

HINTERGRUNDINFOS RADSCHNELLWEGE

Radschnellwege

Die Radschnellverbindungen sollen von den Außenbezirken bzw. dem Berliner Umland bis in die Innenstadt führen. Sie sollen vor allem dort entlang führen, wo stark genutzte Pendlerverbindungen entlastet werden können. Die Radschnellverbindungen sollen insbesondere Bezirkszentren und Gewerbestandorte mit vielen Arbeitsplätzen wie Adlershof, Buch oder zukünftige Entwicklungsgebiete wie Tegel anbinden. Zusätzlich wäre eine möglichst durchgängige Radschnellverbindung entlang des S-Bahn-Rings wünschenswert.

Ideensammlung für Radschnellwege auf „fahrradnetz-berlin.de“

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat dazu aufgerufen, über ihre Internetseite „fahrradnetz-berlin.de“ geeignete Routen zu nennen. Bislang wurden weit über 100 Kilometer an möglichen Radschnellverbindungen gesammelt, die nun detailliert geprüft werden können.

VERBINGUNG	LÄNGE
Adlershof – Kreuzberg	15 km
Buch – Pankow	9 km
Flughafen Tegel/Schwarzwelberstraße – Hauptbahnhof	5 Km
Henningsdorf – Bornholmer Straße	18 km
Rathaus Spandau – Straße des 17. Juni	12 km
Heerstraße von Wilhelmstraße – Theodor-Heuss-Platz	7 km
Wannsee – West Kreuz	11 km
Griebnitzsee – Zehlendorf	8 km
Teltow – Potsdamer Platz	13 km
Warschauerstraße – Zoologischer Garten (Landwehrkanal & Radbahn)	8 km
Elsterwerder Platz – Ostkreuz	6 km
Niederschöneweide – Ostkreuz	7 km
Siemensbahn	3,5 km
Stammbahn	8 km
→ <i>Insgesamt</i>	<i>ca. 130 km</i>

Die genaueren Routenverläufe sind auf fahrradnetz-berlin.de einzusehen.

Warum Radschnellwege/ Radschnellverbindungen?

- Radschnellwege sind für Pendler aus den Außenbezirken und dem Speckgürtel attraktiv und entlasten Hauptstraßen, Autobahnen und auch den ÖPNV
- Mit Pedelecs sind längere Distanzen ab 10 km problemlos mit dem Fahrrad bewältigbar. Dafür braucht es jedoch eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der man zügig vorankommt ohne zu häufig anhalten zu müssen und auf der unterschiedliche Geschwindigkeiten möglich sind
- Radschnellwege haben wegen ihrer Sichtbarkeit eine große Öffentlichkeitswirkung für das

Thema Radverkehr. Sie sind damit ein Instrument, um dem Radverkehr insgesamt ein größeres Gewicht zu verschaffen.

- Radschnellwege müssen in eine Vielzahl anderer Maßnahmen zur Radverkehrsförderung eingebettet werden, von der Schaffung von Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen über die Einrichtung von Fahrradstraßen bis zum Aufstellen von Abstellanlagen.

Daraus ergeben sich folgende Kriterien für gute Radschnellverbindungen:

- Wünschenswerte Mindestlänge von 5 Kilometern
- Direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung
- Kreuzungsfreie Führung oder weitest gehende Bevorrechtigung an Knotenpunkten, wenn möglich Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle), möglichst geringe Wartezeiten an LSA (max. 30 Sekunden)
- Weitgehende Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- mögliche Führungsformen: bauliche Radwege, getrennter Geh- und Radweg, Fahrradstraße, Radfahrstreifen (Bauliche Trennung vom MIV bei Radfahrstreifen). Ausgeschlossen sind: verkehrsberuhigte Bereiche, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, Schutzstreifen
- Breite möglichst 4 Meter im Zweirichtungsverkehr zzgl. Sicherheitstrennstreifen, 3 Meter im Einrichtungsverkehr zzgl. Sicherheitstrennstreifen
- im Regelfall farbliche Markierung an Kreuzungen und bei angrenzendem Fuß- und Radweg
- Beleuchtung
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- durchgängige Fahrradwegweisung, Infotafeln, Beschilderung
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

Weitere Kriterien, deren Umsetzbarkeit wir diskutieren, sind:

- max. 20% längerer Weg im Vergleich zur kürzesten Verbindung und 10% im Vergleich zu parallelen Hauptverkehrsstraßen
- Eignung bisheriger Multifunktionswege bei geringer Fußgängerfrequenz oder ausreichender Breite, um Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zu vermeiden
- Möglichst unabhängig vom KFZ-Verkehr geführt
- Die Standards für Radschnellwege sollten auf mindestens 90% der Strecke eingehalten werden, auf den restlichen max. 10% mindestens die Standards der ERA 2010