

I. Radverkehrsplan des Landes Berlin (Radverkehrsplan Berlin - RVP)

Horst Mentz

Stellv. Fachausschussvorsitzender

Aufbauend auf dem **Berliner Mobilitätsgesetz** (beschlossen im Juli 2018) und dem **Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr - StEP M+V** (März 2021) wird von der Senatsverwaltung für das Jahr 2030 beim Modal Split (Anteil der Verkehrsmittelwahl) ein Radverkehrsanteil von 23 % der Berlinerinnen und Berliner angestrebt. Derzeit liegt er bei 18 %. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Senat im September 2021 den **Berliner Radverkehrsplan (RVP)** beschlossen. Mit diesem neuen Planwerk werden der Umfang sowie die Qualitätsstandards für die Planung und Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen in Berlin vorgegeben.

Wesentliches Element des Radverkehrsplans ist die Definition eines Radverkehrsnetzes, das wiederum aus

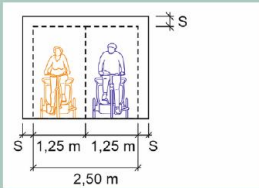
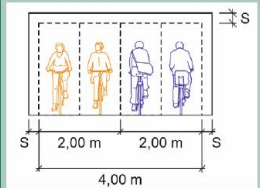
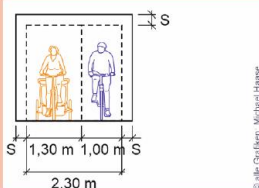
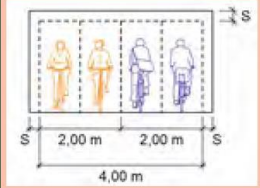
- einem Radvorrangnetz mit einer Länge von 865 km und
- einem Ergänzungsnetz mit einer Länge von 1.506 km



besteht. Das Vorrangnetz, bestehend aus den wichtigsten städtischen Verbindungen, soll prioritär ausgebaut werden und hat eine Regelbreite von 2,50 Metern. In einem zweiten Schritt sollen das Ergänzungsnetz sowie die Radwege an Hauptverkehrsstraßen (ca. 550 km), die nicht zum Radverkehrsnetz gehören, mit einer Regelbreite von 2,30 Metern das Radvorrangnetz vervollständigen. Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Netzelemente des Radverkehrsnetzes Berlin mit den ermittelten Längen.

Netzelement	Länge	Davon Hauptverkehrsstraßen (RIN Stufen I-III)
	[km]	
Radvorrangnetz	865	385
Ergänzungsnetz	1.506	461
Gesamtlänge	2.371	846

Insgesamt weist der Radverkehrsplan eine Gesamtlänge von über 3.000 Kilometern aus!

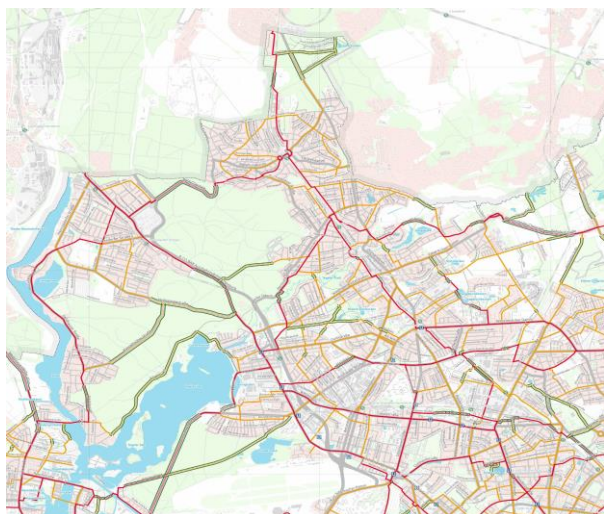
Vorgesehene Breitenstandards:

Standard	Einrichtungsverkehr Radweg, (geschützter) Radfahrstreifen	Zweirichtungsverkehr Sonderweg, (selbstständiger) Radweg, Fahrradstraße
Radvorrangnetz	Regelmaß 2,50 m 	mindestens 4,00 m (abhängig vom Begegnungsfall) 
Basis-Standard	Regelmaß 2,30 m Mindestmaß 2,00 m 	mindestens 4,00 m (abhängig vom Begegnungsfall) 

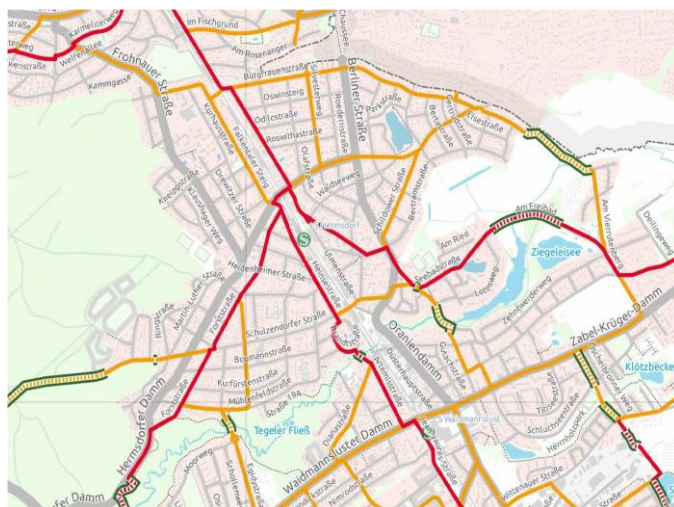
 Lichter Raum
  Verkehrsraum
 S = Sicherheitsraum

Neben Netzplänen und Qualitätsstandards zum Radwegebau enthält der Radverkehrsplan auch Aussagen zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen, zur weiteren Öffentlichkeitsarbeit und zur Evaluation von Zielen.

Auszug aus dem Radverkehrsnetz (als anschauliches Beispiel)



Bereich Reinickendorf



Bereich Hermsdorf

Die beiden Planausschnitte zeigen das vorgesehene Radwegenetz von Reinickendorf und, etwas detaillierter, den Gebietsausschnitt von Hermsdorf. Die roten Linien kennzeichnen das Vorrangnetz, die orangenen Linien das Ergänzungsnetz.

Mit dieser fachlichen Einschätzung legt der Senat mit dem Radverkehrsplan nun die entsprechenden Rahmenbedingungen für ein umfassendes Investitionsprogramm für neue Radverkehrsinfrastrukturen in Berlin fest. Aufbauend auf diesen Netzüberlegungen gilt es jetzt, im nächsten Schritt konkrete Projekte für die einzelnen Netzabschnitte zu entwickeln. Dabei muss eine Gesamtabwägung zwischen dem Rad- und Fußverkehr, aber auch zwischen den Belangen des ruhenden und fließenden Verkehrs sowie eine entsprechende Bürger*innenbeteiligung erfolgen.

Aus den Vorgaben des Radverkehrsplans zur Herstellung des Vorrangnetzes ergibt sich ab 2022 pro Bezirk die Notwendigkeit der Realisierung von durchschnittlich 3,5 Kilometern, im Folgejahr von 5 Kilometern. Ab 2024 fallen durchschnittlich 8 Kilometer pro Bezirk an. Eine wahrlich große Herausforderung.

Sämtliche Graphiken und Plandarstellungen sind Auszüge aus dem Radverkehrsplan. Dieser ist hier einsehbar: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/>

II. Anmerkungen zum Radverkehrsplan des Landes Berlin

Lennart Weyandt

Mitglied des Fachausschusses Mobilität; (Mitarbeit: Sybille Uken, Vorsitzende des Fachausschusses)

Nach Lektüre des Radverkehrsplans (RVP) ¹, des Netzplans und der Veröffentlichungen dazu auf www.berlin.de ergeben sich folgende Anmerkungen.

¹ Berliner Mobilitätsgesetz (MobG): § 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/>; Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) Seite 49: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere_stepmove.pdf [13.3.2022].

Die konkreten Beispiele sind aufgrund des planerischen Gesamtumfangs Einzelfälle. Da Muster sich regelmäßig wiederholen, lässt sich daran eine Gesamtwirkung auf den RVP insgesamt ableiten.

1.) **Alle Radverbindungen auch in den RVP**

a.) Radschnellverbindungen werden explizit nicht im RVP behandelt.² Dies steht in einem Spannungsverhältnis zu § 45 Abs. 4 S. 2 MobG BE. Zugleich werden aber Trassen(anteile) der Radschnellverbindungen teilweise doch im RVP ausgewiesen (z. B. Königsweg/ Kronprinzessinnenweg oder Teltowkanalroute).

Weiterhin erstaunlich: Es gibt nur zentral zulaufende Trassen, aber keine Links/Tangenten nur durch Außenbezirke.

b.) Auch Radverkehrsanlagen neben Vorrang- und Ergänzungsnetz in den RVP: Nach 2.3.4.3 RVP/ § 43 Abs. 1 MobG BE sind alle Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen auszustatten. Der RVP selbst markiert dies im Netzplan nicht, sondern nur Vorrang- und Ergänzungsnetz.

2.) **Soziale Orte im RVP besser vernetzen**

Nach der Methodik des RVP wurden Zentren nach „StEP Zentren 2030“³ miteinander verbunden und in einem zweiten Schritt auf Anbindung von Schulen und S-/U-Bahnhöfen geprüft.⁴ Weitergehende soziale Orte wie Kirchen, Kinderbetreuungseinrichtungen oder Orte für Senior*innen werden hingegen nicht erwähnt.

Dabei sieht § 41 Abs. 1 S.1 MobG BE dies vor.

3.) **Transparente Interessen-Beteiligung**

Es ist nicht eindeutig ersichtlich, ob die Gruppe der am RVP beteiligten verschiedenen Akteur*innen neben dem Gremium FahrRat nach § 37 Abs. 7,8 MobG BE, dem Bündnis für den Radverkehr sowie die Öffentlichkeit auch Akteur*innen von ÖPNV und Fußverkehr umfasst.

4.) **Regeleinhaltung im Radverkehr**

Der RVP hält sich bezüglich Maßnahmen zur Einhaltung der Verkehrsregeln durch Radfahrende zurück.

Gewählte Routen und bisherige Beschaffenheit

Die Fahrbahnen einiger Routen besteht aus Pflasterung.

Selbst mit Federung am Fahrrad entbehrt diese Oberfläche den mit „bequem“ bezeichneten Komfort in § 41 Abs. 1 MobG BE. Insbesondere bei Regen wird dieser Straßenbelag auch sicherheitsrelevant. Hauptverkehrsstraßen (StEP MoVe) sollen nach § 43 Abs. 1 MobG BE sogar erschütterungsarmen und gut befahrbarer Belag aufweisen.

Eine flächendeckende bauliche Veränderung scheint in Anbetracht des Zeithorizonts fraglich. Jedenfalls widerspricht eine flächige Versiegelung dem Prinzip der Schwammstadt.

² „Die Radschnellverbindungen sind bis auf weiteres nicht Teil des Radverkehrsnetzes. Sie haben eigene Standards.“ <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/> [13.3.2022]. „Im Rahmen der ersten Fortschreibung des Radverkehrsplans soll der „Plan Radschnellverbindungen“ in den Radverkehrsplan integriert werden.“, <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/> [13.3.2022]; s.a. RVP, S. 7.

³ <https://stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/zentren/zentren2030/index.shtml> [13.3.2022].

⁴ Vgl. RVP, 2.3.2 Methodik.

Direkte Wegeführung

Vorrangstrecken, aber auch die Wegführung des Ergänzungsnetzes, sollten auf Trassen laufen, die - ähnlich dem heutigen MIV - geradlinig durch die Bezirke laufen. Dies normiert § 41 Abs. 1 MobG BE dadurch, dass Verbindungen schnell, bequem und sicher sein sollen.



Am Beispiel dieser Ost-West-Route in Wilmersdorf ist dies gut dargelegt. Zickzack mit vielen Kreuzungen ist kein Wegevorrang, viele Abbiegevorgänge erhöhen Risiken.

Qualitätsstandards an engen Hauptverkehrsstraßen/ Entflechtung von Verkehr: Fahrradstraßen auch auf Hauptverkehrsstraßen

Der RVP benennt Qualitätsstandards. Die Maße der Radinfrastruktur finden sich etwa in 3.2.3 RVP. Sie sollen nach § 36 Abs. 5 MobG BE objektive und subjektive Sicherheit garantieren. Das bedeutet häufig praktische Umgestaltungen insbesondere für gute Sichtbeziehungen (z. B. § 38 Abs. 2 MobG BE an Knotenpunkten).

Radinfrastruktur soll auf Hauptverkehrsstraßen (StEP I - III) nach § 43 Abs. 1 MobG BE sicheren Abstand zum ruhenden Verkehr aufweisen und ausreichend breit zum sicheren Überholen sein. Hauptverkehrsstraßen werden weiterhin auch durch den MIV genutzt. Es gibt Hauptverkehrsstraßen (mit ÖPNV-Nutzung), wie etwa die Laubacher Straße in Wilmersdorf (wo die Beschleunigung der Buslinie 101 schon vor vielen Jahren scheiterte), die baulich bereits jetzt eher enge Fahrbahnen aufweisen. Radwegvorgaben aus dem Vorrangnetz könnten dann nur errichtet werden, wenn MIV die gleiche Fläche nutzt, oder wenn das Stadtgrün und der zwischenliegende ruhende Verkehr weicht. Ersteres ist der Sicherheit abträglich und steht im Konflikt mit der baulich gewünschten Trennung, letzteres ist Verlust von Biomasse und Fußweg.

Es erschließt sich nicht, warum in solchen Fällen nicht eine ausschließliche Fahrradstraße mit Ausnahme für Anlieger*innen und ÖPNV geschaffen wird.

Das „Gießkannenprinzip“ für Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen ist nicht nachvollziehbar. Fahrradstraßen sind nach § 44 MobG BE nur auf sogenannten Nebenstraßen vorgesehen. Die Normüberschrift „Fahradstraßen und Nebenstraßen“ impliziert, dass keine Fahrradstraßen auf Hauptverkehrsstraßen geben wird. Wenn aber nach § 44 Abs. 1 MobG BE Fahrradstraßen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre dienen, ist es un schlüssig, warum dann

nur Nebenstraßen in Betracht kommen, dafür wiederum aber die stadtweite Bedeutung zu prüfen ist.

Konfliktvermeidung an Knotenpunkten durch getrennte Korridore

Aus 3.3.4.1 RVP ergibt sich, dass an Kreuzungen zur Konfliktvermeidung die verschiedenen Verkehrsströme (Fuß-, Rad-, Kraftfahrzeug-Verkehr) so zu führen sind, dass Konflikte vermieden werden. Hier sollte die Grundannahme einer erneuten Prüfung zugeführt werden: Es erschließt sich auf den meisten Straßen nicht, warum auch künftig alle Verkehrsräume von allen Mobilitätsarten zu teilen sein sollten.

Durch die in § 44 Abs. 1 MobG BE erkannte Entflechtungswirkung könnten in konsequenter Anwendung dieses Ansatzes durch weitgehend getrennte Netze von MIV und Radverkehr an Kreuzungen kostenintensive Umgestaltungen und Wegeführungen entfallen. Ausnahmen für Hauptverkehrsstraßen erscheinen sinnvoll. Für die Feingliederung kann der RVP weiterhin greifen.

Bauliche Abtrennungen

Nach § 43 Abs. 2 MobG BE/ 3.3.3.5 RVP sollen Radwege an Hauptverkehrsstraßen vor unzulässigem Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge geschützt werden. Gemäß 3.3.3.4 RVP sollen gegen Durchgangsverkehr in Wohnquartieren untergeordnete Straßen durch Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen, Poller etc. baulich angepasst werden. Dies kann Rettung und Service erschweren.

Der Radverkehrsplan ist im Übrigen auch an den in § 36 MobG festgelegten besonderen Zielen der Entwicklung des Radverkehrs zu messen. Hervorgehoben werden insbesondere die §§ 3 - 15 des Gesetzes, die hohe Anforderungen an Mobilität für alle, menschen- und stadtrechten Verkehr, Inter- und Multimodalität, Verkehrssicherheit und die Gestaltung der Infrastruktur stellen. „Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.“⁵

III. Abschließende Bemerkung

Der Radverkehrsplan ist ein erster Schritt in die richtige Richtung - und sehr ambitioniert. Die von uns aufgezeigten Punkte sollten bei der konkreten Ausgestaltung der Radwegeplanung berücksichtigt werden. Oberstes Gebot bei der Planung und Umsetzung ist die Mobilitätssicherheit für alle.

Fraglich bleibt für uns, ob die Ausweisung von Fahrradstraßen auf Hauptverkehrsstraßen in den Außenbezirken praktikabel ist.

⁵ § 4 Abs. 3 und 4 MobG