Admin des Pads: Andreas Paul (andreas.paul@wikipedia.de)

Redakteure: Andreas Paul, Susanne Jäger, Tamara Mitransky, Henning Voget, Eckard Gauterin, Stefan Lehmkühler

---

Dieses Pad dient zur Festlegung der Standards des Vorrangnetzes für Fahrräder in Berlin (2019).

Das Vorrangnetz definiert ein Hauptwegenetz für den Radverkehr, das unabhängig von bestehenden Einteilungen in Haupt- und Nebenstraßen ist.

1.) wichtige Netzknotenpunkte nach funktionaler Aufteilung (Quell- und Ziel)

- Ortsteilzentren aus "Zentrendefinition" (Anlehnung Zentrenkonzept)
- größerer Arbeitgeber oder Gewerbezentrum
- große Wohnstandorte oder Quartiere /Kieze mit eigenen erkennbaren Zentrum (basierend/überschneidend mit LORs (lebensweltlich orientierte Räume) bzw. PLRs (Planungsräume))
- große Ausbildungsstandorte (Hochschule, OSZ, große Schulstandorte)
- größere Forschungs- oder Klinikstandorte
- große Sportzentren und wichtige Erholungspunkte (Stadien, große Parks, Bäder, ...)
- touristische Ziele, Museen, Kirchen, Bauwerke
- Flughäfen, Über- und regionale Bahnhöfe, alle schienengebundene Umsteigebahnhöfe

2.) Funktion des Vorrangnetzes:

- das Vorrangnetz stellt die wichtigen Verbindungen her - daran können die Nahbereichsnetze angeschlossen werden
- diese wichtigen Verbindungen bilden eine wesentliche Grundlage für die Verkehrswende
- die definierten Netzknotenpunkten sind durch ein dezentrales, spinnenförmiges Netz zu verbinden, anzustreben ist eine Maschenbreite von max. 3 km in den Aussenbezirken, Innenstadt max. 2 km
- das Vorrangnetz muß geeignet sein, um Zielpunkten in mittleren bis weiteren Entfernungen zu erreichen
- bei der Abbildung von Luftlinien auf die endgültige Streckenführung dürfen die in der ERA definierten Anforderungen an die Netzplanung nicht unterschritten werden (beispielsweise Faktor für Umwege max. 1,2)
- Abbildung von gewünschten Verbindungen darf nicht ausschliesslich auf bestehenden Wegen geplant werden; für wichtige Lückenschlüsse müssen auch Ingenieurbauwerke geplant oder instandgesetzt werden, insbesondere wenn dadurch erhebliche Umwege vermieden werden

3.) Merkmale des Vorrangnetzes

- ganzjährige Nutzung - Winterdienst ist gewährleistet
- durchgehdurchgehendeende Vorfahrt-/Vorrang-Regelung für den Radverkehr

- selbsterklärende Wegeführung mit einheitlicher und hochwertiger Beschriftung nach den Knotenpunkten
- Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln (intermodale Nutzung) sichere Abstellanlagen, Leihräder, Reparaturstationen, ...

Führungsformen

- möglichst nicht an Hauptstraßen des Kfz Verkehrs, bei Führung im Nebenstraßennetz Einschränkungen durch motorisierten Durchgangsverkehr verhindern.
- Bei Führung an Hauptstraßen des Kfz Verkehrs muss ein störungsfreies Nebeneinander verschiedener Geschwindigkeiten und Nutzungsarten möglich sein, bei Platzproblemen muss ruhender oder fließender Kfz-Verkehr eingeschränkt werden.
- Vorsicht bei Mischführung mit Fußverkehr (Parks etc), der Radverkehr ist nicht auf Kosten des Fußverkehrs zu führen
- zügige Führung in alle Fahrtrichtungen an Knotenpunkten – dafür alle Möglichkeiten der Verkehrsführung nutzen (beispielsweise Fahrradschleusen)
- ganzjährige Befahrbarkeit auch mit Spezialrädern, Lasten oder für ungeübte Radfahrende (Steigungen, Kurvenradien)

Radschnellverbindungen sind Bestandteil des Vorrangnetzes.

4.) Priorisierung beim Ausbau des Vorrangnetzes

- fehlende (insbesondere Tangential-) Verbindungen erschliessen
- Anbindung neuer Wohngebiete - auch Entwicklungsgebiete und Stadtrand
- Standards des Vorrangnetzes bei Neu- und Umplanungen im bestehenden Strassennetz berücksichtigen
- jetzt schon im Alltagsradverkehr stark genutzte Verbindungen
- bei Planung nicht nur auf eine Maßnahme konzentrieren, sondern weitere, kleine Maßnahmen vorsehen, um flexibel handeln zu können

---

Nahbereichsnetze: Anbindung von Grundschulen, Kitas und Nahversorgern sind gesondert zu betrachten und zu definieren, sie erschließen zusätzlich komfortable Zugänge zum Vorrangnetz.