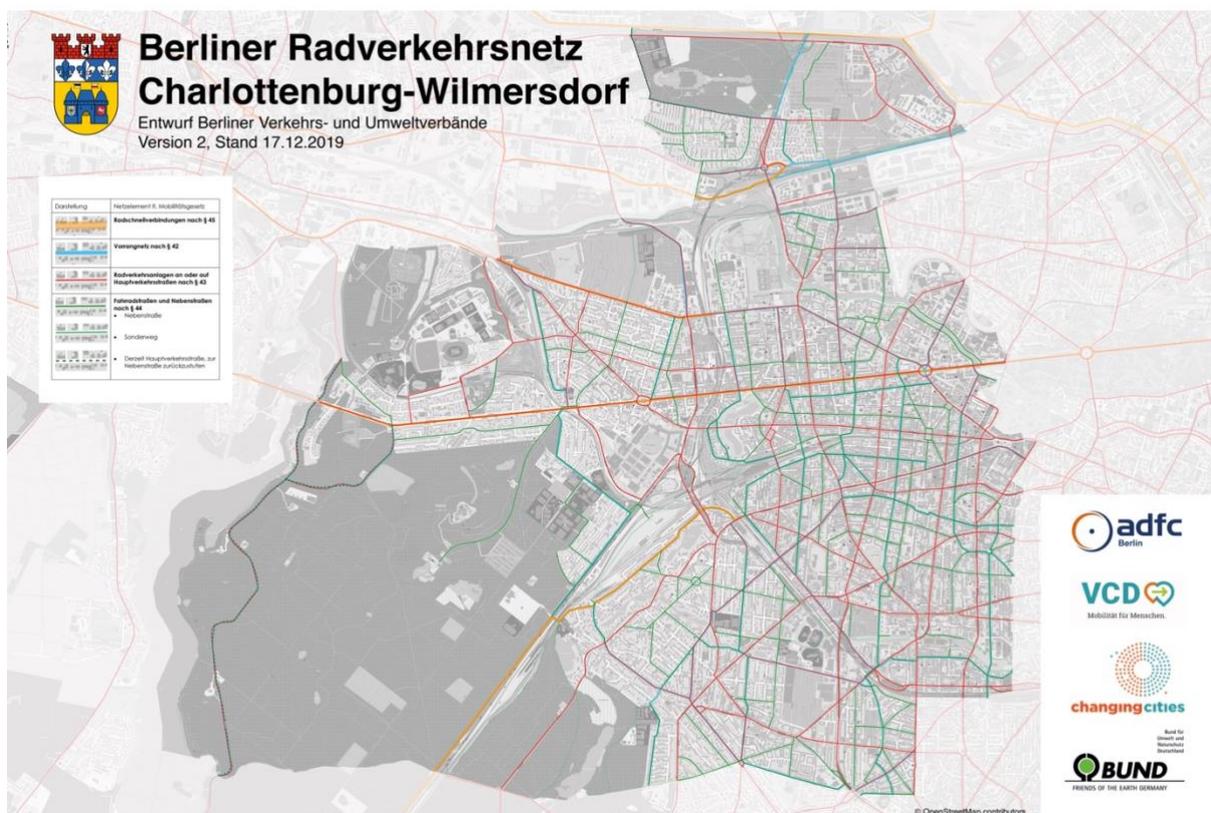


Übergabe des Radnetzes 2.0 der Verbände an den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf am 24.2.2020

Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht für Radfahrerinnen und Radfahrer ein stadtweites Netz aus sicheren und bequemen Verbindungen vor. Der Netzplan sollte von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes erarbeitet werden (§41 (3) MobG) und hätte daher schon im Juli 2019 vorliegen müssen. Das Radverkehrsnetz stellt ein Zielnetz für das Jahr 2030 dar (§ 41 (4) MobG).

Vier Verkehrs- und Umweltverbände stellten bereits im Oktober 2018 einen eigenen Entwurf vor. Entwickelt wurde er von mehr als 30 Ehrenamtlichen aus allen zwölf Bezirken, die dafür ihr planerisches Know-how, ihre detaillierten Ortskenntnisse und jahrelangen Alltagserfahrungen mit dem Rad einsetzen konnten. Im Dezember 2019 wurde die Version 2.0 mit etlichen Überarbeitungen und Fehlerkorrekturen der Senatsverwaltung übergeben und veröffentlicht.

Die beteiligten Verbände Netzwerk Fahrradfreundliches Charlottenburg-Wilmersdorf des Changing Cities e.V., die Stadtteilgruppe City West des ADFC Berlin und der VCD Nordost übergeben jetzt das Radnetz 2.0 mit dem Angebot einer intensiven und konstruktiven Zusammenarbeit an den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.



1) 110 km Nebenstraßen für den Radverkehr – 10 km pro Jahr bis Ende 2030

Das Radnetz 2.0 der Verbände umfasst im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ca. 110 km Fahrradstraßen und Nebenstraßen nach § 44 Mobilitätsgesetz (MobG). Diese sollen so gestaltet werden, dass dem Radverkehr nach Möglichkeit Vorrang eingeräumt wird und der Kfz-Durchgangsverkehr verhindert wird.

Ergänzt wird es durch ein qualitativ hochwertiges Vorrangnetz (§ 42 MobG) für besonders wichtige Verbindungen mit gesamtstädtischer Bedeutung. Auf dem Vorrangnetz sollen Radfahrende besonders zügig vorankommen. Es besteht aus Fahrradstraßen, Wegen abseits der überfüllten Straßen oder auch qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Das Vorrangnetz erlaubt ein bequemes, stressfreies, sicheres und flottes Vorankommen mit dem Rad und vernetzt die Kieze nach Möglichkeit abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Wir fordern den Bezirk auf, die Ausweisung und geeignete Ausgestaltung von Nebenstraßen für den Radverkehr und Einführung neuer sowie Verbesserung von bereits ausgewiesenen Fahrradstraßen entschlossen voranzubringen und so bis Ende 2021 die ersten 20 km umzusetzen. Erste Kandidaten sind z.B. Prinzregentenstraße, Fasanenstraße, Pariser Straße - Xantener Straße, Mommsenstraße - Gervinusstraße - Heilbronner Straße - Georg-Wilhelm-Straße, Windscheidstraße - Droysenstraße – Nestorstraße

Für das Vorrangnetz sollte der Bezirk bereits jetzt alle Möglichkeiten nutzen, um dem Radverkehr Vorrang einzuräumen und den Kfz-Durchgangsverkehr auf diesen Straßen zu verhindern, auch wenn Teilabschnitte oder Knotenpunkte erst später mit Beteiligung der Senatsverwaltung mit Vorrang für den Radverkehr gestaltet werden können.

2) Verkehrsberuhigung und Radverkehr zusammen denken – Erprobung mit den ersten „Kiezblocks“

In Berlin entwickeln sich immer mehr Initiativen von Bewohnern, die ihr Quartier vom Kfz-Durchgangsverkehr befreien, Flächen umnutzen und ihre Nachbarschaft lebendiger gestalten wollen. Einige Bezirke wetteifern schon um den ersten Kiezblock zum Beispiel nach Vorbild der Superblocks in Barcelona. (Weitere Informationen z.B. unter <https://changing-cities.org/kampagnen/kiezblocks/>)

Wir sehen in dem Wunsch nach Verkehrsberuhigung und unseren Forderungen nach Nebenstraßen im Radverkehrsnetz keinen Konflikt, sondern eine gemeinsame Chance, Kieze über Nebenstraßen so miteinander zu vernetzen, dass ein Großteil der täglichen Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden kann und die Autobenutzung hierfür zunehmend entbehrlich wird.

Die Bezirksverordnetenversammlung hat vergangene Woche den Antrag zur Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Karl-August-Kiez verabschiedet ([Drucksache 1342/5](#)), der eine Verkehrsberuhigung des gesamten Bereiches zwischen Hauptverkehrsstraßen umfasst, die nicht über ausreichende

Radinfrastruktur verfügen. Durch den Karl-August-Kiez verlaufen über die Schillerstraße und die Krumme Straße schon jetzt wichtige Verbindungen des Ergänzungsnetzes, die auch im Radnetz 2.0 der Verbände als Nebenstraßen im Vorrangnetz weiterhin Bestand haben sollen – mit gutem Fahrbahnbelag und mit dem Rad in Fahrradgeschwindigkeit befahrbar.

Wir bieten dem Bezirk eine konstruktive Beteiligung an der Ausarbeitung neuer Konzepte zur Verbindung von Radverkehr, Fußverkehr und Verkehrsberuhigung in Kooperation zwischen Verbänden, Initiativen und Verwaltung an, um den Bezirk gemeinsam lebenswerter zu gestalten und die Attraktivität der aktiven Mobilität mit dem Fahrrad und zu Fuß als Alternative zum Auto für Wege in der Stadt auszubauen.

3) Stark machen für sichere Hauptverkehrsstraßen – die wichtigsten Radverbindungen zuerst

Auch wenn die Hauptverantwortung für die Planung von sicher und gut befahrbaren, geschützten Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen (§ 43 MobG) bei der Senatsverwaltung liegt, fordern wir den Bezirk auf sich sowohl für Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch für eine baldige Umgestaltung der wichtigsten Radverbindungen über Hauptverkehrsstraßen einzusetzen und entsprechende Planungen der Senatsverwaltung zu unterstützen. Dies soll auch die überfällige Ausweitung des Busspurnetzes sowie neue Ansätze für den Lieferverkehr und die Reduzierung des Parkraumangebots an Hauptverkehrsstraßen umfassen.

Zu Hauptverkehrsstraßen mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr als Teil des Vorrangnetzes zählen u.a. die Paulsborner Straße, Lise-Meitner-Straße, Richard-Wagner-Straße, Otto-Suhr-Allee, Fürstenbrunner Weg, Forckenbeckstraße.

Weitere Hauptverkehrsstraßen mit besonderer Priorität für den Radverkehr sind die Kaiser-Friedrich-Straße, Lewishamstraße, Brandenburgische Straße, Hardenbergstraße, Kantstraße und andere, die bisher über keine Radverkehrsanlagen verfügen.

Jetzt starten und schrittweise verbessern

Solange von der Senatsverwaltung kein neuer Netzplan vorgelegt wird, sollte das Radnetz 2.0 der Verbände ab sofort auf der Bezirksebene als Orientierung für Abstimmungen und Planungen verwendet werden.

Für die Beteiligung des Bezirks an der Ausarbeitung des Netzplans der Senatsverwaltung bitten wir darum, das Radnetz 2.0 der Verbände entsprechend zu berücksichtigen.

Weitere Informationen

Link zum Radnetz 2.0 Charlottenburg-Wilmersdorf: <http://u.osmfr.org/m/422692/>

[Erläuterungen zum Radnetz 2.0](#)

Pressemitteilung zur Übergabe des Radnetzes 2.0 der Verbände an die
Senatsverwaltung:

[Pressmitteilung Changing Cities](#)

[Pressemitteilung ADFC](#)

Link zum Radnetz 2.0 Berlin: <http://u.osmfr.org/m/254441>

Ansprechpartner*innen für Ihre Rückfragen

Ulrich Deiters

ulrich.deiters@posteo.de

Tamara Mitransky

tamara.mitransky@adfc-berlin.de

Joachim Schmitt

joachim.schmitt@vcd-nordost.de

Kerstin Leutloff

kerstin.leutloff@changing-cities.org

Henning Voget

henning.voget@adfc-berlin.de

Netzwerk Fahrradfreundliches
Charlottenburg-Wilmersdorf
(Changing Cities e.V.)

ADFC Berlin
Stadtteilgruppe City-West

VCD Nordost