

Radverkehrskonzept ZES+

Ziel des Radverkehrskonzeptes ZES+ ist es, in den ZES-Gemeinden und darüberhinaus in der Region Berlin - KW und Dahme - Schönefeld den Anteil des umweltfreundlichen Radverkehrs am Alltagsverkehr zu fördern. Das Fahrrad soll mit dem Auto konkurrieren - dafür muss das Radfahren attraktiver, sicherer und leistungsfähiger werden. Für das Konzept bedeutet dies: man muss aufs Fahrrad steigen können um auf direktem Wege, komfortabel und sicher auf gut gekennzeichneten Wegen von a nach b kommen. Und auch für ein Kind soll der Schulweg per Rad sicher sein. Ein Netz aus Hauptachsen (Fahrradhauptstraßen) soll die Gemeinden verbinden und wichtige Hotspots (Zielorte), wie Bahnhöfe, große Betriebe (Flughafen!), Schulen/Hochschulen, Kitas, Einkaufszentren, Sporteinrichtungen usw. schnell, sicher und konfliktarm per Fahrrad erreichbar machen.

Für die Planung sollten daher die folgenden Parameter berücksichtigt werden:

a) Netzstruktur

- Direkte, umweg- und unterbrechungsarme Wegeführung
- nach Möglichkeit Streckenführung abseits von Hauptstraßen (Lärm, schlechte Luft)
- Knotenpunkte zur Verknüpfung von Nord-Süd- und West-Ost-Achsen
- Anbindung bzw Integration von Radschnellwegen, zB Berlin-BER
- Trennende Elemente wie Bahnstrecken sind durch parallele, beidseitige Achsen zu berücksichtigen

b) Sicherheit

- Weitgehende Abtrennung vom Kfz-Verkehr, ruhige Straßen ggfs als Fahrradstraße
- Querungen von stark frequentierten Autostraßen und Bahnanlagen durch Unterführungen/Fahrradbrücken
- Deutliche Kennzeichnung von Fahrrad-Vorfahrtsregelungen
- Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern
- Radwege durchgehend und nicht, z.B. im Kreuzungsbereich, auf Autospuren verschwenkend
- Zukunftssichere Auslegung der Radverkehrsanlagen: Breite, Steigung und Kurvenradien unter Berücksichtigung des zunehmenden Anteils von Kinder-Anhängern, eBikes, Lastenrädern auslegen
- Zwei-Richtungsverkehr auf Radwegen nur bei entsprechender Breite und Minimierung von Straßenquerungen

c) Komfort

- Fahrkomfort durch dauerhafte, glatte Oberflächen (i.d.Regel Asphalt oder Verbundpflaster); keine Schwellen >1 cm,
- klare radspezifische Wegweisung auf den Hauptachsen
- Ausreichende Beleuchtung, in Grünanlagen/Waldstrecken zB bedarfsgesteuert
- Vorrangregelungen und bedarfsgesteuerte Ampeln für fließenden Radverkehr