetzen.

Die Vielfalt der Radfahrenden muss sich auch in der Infrastruktur widerspiegeln. Viele FahrradfahrerInnen wünschen sich nicht nur Fahrradstreifen auf den Hauptverkehrsstraßen, sondern auch attraktive Routen abseits des Autoverkehrs, auf denen sie zügig und sicher vorankommen.

Fahrradstraßen sind dabei keine Alternative zu Radstreifen auf Hauptverkehrsstraßen, sondern dienen als Ergänzung, um zusätzliche Routen zu bieten und eine Entlastung der teilweise überlasteten Fahrradinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen zu erreichen.

Fahrradstraßen bieten zudem die Chance, das Fahrradfahren in Berlin noch sichtbarer und attraktiver zu gestalten. Auch für Ortsunkundige ist eine entsprechend eingerichtete Fahrradstraße sofort als solche erkennbar.

Gleichzeitig müssen Fahrradstraßen auch von den anderen VerkehrsteilnehmerInnen stärker respektiert werden. Dazu ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit notwendig, um vor allem Autofahrer und Taxis über die Rechte der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen in Fahrradstraßen zu informieren.

In Fahrradstraßen können die FahrradfahrerInnen auch zu zweit nebeneinander fahren oder stressfrei überholen. Fahrradstraßen dürfen, wenn es nicht explizit

durch ein Zusatzzeichen – wie “Anlieger frei” – erlaubt ist, nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden. Sind sie für andere Verkehrsteilnehmer freigegeben, dürfen diese eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten. Sie müssen außerdem Radfahrenden Vorrang einräumen und gegebenenfalls langsamer fahren, um die FahrradfahrerInnen nicht zu behindern.

Fahrradstraßen sind in Berlin noch relativ unbekannt. Obwohl in den letzten Jahren in einigen Bezirken erste Fahrradstraßen ausgewiesen wurden, verfügen manche Bezirke bisher über keine einzige Fahrradstraße. Aktuell gibt es in Berlin 17 (Abschnitte von) Straßen, die als Fahrradstraßen ausgezeichnet sind. Bisher planen die meisten Bezirke Fahrradstraßen, die Wirkung auf die Gesamtstadt wird dabei im Einzelfall als Nebenaspekt betrachtet.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus hat daher die Erarbeitung eines Konzeptes für ein berlinweites Netz aus Fahrradstraßen und Radschnellwegen in Auftrag gegeben, das sichere und komfortable Fahrradrouten schaffen soll.

In einem solchen Netz sollen die wichtigsten Zentren miteinander verbunden und regionale Zentren integriert werden. Ebenso ist es wesentlich, die Knotenpunkte des ÖPNV in ein solches Netz gut einzubinden, um den Radverkehr mit der Nutzung des ÖPNV besser zu verknüpfen.

Das Fahrradnetz kann nicht ausschließlich aus direkt verbundenen Fahrradstraßen bestehen. Ein gutes Netz setzt jedoch voraus, dass die einzelnen Fahrradstraßen durch Radfahrstreifen ergänzt und fortgesetzt werden. Die Fahrradstraßen müssen sinnvoll sowohl an bestehende Radverkehrsinfrastruktur als auch an weitere Fahrradstraßen angebunden werden, um attraktive Fahrradrouten zu ergeben. Diese und weitere qualitative Standards müssen als Grundlage der Studie definiert werden. Dabei sind das existierende Haupt- und Nebenroutennetz und die bestehende Radinfrastruktur zu beachten.

B. Ausgangssituation

Berlin liegt mit einem Radverkehrsanteil von 13% im gesamten Stadtgebiet (Modal Split) weit hinter den internationalen Fahrradhauptstädten Amsterdam und Kopenhagen zurück. In der Kernstadt jedoch erreicht der Radverkehr Anteile von mehr als 20% (SRV 2008). Der Prognosewert der aus dem Jahr 2009 stammenden Gesamtverkehrsprognose 2025 für Berlin wurde damit schon jetzt überschritten.

Insbesondere in den innerstädtischen Schwerpunkten sind Radverkehrsanlagen überlastet. Vor allem Abstellanlagen sind betroffen, aber zu den Stoßzeiten erreichen und überschreiten auch Radfahrstreifen und -wege die Auslastungsgrenze.

Es ist abzusehen, dass der Radverkehrsanteil – insbesondere im Innenstadtbereich – weiter wächst und die Probleme wegen schlechter oder fehlender Radverkehrsinfrastruktur weiter zunehmen. Radverkehrsanlagen, die über ihre Kapazitäten belastet werden erzeugen Nutzungskonflikte mit dem Kraftverkehr und dem Fußverkehr. Die Konflikte können nur verhindert werden, wenn Radverkehrsanlagen in der benötigten Kapazität zur Verfügung gestellt und auf den Stand der Technik gebracht werden.

Veraltete Anlagen sind neben der fehlenden Kapazität, ein weiteres großes Problem in Berlin. Viele Radwege erfüllen die Mindestanforderungen der Straßenverkehrsordnung nicht. Sie sind zu schmal und/oder der Belag ist in schlechtem Zustand.

Der steigende Radverkehrsanteil begründet einen qualitativ und quantitativ höheren Bedarf an Radverkehrsflächen. Es ist daher dringend notwendig die bestehende Infrastruktur zu verbessern und auszubauen sowie Radwege und Radstreifen anzulegen, intakt zu setzen und zu halten.

Ein Netz aus Fahrradstraßen und Radschnellwegen als zusätzliches Angebot neben Radstreifen und -wegen ist die Bedingung für den Anstieg des

Radverkehrsanteils, der durch den Senat und das Abgeordnetenhaus wiederholt als Ziel begrüßt wurde.

C. Gang der Studie

Um die Infrastruktur an den Bedürfnissen der potentiellen NutzerInnen auszurichten, ist ihre Einbindung in den Planungsprozess wichtig. Im Rahmen der Studie für ein Berliner Fahrradstraßennetz wurde daher ein zweistufiger Beteiligungsprozess durchgeführt.

Für die Erstellung des Fahrradnetzes wurden zunächst die Kriterien erarbeitet. Es wurden die bereits bestehenden Fahrradstraßen sowie die aktuellen Planungen in den Bezirken abgefragt und in das zu entwickelnde Fahrradnetz integriert. Außerdem wurden sowohl Verbände wie ADFC, ADAC, VCD und BUND als auch BezirksvertreterInnen einbezogen und die Kriterien in einem öffentlichen Fachgespräch diskutiert.

Anhand der erarbeiteten Kriterien wurden die Berlinerinnen und Berliner aufgefordert, auf der Webseite www.fahrradnetz-berlin.de ihre Vorschläge einzutragen. Im Rahmen der breiten Öffentlichkeitsarbeit wurde der Aufruf zur Teilnahme über die eingebunden Verbände, aber auch über die Medien verbreitet. In mehreren Tageszeitungen wurde der Aufruf, begleitet von Berichterstattung zum Thema Fahrradstraßen, aufgegriffen und publik gemacht. Mehrere hundert zum Großteil kompetente Vorschläge sind dabei eingegangen und dienten als Basis für die Erstellung des Netzes. Der Schwerpunkt der Vorschläge stammte dabei aus Bezirken mit hohem oder höherem Radverkehrsanteil. In die Auswertung wurden wiederum sowohl die VertreterInnen der Verbände als auch die BezirksvertreterInnen einbezogen.

Die Vorschläge wurden im weiteren Prozess gesichtet und hinsichtlich der aufgestellten Kriterien überprüft. Die Vorschläge, die die Kriterien erfüllten, wurden in einer weiteren Runde auf ihr Netzpotential überprüft.

D. Kriterien für Fahrradstraßen

Straßen vorrangig für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen, ist eine verkehrspolitische Weichenstellung und muss daher an Hand objektiver Kriterien nachvollziehbar gestaltet werden, um Akzeptanz und Nutzbarkeit zu sichern. Darüber hinaus ist die Beteiligung insbesondere der AnwohnerInnen und AnliegerInnen notwendig, damit die Einrichtung einer Fahrradstraße den jeweils besonderen Anforderungen vor Ort gerecht werden kann. In den Fachgesprächen und in Hinblick auf Erfahrungen mit bestehenden Fahrradstraßen lassen sich die folgenden sieben Kriterien für Fahrradstraßen in einem Berliner Fahrradnetz festhalten:

1. Fahrradstraßen sind dort sinnvoll, wo der Radverkehrsanteil besonders hoch ist oder sie Alternativrouten zu hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen bieten. Dort werden Fahrradstraßen auch regelmäßig auf hohe Akzeptanz treffen.

In den Außenbezirken sollten Fahrradstraßen mit wenigen querenden Straßen oder auf ehemaligen Bahndämmen auch als Radschnellwege ausgebaut werden.

2. Fahrradstraßen müssen ausreichend breit sein, um beidseitiges Überholen mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Eine ausreichende Breite kann beispielsweise dadurch erreicht werden, dass Parkflächen neu angeordnet werden. Schrägparken statt Querparken schafft deutlich mehr Sicherheit für die RadfahrerInnen, verringert die Anzahl der Parkplätze jedoch kaum.

3. Fahrradstraßen sollten möglichst mit glattem Belag ausgestattet sein, um ein angenehmes und zügiges Vorankommen zu gewährleisten. Das Fahrradrouthenetz vermeidet daher soweit möglich Straßen mit Kopfsteinpflaster.

Um jedoch ein sinnvolles Netz und attraktive Alternativen zu Hauptverkehrsstraßen zu schaffen, war es in Einzelfällen nicht möglich, gänzlich auf Straßen mit Kopfsteinpflaster im Fahrradstraßennetz zu verzichten. Sofern es sich nur um kürzere Strecken und Übergänge handelt, kann eine Verfüugung des Pflasters Abhilfe schaffen, bei einzelnen längeren Strecken müsste mittel- bis

langfristig auch eine Asphaltierung ins Auge gefasst werden. Konflikte mit denkmalgeschützten Straßenzügen sind mit dem vorliegenden Konzept vermieden worden. Im Einzelfall kann jedoch eine Abwägung der verschiedenen Interessen notwendig sein.

4. Gemeinsame Rad- und Fußwege in Grünanlagen bzw. für den Radverkehr freigegebene Grünanlagen können innerhalb des Netzes attraktive Verbindungen zwischen Fahrradstraßen schaffen. Bei mehreren vorhandenen Wegen in Grünanlagen und Parks bietet sich eine Trennung von Fuß- und Radverkehr an.

5. In verkehrsberuhigten Straßen findet man häufig Rampen zur Verkehrsberuhigung. Diese sind ein Hindernis für die Ausweisung einer Fahrradstraße, wenn sie eine Gefährdung der FahrradfahrerInnen darstellen können. Ebenfalls nicht geeignet sind Spielstraßen, da nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist und Nutzungskonflikte vorhersehbar sind.

6. Ebenfalls zu vermeiden sind Straßen, die häufig von Hauptverkehrsstraßen gequert werden sowie Straßen, die selbst ein hohes Aufkommen von Kfz und LKW aufweisen und/ oder auf denen Linien des ÖPNV verkehren.

7. Damit Fahrradstraßen erfolgreich werden, benötigt es teilweise unterstützende Maßnahmen. Durchgangsverkehr ist so weit möglich aus Fahrradstraßen herauszuhalten werden. Das Parken könnte dazu auf die Anwohnerinnen und Anwohner beschränkt werden.

Um zu verhindern, dass die Fahrradstraße weiterhin als Durchgangsstraße des Autoverkehrs benutzt wird, können beispielsweise schrägt angeordnete, ggf. versenkbare Poller eingesetzt werden.

E. Netzgestaltung

Die den Kriterien entsprechenden und ausgewählten Vorschläge sind priorisiert und der Aufgabenstellung entsprechend zu Routen zusammengefügt worden. Lücken konnten zum Teil durch ergänzende potentielle Fahrradstraßen, bestehende Radverkehrsinfrastruktur oder bestehende Radwege durch Grünanlagen ergänzt werden.

Dabei berücksichtigen die so gebildeten Routen die bestehenden Fahrradrouten aus dem bestehenden Haupt- und Nebenroutennetz sowie Fernradwege. Dies ist vor dem Hintergrund sinnvoll, dass die - wenn auch nur eingeschränkt ausgeschilderten - Routen ein in Teilen bekanntes Wegenetz darstellen.

Die so erstellten Routen bilden schließlich ein Netz, das sich hauptsächlich auf den Bereich innerhalb des S-Bahnringes konzentriert und außerhalb dieses Bereichs vor allem Einfahrtrouten in dieses Gebiet bietet.

Das Netz bindet abseits der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur auch Verkehrsknoten wie den Hauptbahnhof an. Auch touristische Ziele bzw. Ziele der Naherholung wie die Tempelhofer Freiheit oder der Große Tiergarten werden erschlossen. Sofern möglich, ist auch die Einbindung von besonderen Radverkehrsaufkommen in der Nähe von Universitäten und Schulen berücksichtigt worden.

Das Fahrradstraßennetz besteht nicht nur aus isolierten Fahrradstraßen. Erst die Kombination einzelner Fahrradstraßen und weiterer Infrastruktur zu Routen, die sinnvoll miteinander verknüpft sind, führt zu einer Netzbildung.

Der vorliegende Netzentwurf folgt dabei bestehenden Elementen in der Stadtstruktur. Die Ringbahn als ein prägendes Element der Berliner Stadtstruktur findet ebenso Niederschlag im Netz, wie die Spree als eines der zentralen Gliederungselemente der Stadt. Das Aufnehmen dieser bekannten Elemente in die Netzstruktur erhöht die Akzeptanz, da bekannte Bestandteile des Verkehrssystems eine Orientierung im Netz erleichtern.

Neben dem Ring als verbindendes Element finden sich zahlreiche Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen im Netz. Damit entstehen Verbindungen, die die Stadt durchziehen und die Bezirke miteinander verknüpfen.

Zusätzliche Fahrradstraßen ergänzen das Netz um kleinräumige Verbindungen herzustellen.

F. Maßnahmen

Verschiedene Maßnahmen sind notwendig, um ein Fahrradstraßennetz in Berlin umzusetzen. Die Maßnahmen erstrecken sich von der Vorbereitung über die Durchführung der Einrichtung der Fahrradstraße bis zu deren baulicher und verkehrlicher Ausgestaltung. Neben den Maßnahmen die erforderlich sind, um die Infrastruktur an die Erfordernisse von Fahrradstraßen anzupassen, dürfen auch die Verfahren nicht aus dem Auge verloren werden, die die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Nutzende in den Planungsprozess einbeziehen und informieren.

Im Folgenden werden zunächst die baulichen Maßnahmen dargestellt sowie die notwendigen Schritte zur Information und Beteiligung.

1. Bauliche Maßnahmen

Es gibt grundlegende Anforderungen an die Eignung einer Fahrradstraße. Gegebenenfalls sind Maßnahmen zu ergreifen, um die Erfüllung dieser Anforderungen sicherzustellen, und dazu auch baulich in den Straßenraum einzugreifen.

Dazu zählen zum einen Maßnahmen, die aus Sicherheitsgründen notwendig sind, zum anderen Maßnahmen, die die Qualität der Fahrradstraße und damit auch die Attraktivität für Radfahrende sowie Anwohnerinnen und Anwohner herstellen.

1.1. Maßnahmen zur Herstellung von Verkehrssicherheit: Kreuzungen

Besondere Aufmerksamkeit bei der sicheren Gestaltung von Fahrradstraßen muss der Gestaltung der Knotenpunkte und Einmündungen in das übrige Straßennetz gelten. Eine Fahrradstraße weist ein erhöhtes Aufkommen von Radfahrenden auf, das bei der Knotenpunktplanung insbesondere an Lichtsignalanlagen beachtet werden muss. Aufstellflächen müssen ausreichend dimensioniert sein und der Signalplan ausreichende Grünzeiten aufweisen. Nur wenn Signalzeiten und Knotenpunktgestaltung den Anforderungen entsprechen angepasst sind, wird sich eine Akzeptanz sowohl bei den Radfahrenden als auch den übrigen

Verkehrsteilnehmern einstellen. Gefährliche oder gefährlich wirkende Knoten nehmen einer Fahrradstraße einen Großteil ihrer Attraktivität.

- An Knoten im Verlauf der Fahrradstraße ist auf eine intuitiv erschließbare Vorfahrtsregelung zu achten.
- Um die Attraktivität der Fahrradstraße zu erhöhen, sollte die Fahrradstraße möglichst als Vorfahrtsstraße eingerichtet sein.
- Die Beschilderung muss eindeutig sein. Tempo-30-Zonen sollten zum Beispiel nicht unter einem Fahrradstraßenschild aufgehoben werden, wie es jedoch in einigen Bezirken aktuell (fehlerhaft) gehandhabt wird. Dadurch wird ein falsches Signal gesetzt.

1.2. Maßnahmen zur Herstellung von Verkehrssicherheit: Ruhender Verkehr

Aber nicht nur an Knoten und Einmündungen kann es zu Konflikten kommen. Auch die Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sind zu betrachten. Ist in einer Fahrradstraße Kraftverkehr zugelassen, können vermehrt Konflikte mit parkenden und haltenden Fahrzeugen entstehen.

Um diese Konflikte gering zu halten, ist das Augenmerk auf die Anlage von Parkplätzen zu legen.

- Grundsätzlich ist eine Längsaufstellung vorzuziehen. Aber auch eine Schrägaufstellung ist vorstellbar, insbesondere dort, wo vorher Parkflächen senkrecht zur Fahrtrichtung existierten.
- Die Senkrechtaufstellung hingegen ist zu vermeiden, da sie die Sichtbeziehungen zwischen ausparkenden Fahrzeugen und Radverkehr stark beeinträchtigt. Die Umwandlung von senkrechten Parkflächen in Parkflächen mit Schrägaufstellung ist leicht möglich und bedeutet nur einen sehr geringen Verlust von Parkflächen. Diese Variante ist ein guter

Kompromiss, um ausreichend Parkraum beizubehalten, zugleich aber mehr Sicherheit zu schaffen.

1.3. Maßnahmen zur Herstellung von Verkehrssicherheit für den Fußverkehr

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gehört es auch, Möglichkeiten zur Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen. Diese müssen gut einsehbar und in ausreichenden Abständen vorhanden sein.

1.4. Maßnahmen zur Erhöhung des Fahrkomforts bzw. der Attraktivität

Ganz wesentlich für den Erfolg einer Fahrradstraße ist der Fahrkomfort. Erst mit einer signifikanten Qualität wird eine Fahrradstraße als attraktives Angebot wahrgenommen. So kann eine Fahrradstraße auch Menschen motivieren das Rad zu nutzen, die bislang auf Grund der unzureichenden Radanlagen das Fahrrad stehen gelassen haben. Wesentlicher Aspekt ist daher die Beruhigung des Kraftverkehrs. Der Fokus muss daher gerade in Wohngebieten darauf gerichtet sein, reinen Durchgangsverkehr auf Fahrradstraßen zu vermeiden. Von dem Qualitätsgewinn für den Radverkehr können so auch Anwohnerinnen und Anwohner profitieren.

- Dies kann mit Diagonalsperren und künstlichen Einbahnstraßen erreicht werden, die im Straßenverlauf eingefügt werden. Ein schnelles Durchfahren bzw. Abkürzen wird unterbunden, weil der Kraftverkehr umgeleitet wird. Werden Diagonalsperren und künstliche Einbahnstraßen zusätzlich mit Querungen oder Stadtmöbeln erweitert, kann qualitativ hochwertiger Stadtraum für die Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen werden.
- Von großer Bedeutung für den Komfort ist natürlich auch der Straßenbelag. Dieser sollte auf allen Fahrradstraßen eben und glatt sein. Schlaglöcher müssen prioritär ausgebessert werden, weil sie gerade in der Dunkelheit zu gefährlichen Stolperfallen werden. Kopfsteinpflaster kann durch Vergussmassen so gestaltet werden, dass der Komfort signifikant

gesteigert wird. Damit kann ein Kompromiss aus Denkmalpflege und Fahrkomfort gefunden werden.

2. Information und Beteiligung bei der Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen und ihre Einrichtung können nur dann erfolgreich sein, wenn sie von der Bevölkerung angenommen und akzeptiert werden. Dazu ist eine planmäßige Bürgerbeteiligung bereits im Planungsprozess erforderlich.

Anwohnerinnen und Anwohner sollen frühzeitig eingebunden werden, um Missverständnisse zu vermeiden und die Wünsche von Anwohnerinnen und Anwohnern aufzunehmen. Wenn der Straßenraum umgestaltet wird oder Parkflächen eingeschränkt werden, ist die frühzeitige Information und Beteiligung am Vorhaben wichtig. So kann der geplante künftige Straßenraum im Modell dargestellt werden (wie etwa in den 80er Jahren bei der Einrichtung der flächenhaften Verkehrsberuhigung im Ortsteil Moabit), um die Anwohnerinnen und Anwohner anschaulich über die Planungen zu informieren.

3. Information der Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer

Neben der Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner müssen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer informiert werden, was die Einrichtung der Fahrradstraße für sie bedeutet und welche Regeln sich daraus ergeben.

Anfangs können Tafeln sinnvoll sein, um auf einen Blick die geltenden Regeln zu verdeutlichen. Ebenso können Tafeln mit den Zielen auf der Route mit Angabe der Entfernungen und der durchschnittlichen Fahrzeit, die Attraktivität und Sichtbarkeit erhöhen. Außerdem sind begleitende Kampagnen durch Senat und Bezirke notwendig, die erläutern, welche Veränderungen sich für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ergeben. Diese Maßnahmen sind insbesondere wichtig, wenn zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden.

4. Prioritäten in der Umsetzung

In den nächsten Jahren sollte der Fokus auf zwei Pilotlinien gelegt werden, um je eine durchgehende Verbindung von Nord nach Süd und eine von Ost nach West fertig zu stellen. Der Netzgedanke wird so sichtbar, was für die Nutzbarkeit und Akzeptanz wesentliche Aspekte sind.

Für die Pilotrouten bieten sich besonders die südliche Ost-West-Verbindung und die Nord-Süd-Route Mitte an. Beide Routen sind schon jetzt in Teilen stark vom Radverkehr frequentiert und wurden im Beteiligungsprozess ebenfalls mit hoher Priorität und Quantität eingebracht. Diese Routen bieten mit ihrer Verbindungsfunktion einen leicht erkennbaren Mehrwert für die ganze Stadt.

Parallel zu diesem Prozess sollen effizient weitere, mit geringem Aufwand herzustellende Fahrradstraßen eingerichtet werden. Dazu zählen insbesondere die Straßen, bei denen die Umbaumaßnahmen gering sind oder im Zuge von anderen Arbeiten im Straßenraum durchgeführt werden können.

Insbesondere bei der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Unterstützung der Bezirke durch den Senat mit zusätzlichen Mitteln für die Radverkehrsinfrastruktur notwendig. Eine zentrale Kampagne, die für Fahrradstraßen wirbt, über sie aufklärt und auf sie hinweist, könnte den Prozess beschleunigen.

Fazit

Die Studie belegt, dass ein Netz aus Fahrradstraßen und Radschnellwegen in den Berliner Verkehr implementierbar ist. Sowohl die rechtlichen als auch die realen Voraussetzungen sind gegeben: Entsprechende Verkehrsräume sind vorhanden. Wenn nötig, sind mit geringem bis mittlerem Aufwand die verkehrlichen Begebenheiten auf den Radverkehr hin anzupassen (z.B. Fahrbahnbelag, Parkverkehr, Vermeidung von PKW-Durchgangsverkehr). Das vorgelegte Konzept für ein Netz aus Fahrradstraßen und Radschnellwegen ist konzipiert für das aktuelle Radverkehrsaufkommen unter Berücksichtigung erwartbarer Radverkehre auf Grund des neuen Angebots.

Das Konzept liefert die Kriterien für das Netz und die Netzteile. Berlin ist jedoch eine sich stetig verändernde Stadt. Der Netzvorschlag ist damit den sich verändernden Rahmenbedingungen unterworfen. Es können weitere Routen oder andere Prioritätensetzungen durch geänderte Anforderungen notwendig werden. Das Konzept soll daher nicht ein festes Netz als alleiniges Ergebnis liefern, sondern vor allem den konzeptionellen Gedanken und seine Voraussetzungen selbst.

Ein Fahrradnetz steigert die Attraktivität des Radverkehrs und fördert damit dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das Fahrradstraßennetz dient dabei als Radinfrastruktur neben den Radstreifen (und -wegen) in der Hauptstadt. Für den Fahrradverkehr ein lückenloses Netz zur Verfügung zu stellen, wie es bereits für alle anderen Verkehrsträger üblich ist, ist für ein weiteres Wachstum des Radverkehrs unerlässlich.

Darstellung der einzelnen Routen für ein Berliner Fahrradstraßennetz

Priorität Östliche Nord-Süd-Route

(Pankow - Prenzlauer Berg – Mitte – Kreuzberg – Schöneberg)

Die Netzroute bildet bereits bestehende erheblichen und stark steigenden Radverkehre ab. Problemstellen auf dieser Route ergeben sich auf der Schönhauser Allee, die bereits heute eine hohe Verkehrsdichte von Radfahrenden aufweist und bei intensiver Nutzung der Route hinsichtlich der Kapazität für Radfahrende ertüchtigt werden müsste. Insbesondere der Knoten Schönhauser Allee/Torstraße sowie die Einmündung der Kollwitzstraße auf die Schönhauser Allee am Senefelder Platz ist eine Herausforderung. Hier müssen Lösungen erarbeitet werden, die mögliche Konflikte entschärfen - auch hinsichtlich des starken Fußgängeraufkommens im Bereich Senefelder Platz.

Die Einmündung Rochstraße in die Spandauer Straße im Bereich des Nachtbusbahnhofes ist hinsichtlich der Verkehrsführung bei Querung der Spandauer Straße problematisch.

Ein weiterer Problemknoten ist der Innsbrucker Platz. Hier muss eine übersichtliche Verkehrsführung für den Radverkehr implementiert werden.

Verlauf:

Route startet Wisbyer/ Dunckerstraße – auf Fahrradstraßen Dunckerstraße - Stargarder Straße (Ringroute) - bis zur Senefelder Straße - Kollwitzstraße – dann auf Radverkehrsinfrastruktur Schönhauser Allee - Queren der Torstraße - auf bestehenden Fahrradstraßen Max-Beer-Straße – Rochstraße - dann weiter auf Radinfrastruktur zur Museumsinsel – weiter auf den einzurichtenden Fahrradstraßen Bodestraße - Hinter dem Gießhaus – Queren Unter den Linden und Bebelplatz – weiter auf der Markgrafenstraße als Fahrradstraße – Queren Leipziger Straße hinweg zu einzurichtenden Fahrradstraßen (Teilstück der)

Lindenstraße - ETA-Hoffmann-Promenade - Rahel-Varnhagen-Promenade –
Großbeerenstraße - Kreuzbergstraße - hier Verlauf auf südlicher Ost-West-Route
bis zur Crellestraße – dann weiter neuer FS Eberstraße – Querung Insbruckerplatz
– dann weiter auf den Fahrradstraßen Rubensstraße – Semperstraße -
Hedwigstraße - dann weiter auf der Nord-Süd-Route West II.

Priorität Südliche Ost-West Verbindung

(Charlottenburg – Schöneberg – Kreuzberg – Neukölln)

Diese Route verbindet die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf über Schöneberg
und Kreuzberg mit Neukölln. Die Route hat eine Länge von mehr als 14 km und
führt hauptsächlich über neu anzulegende Fahrradstraßen. Fast alle neuen
Fahrradstraßen wurden im Rahmen der Beteiligung vorgeschlagen – insbesondere
Maybachufer und Weigandufer. Besonders problematisch bei der Einrichtung
dürften die großen Knotenpunkte Blissestr./Uhlandstr. und der Südsterne sein. Am
Ende der Route in der Ederstraße stößt sie auf die Fahrradstraße Weserstraße, die
mittel- bis langfristig als Alternative zur Sonnenallee ausgebaut werden soll.
Zudem besteht hier Anschluss zur Ringbahnroute.

Verlauf:

Route startet in Wilmersdorf am Volkspark - im Park zur Mannheimer Straße als
Fahrradstraße – Blissestraße - Uhlandstraße - als Fahrradstraße weiter auf der
Straße am Volkspark - Querung der Bundesallee - Fahrradstraße
Prinzregentenstraße – folgend weiter dem Parkverlauf - ab Freiher-von-Stein-
Straße über die Belzigerstraße bis zur Hauptstraße als Fahrradstraße - Queren der
Hauptstraße - kurzes Stück auf der Helmstraße - über Fahrradstraßen Crellestraße
– Monumentenstraße – Kreuzbergstraße – Bergmannstraße (unterbrochen durch
die bestehende Begegnungszone) – weiter als Fahrradstraße in der
Bergmannstraße bis zum Südsterne – weiter über die Fahrradstraßen Körtestraße -
Grimmstraße - Böckstraße – Querung Kottbusser Damm – weiter über die
Fahrradstraßen Bürknerstraße - Maybachufer - Weigandufer - bis zur Ederstraße.

Mittlere Ost-West Verbindung

(Charlottenburg – Schöneberg – Kreuzberg)

Die Route verbindet Charlottenburg-Wilmersdorf im Westen mit Friedrichshain-Kreuzberg im Osten. Problematisch auf dieser Route sind die Knotenpunkte Bundesallee und der Nollendorfplatz. Die Route kreuzt diverse Nord-Süd-Routen und ist mit einem Ast an den großen Tiergarten angebunden. Darüber hinaus bietet sie am Anhalter Bahnhof die Möglichkeit zum Umstieg in die Nord-Süd-S-Bahn und bindet mit dem Park am Gleisdreieck ein Naherholungsgebiet in das Netz ein. Im Osten bindet es den besonders fahrradaffinen Norden Kreuzbergs an.

Verlauf:

Xantnerstraße – Pariserstraße - Regensburger Straße – **Motzstraße** - Else-Lasker-Schüler-Straße - Pohlstraße - durch den **Park am Gleisdreieck** – weiter als Fahrradstraße auf der Schönebergerstraße - ab der Schönebergerbrücke auf bestehenden Radverkehrsanlagen bis zum **Park am Tempodrom** - weiter bestehender Fahrradstraße in der Halleschenstraße - durch den Grünzug bis zur **Markgrafenstraße**, dieser folgt sie auf der zentralen Nord-Süd-Route - dann weiter auf neuer Fahrradstraße **Ritterstraße** - Kottbusser Tor.

Nördliche Ost-West-Verbindung / Spreeroute

(Spandau – Moabit – Mitte)

Die Route weist auf Grund ihrer räumlichen Nähe zur Spree nur kleinere Konfliktbereiche auf. Zum großen Teil verläuft die Route auf Radwegen entlang des Ufers. Die Route wird ergänzt durch einige Äste die Varianten zur besseren Erschließung bilden. Insbesondere der Ortsteil Moabit wird über diese Route erschlossen.

Neben der überregionalen Verbindungsfunktion bindet die Route die Verkehrsknotenpunkte Hauptbahnhof und Friedrichstraße in das Routennetz ein. Von hier bietet sich die Gelegenheit zum Umstieg in den Schienenpersonennahverkehr.

Verlauf:

Route startet in Spandau - entlang der Spree - bis zur Mündung des Landwehrkanals – ab hier auf dem Radweg am Kanal parallel zum Einsteinufer – dann auf Radinfrastruktur der Straße des 17. Juni – weiter auf neu einzurichtenden Fahrradstraßen Bartningallee – Moabiterbrücke - Holsteinerufer - ab der Stadtbahnbrücke auf dem Radweg entlang der Spree - entlang John-Foster-Dulles-Allee auf bestehender Radinfrastruktur – dann Radweg am Spreeufer bis zur Wilhelmstraße, die gequert wird - dann als Fahrradstraße dem Spreeverlauf entlang des Bahnhofs Friedrichstraße bis zur Museumsinsel.

Westliche Nord-Süd-Route (Charlottenburg-Wilmersdorf)

Diese Route in Charlottenburg-Wilmersdorf verläuft auf den einzurichtenden Fahrradstraßen Schlüterstraße, Württembergische Straße, Fehrbelliner Platz über die Barstraße und Barbrücke zum Heidelberger Platz. Sie kreuzt dabei mehrere der Ost-West-Verbindungen und hat Anschluss an den ÖPNV.

Westliche Nord-Süd-Route II (Reinickendorf – Mitte – Charlottenburg)

Aus Reinickendorf kommend führt diese Route durch Rehberge über das Dohnagestell, das Nordufer und die Putlitzbrücke zur Birkenstraße, auf der die Route dann als Fahrradstraße über die Wilsnackerstraße bis zur Straße Altmoabit verläuft, um dann weiter als Fahrradstraße auf der Kirchstraße über die Moabiter Brücke auf der Bartningallee, der Klopstockstraße bis zur Straße des 17. Juni geleitet zu werden. Über die Fasanenstraße wird die Route dann ebenfalls als Fahrradstraße Richtung Süden geführt. Ab dem Hohenzollerndamm dann auf der Nokolsburgerstraße um dann der Ost-Westroute bis zum Prager Platz zu folgen und über die Fahrradstraßen Prinzregentenstraße, Handierystraße, Schmargendorfer Straße, Hedwigstraße, Fregestraße, Alsenstraße, Düppelstraße zum Herman-Ehlers-Platz zu führen.

Ab hier erfolgt die Nutzung der Radverkehrsanlagen am Wolfensteindamm ab

dem sich die Route teilt. Ein Ast läuft durch die Grünanlagen zum Teltowkanal, der andere Ast verläuft über die einzurichtenden Fahrradstraßen Gardeschützenweg und Curtiusstraße weiter parallel zur S-Bahn.

Ringbahn-Route

Die Route verläuft komplett entlang der östlichen Ringbahn, verbindet damit den Wedding mit Prenzlauer Berg, weiter mit Friedrichshain und Neukölln und bietet dabei Anschluss an diverse radiale Verkehrslinien. Sie kreuzt sich auch mit diversen Routen aus diesem Fahrradstraßennetz. Mit dem Tempelhofer Feld durchquert sie ein Naherholungsgebiet und verbindet es mit den Wohngebieten in Neukölln und dem Bahnknoten Südkreuz.

Die Route bietet neben einer Rad-Alternative auch eine gute Verknüpfung zu den diversen Knotenpunkten des ÖPNV an der Ringbahn und trägt zur Stärkung der Kombination Rad-ÖPNV-Rad bei.

Problematisch dürfte das kurze Stück auf der Scharnweberstraße sein, die von der Straßenbahn genutzt wird. Hier muss ggf. ein Kompromiss bei der Streckenführung in Kauf genommen werden, alternativ sind die neuen Verfahren zur Gummierung von Straßenbahnschienen zu prüfen und einzusetzen.

Verlauf:

Start südlich des **Humboldthains** – über die neu auszuweisenden Fahrradstraßen Scheringstraße – Gustav-Meyer-Allee - Rügener Straße – **Gleimstraße** - Stargarder Straße - Prenzlauer Allee – ab hier durch den **Thälmannpark**– am S-Bahnhof Greifswalder Straße Querung der Greifswalder Straße – weiter auf neu einzurichtender Fahrradstraße Anton-Saefkow-Straße – vorbei am **Velodrom** – über neu einzurichtende Fahrradstraßen Hermann-Blankenstein-Straße - Pettenkoferstraße - Querung der Frankfurter Allee – über die Fahrradstraßen Jessnerstraße - Scharnweber Straße – sodann auf die vorhandene Infrastruktur an der Gürtelstraße - Querung des **Ostkreuzes** - Route weiter auf der Kynaststraße über die Fußgänger und Radfahrerbrücke bis zum **S-Treptower Park** - dann

Nutzung der Infrastruktur der Eisenbrücke bzw. Eisenstraße - Querung der Straße am Treptower Park – dann als Fahrradstraße auf der Eisenstraße – weiter über den Eisensteg (hierfür muss der Eisensteig mit Rampen ausgestattet werden) – dann folgend der südlichen Ost-West-Verbindung – **Sonnenallee** – weiter auf den neu einzurichtenden Fahrradstraßen Saalestraße - Emserstraße - Oderstraße – Querung der **Tempelhofer Freiheit** – weiter auf der Hoepfnerstraße - Werner-Voss-Damm - Bahnhof **Südkeuz**.