



„Handeln statt Schönreden“

ADFC-Umsetzungskonzept zur Berliner Radverkehrsstrategie

Inhalt

1. Ausgangslage und Bedeutung des Radverkehrs	2
2. Personal der Senatsverwaltung	4
3. Personal der Bezirksverwaltungen und der Polizei	6
4. Haushaltsmittel	7
5. Die Radverkehrsstrategie mit Leben erfüllen – die ADFC-Forderungen	9
5.1 Infrastruktur für den rollenden Radverkehr	9
5.2 Nach dem Radfahren - ruhender Radverkehr	11
5.3 Ordnung muss sein - Hindernisse beseitigen	12
5.4 Aufklärung und Kampagnen für alle – aber richtig!	13

1. Ausgangslage und Bedeutung des Radverkehrs

Der Radverkehr hat in Berlin in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Um eine kontinuierliche strategische Radverkehrsplanung zu gewährleisten, ist die Berliner Radverkehrsstrategie¹ in den Jahren 2010 bis 2013 vom Berliner Senat fortgeschrieben und aktualisiert worden, insbesondere hinsichtlich der Ziele und Maßnahmen.

Nach dem 2013 erfolgten Senatsbeschluss über eine Radverkehrsstrategie mit dem Zeithorizont 2025 hat es jedoch kaum Impulse zur Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen gegeben. Der ADFC sieht erhebliche Umsetzungsdefizite in vielen Bereichen der vom Senat beschlossenen Handlungsfelder!

Die Ursachen dieser Defizite zu analysieren und Lösungsansätze für die raschere Umsetzung zu formulieren, ist ein wichtiger Bestandteil der begleitenden Evaluation und Voraussetzung einer späteren Fortschreibung. Vor dem Hintergrund der stetig steigenden Bedeutung des Radverkehrs in Berlin müssen praktikable Verfahrensweisen zur zügigeren Schließung der Lücken im Radverkehrsnetz und zum Umgang mit großen Radverkehrsmengen von Verkehrsplanern entwickelt werden.

DER BERLINER SENAT UND DAS ABGEORDNETENHAUS MÜSSEN ENDLICH DIE PERSONELLEN UND FINANZIELLEN VORAUSSETZUNGEN ZUR UMSETZUNG DER BESCHLOSSENEN RADVERKEHRSSTRATEGIE SCHAFFEN.

Dies betrifft vor allem die Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsanlagen, Knotenpunkte, Abstellanlagen), aber auch Verkehrsregelungen und Themen des Verkehrsmanagements (z.B. Verkehrsabwicklung an Lichtsignalanlagen). Es gibt schon heute z.T. erhebliche Kapazitätsengpässe auf einzelnen Radrouten und an wichtigen Knotenpunkten im Zentrum. Gleichzeitig sind zahlreiche Fahrradrouten noch nicht fertiggestellt und viele Hauptstraßen verfügen über keine Radverkehrsanlagen.

Diese Herausforderungen sind von den Straßenbau- und Verkehrsbehörden bzw. den für diese Behörden verantwortlichen Politikern zu lösen!

Bisher sieht die Radverkehrsstrategie 5 Euro pro Einwohner und Jahr vor, die ausschließlich für Radverkehrsförderung vorgesehen sind – und die ebenfalls noch nicht erreicht werden, wenn man die Zweckbindung berücksichtigt. Wir erwarten darüber hinaus, dass sich das Land Berlin an die Vorgaben des **Nationalen Radverkehrsplans 2020²** (NRVP) hält, in dem festgeschrieben ist, dass die Kommunen insgesamt **mindestens 10 Euro pro Jahr und Einwohner in den Radverkehr** investieren sollen. Auf Berlin übertragen heißt das: **mindestens 30 Millionen Euro pro Jahr**.

1 [Broschüre zur Radverkehrsstrategie für Berlin](http://bit.ly/1KuNKx6): [http://bit.ly/1KuNKx6]

[Senatsbeschluss zur Radverkehrsstrategie](http://bit.ly/1PUMhqO): [http://bit.ly/1PUMhqO]

2 Finanzbedarf der Kommunen laut [NRVP \(PDF\)](http://bit.ly/1KuQomC): [http://bit.ly/1KuQomC]

Diese Ausgaben lohnen sich: Wenn mehr Berlinerinnen und Berliner Rad fahren, weniger Kfz fahren, kommt die Stadt mit einer schlankeren, Kosten sparenden Infrastruktur aus.

Wir emittieren weniger CO₂, die Luftqualität wird besser, die Lärmbelastung sowie das Unfallrisiko sinken und Berlin wird lebenswerter.

Der ADFC erwartet von den Verkehrsplanern und Tiefbauingenieuren in den Verwaltungen des Senats und der Bezirke innovative Ideen zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie.

Der ADFC Berlin leistet mit diesem Konzept einen konstruktiven Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation für die Menschen in Berlin und propagiert mit der **Sternfahrt 2015:**

„FAHRRADSTADT BERLIN - JETZT!“



2. Personal der Senatsverwaltung

Qualifiziertes Personal ist die Grundvoraussetzung für die Durchführung jeder Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Daher stellt der ADFC die Personalfrage bewusst in den Mittelpunkt seines Umsetzungskonzepts.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Radverkehrsstrategie vom Berliner Senat nicht umgesetzt wurde. Beschlüsse zu weitreichenden neuen Maßnahmen der Radverkehrsförderung müssen parallel mit ausreichend qualifiziertem Personal für diese Aufgaben flankiert werden.

Die Annahme, dass die in der Radverkehrsstrategie formulierten Planungs- und Bauaufgaben nebenbei von den heute vorhandenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrs- und Straßenbaubehörden miterledigt werden können, ist angesichts der Negativ-Bilanz der letzten drei Jahre nicht realistisch. Selbst die Umsetzung der zwischen der Senatsverwaltung und den Bezirken abgestimmten Vorhaben des Radverkehrsinfrastruktur- und Radwegesanierungsprogramms ist in den letzten Jahren zu oft zugunsten anderer Straßenbauaufgaben zurückgestellt worden bzw. konnte von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Bezirksämtern und Verkehrslenkung (VLB) aufgrund der angespannten personellen Situation nicht mehr sichergestellt werden.

KURZFRISTIG (BIS 2017) HÄLT DER ADFC BERLIN DIE SCHAFFUNG UND BESETZUNG VON MINDESTENS 10 VOLLZEITSTELLEN BEI SENSTADTUM FÜR UNERLÄSSLICH, UM DEN SEIT DER VERABSCHIEDUNG DER ERSTEN RADVERKEHRSSTRATEGIE VON 2004 EINGETRETENEN UMSETZUNGRÜCKSTAND ABZUBAUEN, FEHLENTWICKLUNGEN ENTGEGENZUWIRKEN UND DIE VORGABEN DER RADVERKEHRSSTRATEGIE KONKRET UND ERFOLGREICH UMZUSETZEN.

Es müssen qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für diese Vorhaben neu eingestellt oder durch Freistellung von ihren bisherigen Aufgaben verwaltungsintern eindeutig und dauerhaft dem Radverkehr zugeordnet werden!

Die in der Radverkehrsstrategie enthaltene Festlegung, dass pro Bezirk eine Ingenieursstelle im Straßen- und Grünflächenamt zweckgebunden neu geschaffen werden soll, kann hier nur einen Anfang darstellen.

Um die Umsetzung der Radverkehrsstrategie und das Erreichen der dort beschlossenen Ziele zu ermöglichen, muss sichergestellt werden, dass entsprechende Stellen geschaffen und kompetent besetzt werden.

Der Anteil des fest mit den Radverkehrsprojekten beschäftigten Personals in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, einschließlich der Verkehrslenkung Berlin sowie in den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern, den bezirklichen Ordnungsämtern und bei der Polizei, muss sich künftig **am Verkehrsanteil des Radverkehrs orientieren!**

Der ADFC wird die Fahrradfreundlichkeit der Berliner Verwaltung daran messen, ob hier die notwendigen Akzente gesetzt werden oder ob weiterhin nur auf die angespannte Haushaltslage Berlins verwiesen wird.

Obwohl der altersbedingte Abgang bisheriger Stelleninhaber Möglichkeiten für die Umwidmung und Neubesetzung von Stellen mit radverkehrsorientierten Bewerbern von innerhalb und außerhalb der Verwaltung möglich gemacht hätte, vermisst der ADFC den ernsthaften Willen der für Personalfragen verantwortlichen Politiker und Leitungskräfte, die Personallage nachhaltig zu verbessern. Um geeignetes Personal dafür zu finden, muss auch von der Möglichkeit der Einstellung von Quereinsteigern stärker Gebrauch gemacht werden!

Der ADFC Berlin sieht in der Senatsverwaltung folgenden Personalbedarf:

1. In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, einschließlich der dieser nachgeordneten Verkehrslenkung, gibt es **zurzeit** nur **eine** ausschließlich mit **Radverkehrsangelegenheiten** befassete Personal-Stelle, die mittlerweile für die zweckentsprechende Vergabe von ca. **4 Mio. € Radverkehrsinfrastruktur-** und von ca. **2 Mio. € Radwegesanierungsmitteln** pro Jahr zuständig und darüber hinaus noch mit diversen anderen Radverkehrsthemen befasst ist. Hier ist von der Behördenleitung für Unterstützung und Entlastung zu sorgen, indem Planungs- und Abstimmungsprozesse vereinfacht werden und für die vielen anderen Radverkehrsthemen eigenständige Vollzeit-Bearbeiterinnen bzw. -Bearbeiter benannt werden, die die in der Radverkehrsstrategie konkret angesprochenen Handlungsfelder aktiv bearbeiten.
2. Der **ruhende Radverkehr** erfordert **eine** eigene volle Personalstelle.
3. Durch **eine** weitere Personalstelle muss die arbeitsintensive **Abwicklung der Förderprogramme** des Bundes und der Europäischen Union sicherstellen, die künftig stärker für den Radverkehr genutzt werden sollen (z.B. durch Nutzung von GRW³ - bzw. EFRE⁴ -Förderungen).
4. Die zahlreichen **Modellprojekte**, die in der Radverkehrsstrategie vorgesehen sind, erfordern mindestens **zwei** weitere Vollzeitstellen.
5. Notwendig ist **eine** weitere zweckgebundene **Ingenieursstelle**, damit die zahlreichen **Rad- und Fußverkehrsbrücken**, die zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes angepasst werden sollen, zügig in Angriff genommen werden können.
6. Für **Radverkehrszählungen**, die Fortschreibung der **Radverkehrsanlagenstatistik** und andere statistische Aufgaben rund um den Radverkehr ist ebenfalls **eine** Vollzeitstelle zu schaffen.

3 GRW: Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

4 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

7. Hinzu kommen vorrangig für **Radverkehrsprojekte** einzusetzende **Vollzeitstellen** bei der **Verkehrslenkung**, damit **Lichtsignalanpassungen** – die heute meist mehrere Jahre dauern – wieder innerhalb weniger Monate umgesetzt werden können und temporäre sowie Daueranordnungen für Radverkehrsprojekte künftig rechtzeitig vorliegen, so dass die Radverkehrsprojekte nicht mehr durch die Verkehrslenkung verzögert werden.

Insgesamt ergeben sich für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt einschließlich Verkehrslenkung (VLB) **mindestens 10 Vollzeitstellen**.

Wer sich bereits „Fahrradstadt Berlin“ nennt, kann den Aufgaben der Förderung des Radverkehrs nur gerecht werden, wenn in einem Referat „Radverkehr“ alle Aufgaben und Maßnahmen gebündelt werden!

DIE BUNDESHAUPTSTADT BENÖTIGT EIN REFERAT „RADVERKEHR“!

3. Personal der Bezirksverwaltungen und der Polizei

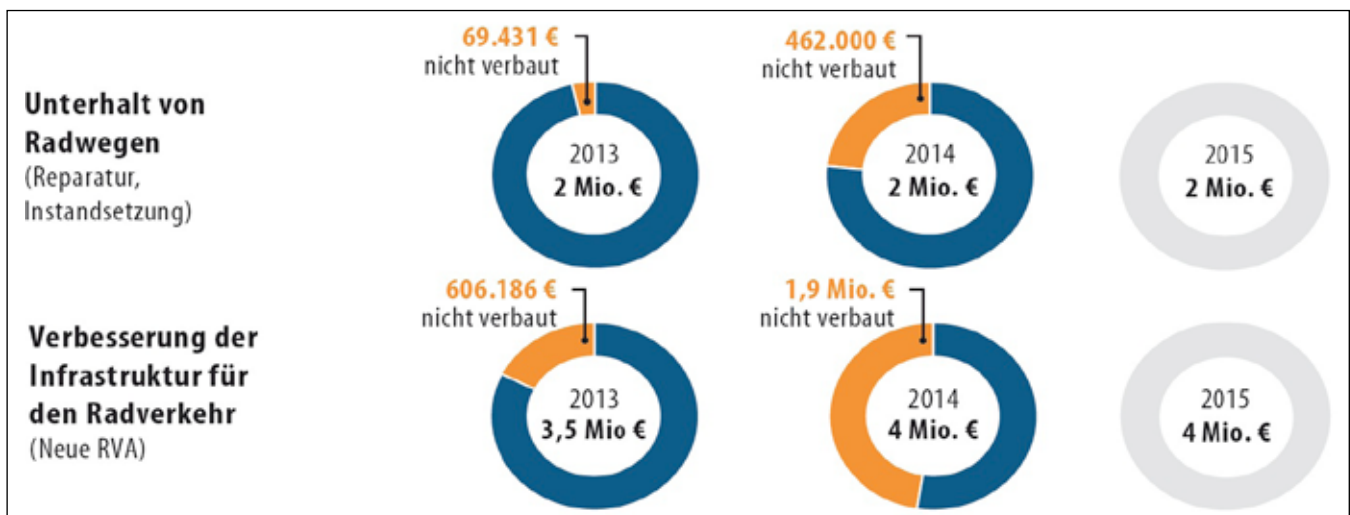
Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie erfordert auch die Stärkung des Personals in den Bezirken und bei der Polizei:

1. Zunächst sind die in der **Radverkehrsstrategie zugesagten Ingenieursstellen** für die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter (**eine Vollzeitstelle pro Bezirk**) zu schaffen und umgehend zu besetzen.
2. Bei der **Polizei Berlin** ist für jede Polizeidirektion eine aus jeweils mindestens **zehn Vollzeitkräften** bestehende feste **Sondereinheit „Fahrradstaffel“** einzurichten, die zu gleichen Anteilen Kontrollen des Radverkehrs zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer (z.B. bei falscher Fahrbahnnutzung oder Missachtung der Lichtsignalregelung), Maßnahmen für die Freihaltung der Radverkehrsanlagen von Kraftfahrzeugen (insbesondere durch konsequentes Abschleppen von Falschparkern) und Präventionsmaßnahmen orientiert an den Hauptunfallursachen durchführt.
3. In gleicher Weise und gleichem Umfang sind von den bezirklichen Ordnungsämtern weitere Sondereinheiten zu bilden, so dass insgesamt mindestens **10 Ordnungskräfte** pro Bezirk für diese Aufgaben verfügbar sind und dadurch ganztätig und an mehreren Orten gleichzeitig ein höheres Maß an Regelakzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer sichergestellt wird.
4. Die aus Bußgeldbescheiden von Polizei und Ordnungsamt eingeforderten Gelder verbleiben derzeit nicht in den Bezirken, sondern gehen an den Senat. Als Anreiz zur Erhöhung der Einnahmen durch Kontrollen fordert der ADFC den Verbleib der Gelder in den Bezirken.

4. Haushaltsmittel

Ein weiteres Hemmnis bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist die Unsicherheit bezüglich der Erhaltung der bestehenden Haushaltstitel und die Nichtberücksichtigung vieler spezieller Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie im Landeshaushalt. Die für den Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses im Sommer 2014 durchgeführte Bezirksbefragung⁵ hat gezeigt, dass ohne die zweckgebundenen Sondermittel kaum Mittel für die zielgerichtete Verbesserung und Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur eingesetzt wurden.

Für 2015 sind 4 Mio. € für die Verbesserung der Infrastruktur und 2 Mio. € für die Radwegsanierung im Haushalt vorgesehen. **Diese Mittel, die in den vergangenen beiden Jahren durch Haushaltssperren und zu gering angesetzte Verpflichtungsermächtigungen nicht voll nutzbar waren, müssen dauerhaft gesichert und aufgestockt werden**, um den Ausbau des Fahrradrouthenetzes schneller vorantreiben zu können, die Lücken der Radverkehrsanlagen an den Hauptstraßen rascher zu schließen und die Qualität der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur schneller an den Stand der Technik anpassen zu können!



Die flexibel einsetzbaren Haushaltsmittel für die Verbesserung der Infrastruktur und für die Radwegsanierung dürfen nicht durch bürokratische und daher personalintensive Förderprogramme wie GRW (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) oder EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) ersetzt, sondern allenfalls durch diese ergänzt werden. Damit der Einsatz solcher nur eingeschränkt nutzbaren Fördermittel (z.B. für Radfernwege oder große Projekte wie neue Brücken) nicht auf Kosten der normalen Radverkehrsprojekte für den Alltagsverkehr geht, muss sichergestellt sein, dass die nötigen Kofinanzierungsmittel und das nötige Personal bei SenStadtUm für diese Fördermittel zusätzlich zu den bisher für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur nutzbaren Ressourcen zur Verfügung gestellt werden!

5 Bericht SenStadtUm - VII B 34 - vom 30. Mai 2014, rote Nr. 1531, 63. Sitzung des Hauptausschusses am 18. Juni 2014 [<http://bit.ly/1FTyYAb>]

Derartige Fördermittel müssen durch weitere zweckgebundene Haushaltstitel ergänzt werden. Beispielsweise sollten geschaffen werden:

- ein Titel zur Kofinanzierung von Radverkehrsprojekten aus Bundes- und Europamitteln,
- ein Titel zur Durchführung der zahlreichen in der Radverkehrsstrategie aufgeführten Modellprojekte (z.B. Radschnellwege),
- ein Titel für die in den StEP Verkehr aufgenommenen, bisher aber nicht realisierten Rad- und Fußverkehrsbrücken und für ähnliche größere Vorhaben,
- ein Titel für größere oder qualitativ besonders hochwertige Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradparkhäuser, Fahrradstationen, Fahrradboxen).

Die Zweckbindung der Mittel ist dadurch sicherzustellen, dass die Auswahl der aus diesen Mitteln finanzierten Projekte durch die o.g. neuen Mitarbeiter in der Senatsverwaltung vorgenommen und verantwortet wird. Um die zweckentsprechende Mittelverwendung gegenüber der Öffentlichkeit transparent zu machen, ist insbesondere dem Gremium „Berliner FahrRat“⁶ regelmäßig über die Entwicklung der neuen Programme und den Mittelabfluss zu berichten.

Die Beratungen des Hauptausschusses haben auch gezeigt, dass es methodisch nicht möglich ist, bei gewöhnlichen Straßenneubau- oder Straßensanierungsprojekten einen auf den Radverkehr entfallenden Anteil herauszurechnen. Der Senat sollte daher auch auf entsprechende Rechenspiele verzichten. So wie bei Radverkehrsprojekten immer auch andere Verkehrsteilnehmer profitieren, nützen natürlich auch manche allgemeinen Straßenbauprojekte dem Radverkehr. Eine Gewähr dafür gibt es jedoch im Gegensatz zu ausdrücklichen Radverkehrsprojekten nicht und noch immer ist nicht sichergestellt, dass bei allen Straßenbauprojekten die in Berlin geltenden Radverkehrsrichtlinien und Regelpläne auch wirklich eingehalten werden.

In der Regel müssen die Bezirksämter als Baulastträger die Pflege und die laufende Instandhaltung der neuen Radverkehrsinfrastruktur übernehmen. Daher sind bei der Bemessung der den Bezirksämtern zustehenden Haushaltsmittel für Pflege und laufende Instandhaltung der neuen Radverkehrsinfrastruktur die entsprechenden Haushaltsansätze vorzusehen.

Grundsätzlich muss dafür Sorge getragen werden, dass Mittel bei den zuständigen Baulastträgern vorhanden sind, um die neue Infrastruktur (Ingenieurbauwerke und Lichtsignalanlagen) verwalten und erhalten zu können.

RADVERKEHRSFÖRDERUNG IST GÜNSTIG, ABER NICHT KOSTENLOS ZU HABEN!

⁶ FahrRat: Expertengremium zur Radverkehrsentwicklung in Berlin [<http://bit.ly/1RyNfGz>]

5. Die Radverkehrsstrategie mit Leben füllen – die ADFC- Forderungen

5.1 Infrastruktur für den rollenden Radverkehr

In vielen Teilen Berlins ist die Radverkehrsinfrastruktur noch geprägt durch die sechziger und siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts, als Radverkehr bestenfalls am Rande leistungsfähiger Autopisten geduldet wurde. Schmale Bordsteinradwege, oft im Nichts endend, für Autofahrer kaum einsehbar, in uraltem Verbund-Pflaster ausgeführt, trotz alledem auch noch oft als benutzungspflichtig ausgewiesen, Kreuzungsquerungen über mehrere Ecken und mit endlosen Wartephase – all dies hielt und hält viele Berlinerinnen und Berliner vom Radfahren ab.

Die spürbaren Verbesserungen im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends sollten jedoch bewiesen haben: Ein gutes Angebot schafft sich seine Nachfrage.

„WER GUTE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR SÄT, WIRD MEHR RADVERKEHR ERNTEN!“

Dabei geht es nicht darum, Radwege oder Schutzstreifen allein zur Verbesserung der Kilometer-Bilanz anzulegen. Für den ADFC gilt vielmehr der Grundsatz: Auf allen Straßen muss der Radverkehr legal, sicher und komfortabel möglich sein. Wie dies geschieht, ist situationsangepasst nach den auch im Land Berlin eingeführten Regelwerken zu entscheiden:

- Mischverkehr ohne Schutz- oder Radstreifen ist der Regelfall in Tempo-30-Zonen.
- Radfahr- oder Schutzstreifen sind als Regellösung in Hauptverkehrsstraßen vorzusehen.

Es kann aber auch Situationen geben, in denen ein baulicher Radweg die beste Lösung ist. Notfalls müssen auch Anwohnerinteressen hinter die Belange der Verkehrssicherheit zurücktreten, wenn sich z.B. nur durch Aufgabe von Parkplätzen ausreichend breite Radverkehrsanlagen herstellen lassen.

Ist in einer Hauptstraße aus Platzgründen – d.h., wenn trotz des Verzichts auf den ruhenden Kfz-Verkehr am Fahrbahnrand die Fahrbahnbreite nicht für die Markierung von Schutzstreifen ausreicht – keine regelgerechte Radverkehrsanlage herstellbar, muss wenigstens das Kfz-Tempo reduziert werden. London und Paris machen dies vor: In den zentralen Lagen gilt in diesen Städten seit kurzem „twenty miles“, bzw. Tempo 30.

Weiterhin soll den Zielen der Radverkehrsstrategie durch folgende Maßnahmen Rechnung getragen werden:

- Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind in Querungs- und Abbiegebereichen farbig zu asphaltieren, am besten in rot.

- Der Bau gemeinsamer Geh- und Radwege bzw. die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr ist insbesondere bei Neuplanungen zu vermeiden. Alte Radwege, die nicht mehr der Benutzungspflicht unterliegen, sind trotzdem benutzbar und verkehrssicher zu halten. Alle Radwege sollen grundsätzlich asphaltiert, bei Grundstücksausfahrten erhöht und klar vom Gehweg abgegrenzt werden.
- Zusätzlich sind autoverkehrsfreie Verbindungswege (z.B. Parkanlagen) in einem Zustand zu halten oder in einen Zustand zu versetzen, der sie für einen Zweirichtungs-Radverkehr qualifiziert.
- Für Radwege, Schutz- oder Radstreifen dürfen im Regelfall nicht Mindestbreiten angesetzt werden, sondern mindestens die Regelbreiten und sonstige Standards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010).
- Die Oberflächenqualität separater Radwege sollte mindestens der Fahrbahn entsprechen, in Straßen mit historischem Pflaster deutlich besser sein.
- An Kreuzungen muss der Radweg ohne verbleibende Kante abgesenkt werden.
- Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr erhöht nachweislich die Verkehrssicherheit und sollte ggf. mit Wegfall von Kfz-Stellplätzen und Einrichtung von Ausweichstellen geprüft werden.
- Grüne Welle: Ampelschaltungen sind so zu optimieren, dass Radfahrende in einer Grünphase die ganze Kreuzung queren können, bzw. bei längeren Straßen mit Tempo 20 zwei oder mehrere Ampeln bei grün passiert werden können. In verkehrsarmen Zeiten (nachts und feiertags) sollten Ampeln wenn möglich abgeschaltet werden.
- Auf Ampelregelungen innerhalb von Tempo-30-Zonen ist nach Möglichkeit zu verzichten; sie sind ggf. durch Minikreisverkehre zu ersetzen. Im Minikreisverkehr ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.
- An Kreuzungen, die aufgrund der langen Rotphase dafür geeignet sind, erhält der Radverkehr eine Aufstellfläche vor den wartenden Kfz (aufgeweiteter Radaufstellstreifen, ARAS).
- Bei Kreuzungen und Einmündungen mit separater Rechtsabbiegerspur ist – bei entsprechendem Bedarf – der geradeaus fahrende und/oder linksabbiegende Radverkehr rechtzeitig links neben dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr zu führen oder hat neben einer ausreichend breiten Fahrspur eine eigene Ampelphase.
- Getrennte Signalisierung des Radverkehrs bei zweistreifigem Kfz-Abbiegen – wie bereits seit Jahren durch die Verkehrslenkung Berlin zugesichert.
- Geeignete Straßen sind als Fahrradstraßen auszuweisen.
- Der Neubau fehlender oder die Instandsetzung untauglicher Brücken und Unterführungen muss durchgeführt werden.

- Am Ende von Sackgassen sind für den Radverkehr Durchlässe einzurichten, wenn die Bebauung es zulässt.
- Es soll ein eigener Haushaltstitel bereitgestellt werden, um einen Radschnellweg⁷ realisieren zu können. Denkbare Trassen wären die stillgelegte Siemensbahn oder eine Verbindung zum bald ehemaligen Flughafen Tegel.
- Die steigende Zahl von Pedelecs und E-Bikes bedeutet auch, dass viele Berliner und Pendler aus dem Umland einen größeren Alltagsradius per Rad realisieren können – 10 km und mehr je Richtung. Wir halten es für angemessen, den Kernbereich der Stadt und den größten Innovations-Park, den ehemaligen Flughafen Tegel, mit einem schnellen Radweg zu verbinden und dafür auch ein Brücken-Bauwerk zu errichten, das ein kreuzungsfreies Vorankommen ermöglicht.
- Das stadtweite Beschilderungssystem der Routennetze für den Radverkehr und die Wegweisung sind konsequent auszubauen. Das setzt auch voraus, dass die jeweilige Strecke tatsächlich und rechtlich einwandfrei befahrbar ist. Hierzu ist es notwendig, systematisch die zahlreichen noch vorhandenen Lücken zu schließen.

5.2 Nach dem Radfahren – ruhender Radverkehr



- Vor Einkaufszentren ist die Zahl der Abstellbügel zu verdoppeln.
- Sperrpfosten (sog. Poller) auf Gehwegen sind nach Möglichkeit durch Kreuzberger-Bügel zu ersetzen – unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs.
- In Wohnvierteln sind Fahrradbügel systematisch zur Falschparkprävention einzusetzen.

⁷ entsprechend den Kriterien der FGSV und des Landes Nordrhein-Westfalen

- Bei öffentlich mitgestaltetem Wohnsiedlungsneubau muss gelten: Ab angefangenen 50 m² Wohnfläche wird ein Fahrradabstellplatz eingerichtet. Im privaten Neubau müssen die Bauordnung und die Stellplatzverordnung angewendet werden.
- Jeder 40. Kfz-Parkplatz in dicht besiedelten Wohngebieten sollte in Fahrradstellplätze umgewandelt werden (drei bis vier Bügel mit mindestens 1 m seitlichem Abstand).
- Für privaten Wohnungsbestand leistet die Stadt Beratung und Förderung bei der Einrichtung von platzoptimierten barrierefreien Abstellanlagen.
- Am Hauptbahnhof und weiteren wichtigen Bahnhöfen ist die Errichtung eines Fahrradparkhauses mit Service-Einrichtungen und einer Radstation zügig umzusetzen. Die Bahn muss sich hier ihrer Verantwortung stellen und Flächen dafür vorsehen.

5.3 Ordnung muss sein – Hindernisse beseitigen



- Falschparken auf allen Radverkehrsanlagen muss durch Polizei und Ordnungsamt konsequent unterbunden werden.
- Zeitliche Beschränkungen von für den Radverkehr freigegebenen Bussonderfahrstreifen sind weitgehend aufzuheben.
- Eine Baustelle darf erst genehmigt werden, wenn klar ist, wie der Radverkehr während der Bauzeit sicher geführt wird. Die Genehmigungsvorgaben müssen kontrolliert werden.

- Umlaufsperrren sind auf die allernötigsten Fälle zu reduzieren. Auch diese müssen regelgerecht so konstruiert sein, dass ein Rad mit Anhänger und ein Behindertendreirad fahrend durch das Hindernis manövriert werden können.

5.4 Aufklärung und Kampagnen für alle – aber richtig!

Verkehrssicherheit im Online-Dialog: Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung

Die Senatsverwaltung hatte die Berlinerinnen und Berliner im November 2013 dazu aufgerufen, in einer Online-Umfrage die für Radfahrende gefährlichsten Kreuzungen zu melden. 27.000 Menschen haben sich an dieser Aktion beteiligt und 5.000 Gefahrenstellen gemeldet.

Im Mai 2014 präsentierte Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler (SPD) die Ergebnisse und stellte zeitnahe Lösungen in Aussicht. Und nun? Passiert ist seitdem: nichts.

Von den 30 am häufigsten genannten Gefahrenstellen hat die Senatsverwaltung bisher noch nicht eine entschärft. Man prüfe noch, heißt es. Und ja, einige Vorhaben seien schon definiert. Das sind die Umbauprojekte an Verkehrsknotenpunkten, die schon vor der Umfrage beschlossen waren.

Der Umgang mit den Hinweisen der Berliner Bürgerinnen und Bürger ist enttäuschend, ärgerlich und frustrierend.

Die Hauptunfallursache Nr. 1 gegenüber Radfahrenden in Berlin ist seit Jahrzehnten das „fehlerhafte Abbiegen“ von Kraftfahrzeugen und Lkw. 2014 führte dieses Fehlverhalten insgesamt 1.595 Mal zu Unfällen, eine Steigerung um 15% !

Der ADFC erwartet, dass die TOP-30-Ergebnisse des Online-Dialogs und die Erkenntnisse des neuen Leitfadens „Sicher geradeaus“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt umgehend umgesetzt werden!


DIE TOP-30-ERGEBNISSE DES ONLINE-DIALOGS MÜSSEN UMGEHEND UMGESETZT WERDEN!

Fahrradklima-Test 2014, das Feedback der Berliner Bürgerinnen und Bürger

Der Radverkehr in Berlin hat seit 2001 um 50 Prozent zugenommen. Immer mehr Menschen steigen, vor allem in der Innenstadt, aufs Fahrrad um – und kommen gleichzeitig zu dem Schluss, dass die Stadt nicht sonderlich fahrradfreundlich ist. Vor wenigen Wochen stellte der ADFC seinen aktuellen Fahrradklima-Test⁸ vor, in dem die Hauptstadt im Bundesvergleich mit einer Gesamtbewertung von 4,1 (im Schulnotensystem) auf Platz 30 von 39 Großstädten landete. Das ist blamabel.

Nach einer Studie des Umweltbundesamtes fordert eine Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner, Großstädte so umzugestalten, dass Radfahrenden mehr Fläche eingeräumt wird. Berlin könnte hier Maßstäbe setzen, doch die Verwaltungspraxis ist hemmend.

Stärken und Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ³				
F3	Alle fahren Fahrrad	0,4	Stärken	
F27	Öffentliche Fahrräder	0,4		
F24	zügiges Radfahren	0,2		
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,1		
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	0,1		
F1	Spaß oder Stress	-0,1		
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,1		
F12	Konflikte mit Fußgängern	-0,1		
F5	Zeitungsberichte	-0,2		
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,2		
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,2		
F21	Führung an Baustellen	-0,2		
F26	Wegweisung für Radfahrer	-0,2		
F4	Werbung für das Radfahren	-0,3		
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	-0,3		
F8	Reinigung der Radwege	-0,3		
F11	Sicherheitsgefühl	-0,3		
F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	-0,3		
F18	Breite der Radwege	-0,3		
F20	Abstellanlagen	-0,3		
F10	Winterdienst auf Radwegen	-0,4		
F13	Konflikte mit Kfz	-0,4		
F14	Hindernisse auf Radwegen	-0,4		
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	-0,4		
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,5		Schwächen
F19	Oberfläche der Radwege	-0,5		
F15	Fahrraddiebstahl	-0,8		

ADFC Fahrradklima Test 2014, Auswertung Berlin

8 Ergebnisse im Überblick: [<http://bit.ly/1FKVgmw>]

**NUR WENN DIE HIER AUFGEFÜHRTEN, AUS DER
RADVERKEHRSSTRATEGIE ABZULEITENDEN MASSNAHMEN
UMGESETZT WERDEN, SIND WIR DIE VOM SENAT SCHON JETZT
PROPAGIERTE „FAHRRADSTADT BERLIN“.**

„FAHRRADSTADT BERLIN - JETZT!“



Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V.
Brunnenstraße 28
10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24
Fax (030) 44 34 05 20
kontakt@adfc-berlin.de
Internet: <http://www.adfc-berlin.de>

Bildnachweise: Alle Bilder ADFC

© ADFC Berlin 06/2015

Nachdruck auch auszugsweise mit Quellenangabe ADFC Berlin erlaubt.

Besuchen Sie uns auch bei:



<https://www.facebook.com/ADFC.Berlin>



https://twitter.com/ADFC_Berlin