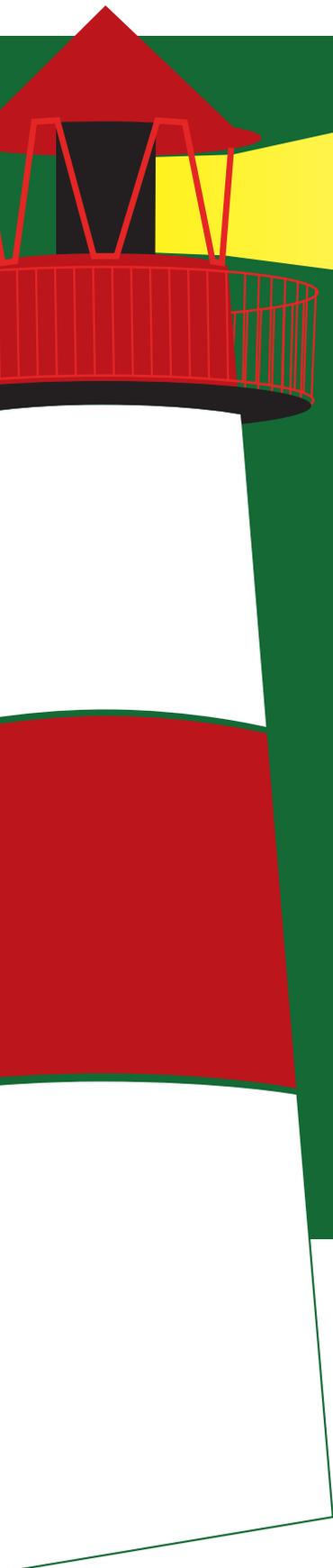


Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie

Informationsübersicht zum Leuchtturm Nr.: 05
Berlin: Fahrradförderung durch Radverkehrsstrategie



Fahrradmitnahme ÖPNV



Fahrraddemo auf der Autobahn

Schlaglichter

Steigerung Radverkehrsanteil, Modal Split, lebenswerte Stadt, Unfallhäufigkeit

Einleitung

Die Radverkehrsstrategie der Stadt Berlin steht unter dem übergeordneten Ziel einer ökonomisch effizienten, sicheren und gesunden, stadt-, sozial- und umweltverträglichen Bedienung der städtischen Verkehrsbedürfnisse. Durch Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs soll die Qualität des Lebensraumes der Stadt auf Dauer erhalten und verbessert werden. Um diese eher qualitativen Zielsetzungen zu operationalisieren, das heißt um Fortschritte bei der Umsetzung der Strategie nachvollziehbar und Umsetzungsdefizite erkennbar zu machen, setzt sich die Radverkehrsstrategie in fünf wichtigen Bereichen quantitative Ziele; diese sollen zugleich der besseren Vermittlung der Radverkehrsstrategie in der Öffentlichkeit dienen.

Sieben Argumente für mehr Radverkehr in Berlin. Radverkehr:

- macht mobil. Berliner (fast) jeden Alters können mit dem Fahrrad kurze und mittellange Wege zeitgünstig und billig ohne Pkw oder öffentliche Verkehrsmittel zurücklegen;
- verbessert die Lebensbedingungen in der Stadt. Radverkehr ist leise, verursacht keine Luftschadstoffe und keine schädlichen Klimagase und beansprucht wenig Platz;
- kann einen Teil des motorisierten Verkehrs ersetzen. Fast die Hälfte aller Wege in Berlin ist kürzer als 5 km, ein Drittel dieser kurzen Wege wird dennoch mit dem Pkw zurückgelegt. Viele dieser motorisierten Wege könnten durch Radverkehr ersetzt werden;
- macht Spaß und erhält die Gesundheit. Eine halbe Stunde Radfahren täglich ist nachweislich gesundheitsfördernd;
- verbessert die Verkehrssicherheit. Vergleiche mit anderen Städten belegen, dass mehr Radverkehr auf den Straßen diesen allgemein sicherer macht;
- schont den öffentlichen Haushalt. Radverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise billig, und Investitionen zahlen sich schnell in intensiver Nutzung aus;
- unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung Berlins. Eine Stadt mit guten Lebensbedingungen und attraktiven öffentlichen Straßenräumen ist für neue Bewohner, für Touristen und für Geschäftsleute attraktiv.

Ausgangssituation

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen lag 1998 in Berlin bei etwa 10 %. Bei der gegebenen Struktur des Wegeaufkommens könnten grundsätzlich weitere 10 % der motorisierten Wege auf das Fahrrad verlagert werden. Wie die Erfahrung anderer Städte zeigt, liegt ein Anteil des Radverkehrs am Modal Split von deutlich über 15 % auch unter Großstadtverhältnissen durchaus im Bereich des Möglichen. Andererseits weisen „Mobilitätsgewohnheiten“ ein starkes Beharrungsvermögen auf. Die Radverkehrsstrategie setzte sich das Ziel, den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2010 um 50 % zu steigern (von 10 auf 15 %). Dies bedeutete, dass die Zahl der durchschnittlich täglichen Fahrradfahrten jedes Jahr um etwa 100.000 Fahrten zunehmen musste.

Zielstellung

Konkret wurden folgende Ziele festgeschrieben:

- Steigerung des Radverkehrsanteils 1998 von 10 % auf 15 % 2010
- Stärkere Nutzung des Fahrrades in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Halbierung der Unfallzahlen von 2000 bis 2010
- Angemessene Finanzierung
- Zügige Realisierung des Haupttroutennetzes

Maßnahmen

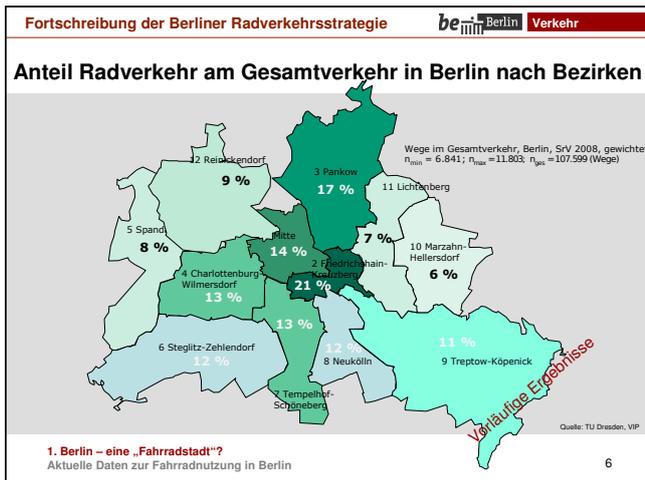
- Bessere Straßen und Wege für die Radfahrer/innen
- Einfache Orientierung
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten
- Optimale Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln
- Mehr Aufmerksamkeit für das Mobilitätslernen an den Schulen
- Mehr Sicherheit für den Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches Klima



Radwegeausbau

Akteure/Vorgehen

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung berief den „FahrRat“, der sich aus MitarbeiterInnen der verschiedenen Verwaltungen, die mit dem Radverkehr befasst sind (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, bezirkliche Tiefbauämter), VertreterInnen der Umwelt- und Verkehrsverbände (ADFC, VCD, BUND), der Verkehrsbetriebe (BVG, S-Bahn Berlin GmbH), externen Experten (u. a. aus der Wissenschaft), einer Vertreterin des Fahrradgewerbes sowie dem Fahrradbeauftragten des Senats zusammensetzt.



Fahrradnutzung in Berlin

In sieben ganztägigen Sitzungen wurde für die Umsetzung der Maßnahmen folgendes Vorgehen der Akteure vereinbart:

Verkehrsverbände / Fahrradgewerbe

- Aktion zur Identifizierung besonderer Schwachstellen im Radverkehrsnetz
- Initiative des Einzelhandels zum Thema „Der Kunde als Radfahrer“, u. a. zur Verbesserung der Ausstattung mit Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
- Verbesserung der Stellplatzsituation für Fahrräder an den Fernbahnhöfen
- Runder Tisch Mobilitätserziehung
- Aufnahme des Themas Mobilitätserziehung in die „Elternbriefe“
- Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (unter Berücksichtigung des Fahrrades)
- Fortsetzung der Kampagne für bessere Lkw-Außenspiegel
- Durchführung eines regelmäßigen „Baustellenmonitorings“ unter Einbindung der Mitglieder
- Wettbewerb „Berlins fahrradfreundlichster Bezirk“
- Kooperationen mit der Fahrradwirtschaft, Unterstützung von Aktionen und Wettbewerben, Marketing- und Informationsoffensiven
- Fahrrad-Sternfahrt als Medium für die Erschließung neuer Nutzerkreise

Bezirke

- Konzeptionen für flächendeckende, engmaschige Nahbereichsnetze
- Fahrradstellplätze auf öffentlichem Straßenland bei fehlenden Flächen auf privaten Grundstücken
- Fahrrad- und fußgängerfreundliche Lösungen für die Verkehrsführung an Baustellen

Verkehrsunternehmen

- Radverkehrs-Ausschilderung an Bahnhöfen und Haltestellen
- Informations-Offensive zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln
- Fortsetzung des Stellplatzprogramms an S-Bahnhöfen
- Stellplatzprogramm an wichtigen U-Bahnhöfen, Straßenbahn- und Bushaltestellen
- Pilotversuch zur Fahrradmitnahme in einigen Nachtbuslinien
- Unterstützung der Mobilitätserziehung an den Schulen
- Erweiterung der Internet-Präsenz um Fahrrad-Belange

Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport

- Umsetzung des Auftrags des Schulgesetzes zum Mobilitätslernen in Curricula, Rahmenpläne, Projektangebote, Unterrichtsmaterialien und Angebote der Lehrerfortbildung
- Überprüfung der Übertragbarkeit der Hamburger Projekterfahrungen und Durchführung von Pilotprojekten
- Unterstützung der Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (unter Berücksichtigung des Fahrrades)

Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz

- Durchführung der Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit und zur Uni“ auch in Berlin
- Infrastruktur für den Radverkehr (Radfernwege, Fahrradrouten-Hauptnetz vorwiegend für die Innenstadt und besonders wichtige Lückenschlüsse außerhalb des Hauptnetzes)
- Infrastruktur für den Radverkehr (Komplettierung des Gesamtnetzes von radialen und tangentialen Haupttrouten und wichtige Lückenschlüsse außerhalb des Fahrradrouten-Hauptnetzes)
- Radverkehrsanlagen an Straßen in der Baulast des Bundes, ausgewählte Vorhaben im Regierungsviertel
- Ausschilderung des Haupttroutennetzes
- Integration der Radrouten in Hilfsmittel für die Routenplanung
- Erfahrungsaustausch „Fahrradparken am Wohnort“

- Sonderauswertung der Unfalldatenbank als Grundlage für ein auf Fahrrad-Unfall-schwerpunkte bezogenes Maßnahmenprogramm
- Aktualisierung des „10-Punkte-Programms“ zur Verbesserung der Sicherheit im Fahrradverkehr; Umsetzungskonzept
- Planung und Realisierung von Pilotprojekten zum sicheren Umbau von mindestens fünf besonders problematischen Knotenpunkten
- Informationsinitiative zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung
- Öffentlichkeitsarbeitskonzeption unter dem Dach einer gemeinsamen Berliner „Marke“
- Information über die Radverkehrsstrategie und Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit zu ihrer Umsetzung
- Qualifizierung, Erweiterung und Verknüpfung der Internet-Angebote zum Thema Radverkehr
- Informationsmaterialien zu den einzelnen Radrouten

Kosten

Insgesamt wurden 8 Mio. € in den letzten 10 Jahren aufgewendet. Diese Aufwendungen berücksichtigen nicht die integrierte Radverkehrsförderung anderer Infrastrukturprojekte.

Ergebnisse/Bewertungen

Die Radverkehrsstrategie hat sich, seitdem sie im November 2004 beschlossen wurde, grundsätzlich bewährt. Durch die Maßnahmen hat sich der Radver-

kehranteils am modal split bis zum Jahr 2008 auf 13 % deutlich erhöht. Auch steigt die Bedeutung der Kombination von Rad und ÖPNV. Dies äußert sich zum Beispiel in bis zu 50.000 Fahrradmitnahmen in der Berliner S-Bahn pro Tag.

Zu berücksichtigen sind dabei aber auch die Umsetzungsdefizite in einzelnen Bereichen. Hier die Ursachen zu definieren und Lösungsansätze zu formulieren, ist ein wichtiger Bestandteil der Fortschreibung. Beim Themenfeld Infrastruktur ist verstärkt auch die Frage der Instandhaltung zu berücksichtigen. Aufgegriffen wurde dieser Punkt bereits durch die Schaffung eines eigenen Haushaltstitels für Maßnahmen zur Instandhaltung von Radverkehrsanlagen seit 2008.

Eine Fortschreibung und grundlegende Aktualisierung der Radverkehrsstrategie soll 2012 beschlossen werden.

Inhaltliche Schwerpunkte der neuen Radverkehrsstrategie

- „Think Big“ – den Zuwachs strategisch steuern
- Gewinnung neuer Nutzergruppen
- Mobilitätsmanagement
- Technische Innovation (Elektromobilität)
- Datenverarbeitung und Vermarktung

Das Fahrrad ist in den letzten Jahren im Berliner Verkehrsalltag „angekommen“. Es ist als Alltagsverkehrsmittel aus dem Straßenbild nicht mehr wegzudenken und prägt es vielerorts bereits. Dies ist nicht zuletzt auch der in vielen Handlungsfeldern erfolgreichen Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu verdanken.

Kontakt

Thema	Stelle	Ansprechpartner	Tel. Nummer	E-mail	Internet / Adresse
Projektleitung	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin	Burkhard Horn	030-9025-1650	Burkhard.Horn@senstadt.berlin.de	

Literatur

Radverkehrsstrategie Berliner Senatsverwaltung:
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/index.shtml
 Weitere Informationen zur Umgebungslärmrichtlinie:
www.uglr-info.de

Quelle Fotos: H. Brüning, M. Wiemers; Quelle Graphiken: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Das Projekt „Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie“ wird gefördert von:

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.



Wir tun was, Mensch! GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk Ökologischer Bewegungen - Greifswalder Straße 4 - 10405 Berlin
 Telefon: 030/ 204 47 45 - Telefax: 030/ 204 44 68 - E-Mail: bundesverband@grueneliga.de, marc.wiemers@grueneliga.de
 V.i.S.d.P.: Klaus Schlüter - Weitere Informationen unter www.uglr-info.de