

Radfahren macht Spaß und ist gesund. Zugleich stellt das Radfahren eine kostengünstige und umweltfreundliche Möglichkeit dar, kurze und mittellange, in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auch längere Wege in der Stadt zurückzulegen. Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb Teil der Strategie des Stadtentwicklungsplans Verkehr für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Radverkehrsförderung hat viele Aspekte. Viele Institutionen und Organisationen müssen daran mitwirken, von der öffentlichen Verwaltung und der Polizei über die Verkehrsunternehmen bis hin zu den verkehrspolitischen Gruppen und der Fahrradwirtschaft. Entsprechend breit zusammengesetzt war der „FahrRat“, der in umfangreichen Diskussionen eine Radverkehrsstrategie für Berlin erarbeitet hat, die durch den Senat beschlossen wurde. Die darin vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Bedingungen für eine Nutzung des Fahrrads auch im Alltagsverkehr weiter zu verbessern.



Radverkehrsstrategie für Berlin

Auf dem Weg zur FahrRadStadt



Inhalt

Vorwort	3
Der FahrRat: nehmen Sie uns beim Wort!	4
Sieben gute Gründe für mehr Radverkehr in Berlin	5
Unsere Ziele	6
Grundsätze und Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs	7
Bessere Straßen und Wege für Radfahrer	8
Einfache Orientierung	10
Ausreichende Abstellmöglichkeiten	11
Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln	12
Mehr Aufmerksamkeit für junge Radfahrer	13
Mehr Sicherheit für den Radverkehr	14
Umfassende Information	15

Impressum

Herausgeber:
Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
– Kommunikation –
Württembergische Straße 6
10702 Berlin

Konzeption:
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Abt. VII
Dr. F. Kunst, P. Herwig

Redaktion:
Spath & Nagel
Layout: Petra Dreßler
Druck: DMP

Fotos:
Caro/ Hechtenberg (Titel);
vario-press /
Ulrich Baumgarten (5)
Landesbildstelle (6 – 7)
argus / Peter Frischmuth
(10/1)
images.de/Labes (10/2)
Petra Dreßler (11/2)
Dietmar Gust (14/2)
Michael Brunner (14/3)
übrige: SenStadt; C. Spath

März 2005



Vorwort

Radfahren ist wieder „in“ in Berlin. Eine halbe Million Radler haben an der letzten Sternfahrt teilgenommen. Bereits jeder zehnte Weg wird in Berlin per Rad zurückgelegt. Immer mehr Berliner erkennen, dass Radfahren ihrer Gesundheit dient und dazu noch Spaß macht.

Der Radverkehr ist zugleich ein wichtiger Mosaikstein in dem Verkehrssystem, das die Mobilität der Stadt sicherstellt. Er ist kostengünstig, flächensparend und umweltfreundlich. Seine Förderung ist deshalb ein besonderes Anliegen der Berliner Verkehrspolitik.

Der Ausbau des stadtweiten Farradrouthenetzes kommt gut voran. Aber auch die Verbesserung von Nebenstrecken und Abstellmöglichkeiten, die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Mobilitäts-erziehung und die Verkehrssicherheit sind wichtige Aspekte der Radverkehrsförderung.

In einem „FahrRat“ haben deshalb Vertreter der Verwaltung und privater Organisationen gemeinsam die in diesem Heft vorgestellte Radverkehrsstrategie für Berlin erarbeitet, die vom Senat von Berlin beschlossen wurde. Ich wünsche mir, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen dazu beitragen, noch mehr Berliner für die Nutzung des Fahrrades – auch im Alltag – zu motivieren.

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung

Der FahrRat: nehmen Sie uns beim Wort!

Im FahrRat haben neben Mitarbeitern des Senats und der Bezirke Vertreter folgender Organisationen mitgewirkt:

ADFC – Allgemeiner
Deutscher Fahrradclub

VCD – Verkehrsclub für
Deutschland

BUND – Bund für Umwelt
und Naturschutz

BVG – Berliner
Verkehrsbetriebe

S-Bahn Berlin GmbH

Difu – Deutsches Institut
für Urbanistik

DIW – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung

Außerdem eine Vertreterin
des Fahrradgewerbes
sowie der Fahrradbeauftragte
des Senats.

Die Mitglieder des FahrRats haben in einem breit angelegten Diskussionsprozess auf der Grundlage ihrer unterschiedlichen Erfahrungen und Interessen aus einer Vielzahl von Einzelvorschlägen eine Radverkehrsstrategie für Berlin entwickelt.

Auf ihrer Sitzung am 17.6.2004 haben die anwesenden Mitglieder des FahrRats diese Strategie beschlossen, dem Senat die Annahme empfohlen und ihr persönliches Engagement für die Umsetzung der Strategie bekräftigt. Der Senat von Berlin ist der Empfehlung des FahrRats nachgekommen und hat die Radverkehrsstrategie in seiner Sitzung am 2.11.2004 beschlossen.

Eine Kurzfassung der Radverkehrsstrategie finden Sie auf den folgenden Seiten. Der vollständige Text ist im Internet abrufbar unter

www.Stadtentwicklung.Berlin.de/Verkehr



Sieben gute Gründe für mehr Radverkehr in Berlin

Radverkehr ...

macht mobil: Berliner (fast) jeden Alters können mit dem Fahrrad kurze und mittellange Wege zeit- und kostengünstig ohne Pkw oder öffentliche Verkehrsmittel zurücklegen;

verbessert die Lebensbedingungen in der Stadt: Radverkehr ist leise, verursacht keine schädlichen Abgase und beansprucht wenig Platz;

hilft, Autoverkehr zu vermeiden: Die Hälfte aller Wege in Berlin ist kürzer als 5 km, ein Drittel dieser kurzen Wege wird dennoch mit dem Pkw zurückgelegt. Viele motorisierte Wege könnten durch Radfahrten 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: Maßnahmen für den Radverkehr sind vergleichsweise billig. Investitionen zahlen sich schnell in intensiver Nutzung aus;

unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung: Eine Stadt mit guten Lebensbedingungen und aufenthaltsfreundlichen Straßen und Plätzen ist für Bewohner, Touristen und Geschäftsleute attraktiv.

Die Förderung des Radverkehrs ist ein strategisches Element von mobil2010 – dem Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin.



Unsere Ziele

Steigerung des Radverkehrsanteils

Der Anteil des Radverkehrs an den in der Stadt zurückgelegten Wegen soll bis 2010 um 50% gesteigert werden (von 10 auf 15%). Dies würde jedes Jahr einer Zunahme des Radverkehrs um 100.000 Wege am Tag entsprechen.

Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Durch weitere Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme und bei den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen soll die Zahl der kombinierten Wege in dem gleichen Maße zunehmen, wie der Radverkehr insgesamt.

Senkung der Unfallzahlen

Die Radverkehrsstrategie übernimmt das ehrgeizige Ziel der Europäischen Gemeinschaft, die jährliche Anzahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer soll – trotz Zunahme des Radverkehrs – um mindestens ein Drittel verringert werden.

Angemessene Finanzierung

Die Radverkehrsstrategie geht davon aus, dass die im Stadtentwicklungsplan Verkehr formulierte Zielsetzung (Steigerung der Mittel für den Radverkehr auf 5 € je Einwohner und Jahr bis 2015) der Haushaltsplanung als Orientierung dient.

Zügige Realisierung des Radroutennetzes

Das Radrouten-Hauptnetz in der Innenstadt soll bis 2006 und das Gesamtnetz bis 2010 durchgängig befahrbar sein. Darüber hinaus erforderliche Maßnahmen für einen überall den Anforderungen gerechten Ausbau des Netzes sollen bis 2015 umgesetzt sein.

Grundsätze und Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs

Zur Radverkehrsförderung gehören gute Verbindungen, einfache Orientierung, ausreichende Abstellmöglichkeiten, optimale Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mehr Aufmerksamkeit für das Mobilitätslernen, sichere Verkehrsbedingungen, guter Service und ein fahrradfreundliches Klima.

Direkte, bequeme und sichere Verbindungen für den Radverkehr sollen überall im Stadtgebiet verfügbar sein: auf Haupt- und Nebenrouten, auf Verkehrsstraßen, in den Zentren, den Wohn- und Arbeitsstättergebieten sowie in den Naherholungsräumen der Stadt. Unterschiede in der Qualität der Angebote für den Radverkehr zwischen den inneren und äußeren sowie den westlichen und östlichen Stadtteilen sollen abgebaut werden.

Der Radverkehr soll bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum angemessen berücksichtigt werden: bei der Zuweisung von Flächen und Mitteln, bei der Ampelsteuerung, an Baustellen und Umleitungen sowie bei Straßenreinigung und Winterdienst.

Für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist eine effektive Koordination und Bündelung der beschlossenen Maßnahmen innerhalb der Verwaltung sowie mit der Polizei, den Trägern des öffentlichen Nahverkehrs, den Verkehrsverbänden und dem Fahrradgewerbe unabdingbar.

Radverkehr ist als komplexes System zu verstehen und zu fördern

Radfahrer im Straßenverkehr – in den 50er Jahren selbstverständlich, später verdrängt, künftig wieder Alltag. Foto: Stromstraße / Turmstraße



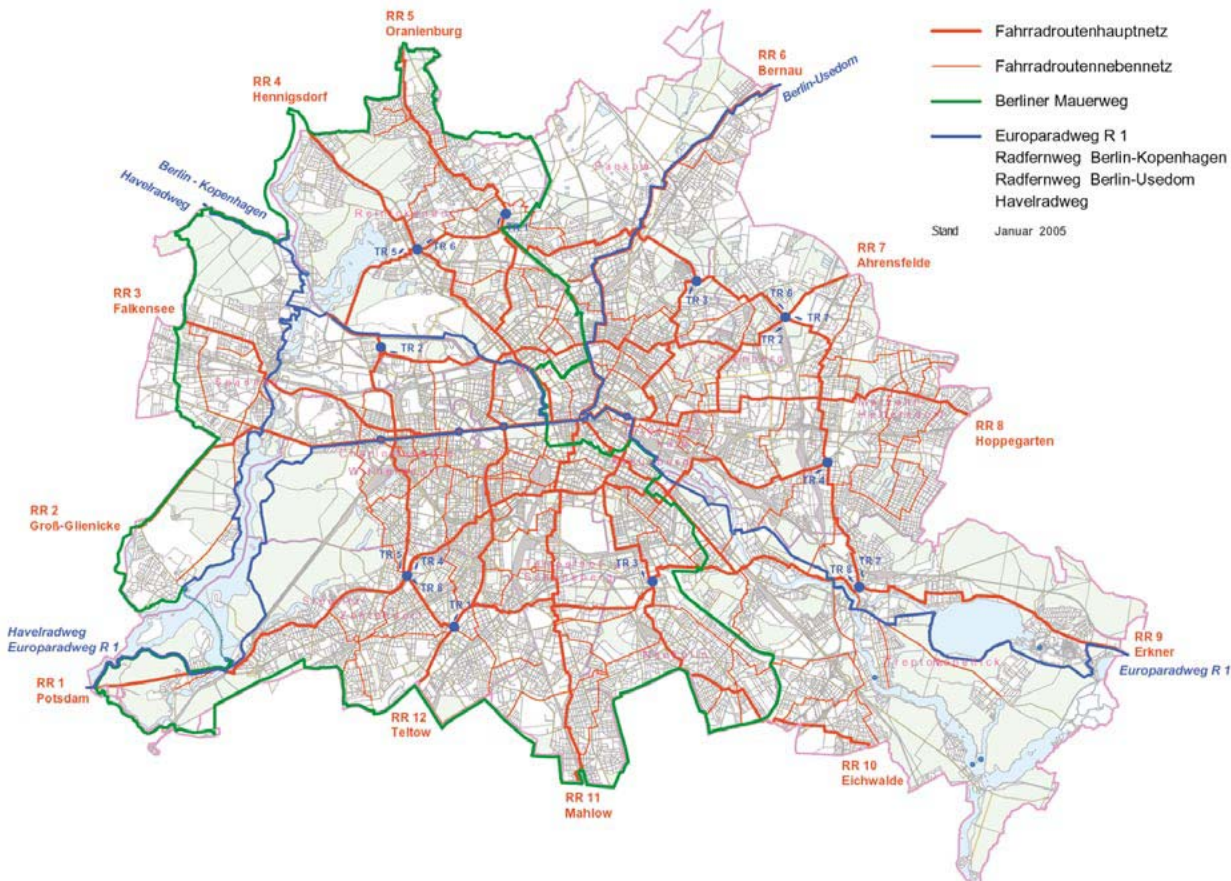
Bessere Straßen und Wege für Radfahrer

Radrouten,
Radfernwege und
Mauerweg

Radfahrer benötigen kurze, bequeme und sichere Wegeverbindungen überall im Stadtgebiet. Der Senat von Berlin hat deshalb ein etwa 660 km langes Fahrradrouen-Hauptnetz beschlossen, das soweit wie möglich über verkehrsarme Nebenstraßen, durch Grünflächen und entlang von Wasserläufen geführt wird. Etwa 70% dieses Netzes ist bereits gut befahr-

bar, wenn auch noch nicht alle Abschnitte den Anforderungen entsprechend ausgebaut sind. Darüber hinaus sollen auch Hauptverkehrsstraßen fahrradfreundlich gestaltet und im übrigen Straßennetz Beeinträchtigungen des Radverkehrs abgebaut werden. In einigen Bezirken wurde bereits mit der Entwicklung ergänzender Nahbereichsnetze begonnen.

↑	Charlottenburg	10
🚲	Tiergarten	2,5
←	🚲 Ⓢ Potsdamer Platz	0,8



Maßnahmen

Herstellung eines zusammenhängenden Fahrradrouen-Hauptnetzes für die Innenstadt im S-Bahnring bis 2006.

Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes bis 2010. Abschluss des durchgängig anforderungsgerechten Ausbaus bis 2015.

Bezirkliche Konzepte für flächendeckende, engmaschige Nahbereichsnetze unter Beteiligung örtlicher Initiativen.

Umsetzung der Planungen für ein „fahrradfreundliches Regierungsviertel“ sowie zur Sanierung von Radverkehrsanlagen in der Baulast des Bundes.

Unterhaltungsmittel für Radverkehrsanlagen entsprechend dem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (auch für Radwege, die nicht mehr benutzungspflichtig sind).

Gemeinsame Aktion der Verkehrsverbände zur Ermittlung von Problemstellen im Radverkehrsnetz als Grundlage für die Mängelbeseitigung.

Einfache Orientierung



Hilfen für die Orientierung und Informationen über Entfernungen und günstige Wege stellen insbesondere für Neueinsteiger und Ortsfremde einen Beitrag zur Vermeidung von Zeitverlusten und Unsicherheiten, zur Bereitschaft, neue Wege auszuprobieren sowie zur Erhöhung der Freude am Fahren dar.

Eine an vielen Stellen präsente Wegweisung setzt darüber hinaus ein Zeichen für die Fahrradfreundlichkeit der Stadt und ist eine kostengünstige Werbung für den Radverkehr.

Maßnahmen

Ausschilderung des Haupttroutennetzes bis 2006 in den bis dahin überwiegend fertiggestellten Abschnitten, beginnend mit der Wannsee-Route (RR1).

Einbindung von wichtigen Zielen im Umfeld der Routen in die Ausschilderung.

Wegweisung an den Haltestellen von U- und S-Bahn zu wichtigen Zielen des Radverkehrs in ihrem Einzugsbereich sowie zu Verbindungen mit dem Fahrradrouthen-Hauptnetz.

Integration der Radrouten in Hilfsmittel für die Routenplanung wie Fahrrad-, Nahverkehrs- und andere Stadtpläne, Internet-Routenplaner, Ausflugsstipps usw..



Ausreichende Abstellmöglichkeiten

Eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an wichtigen Zielorten (Läden, öffentliche Gebäude, Arbeitsstellen, Schulen, Haltestellen) erleichtert die Fahrradnutzung im Alltag.

Voraussetzung ist, dass die Abstellmöglichkeiten leicht zugänglich und nahe am Ziel liegen, ein standsicheres und beschädigungsfreies Abstellen sowie ein sicheres Anschließen ermöglichen und bei längerer Abstelldauer auch Witterungsschutz bieten.



Maßnahmen

Erfahrungsaustausch „Fahrradparken am Wohnort“. Erarbeitung eines Ratgebers zur Schaffung von wohnungsnahen Fahrrad-Abstellmöglichkeiten für unterschiedliche Typen von Wohngebäuden.

Herstellung von Fahrradabstellplätzen in den Wohngebieten und an wichtigen Zielorten auch auf öffentlichem Straßenland (insbesondere zu Lasten von Pkw-Parkplätzen), wo Flächen auf privaten Grundstücken fehlen und andere Nutzungsansprüche dies zulassen.

Anregung einer Initiative des Einzelhandels zum Thema „der Kunde als Radfahrer“. Ziel ist u.a. die Verbesserung der Ausstattung mit Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in geeigneter Qualität und guter Zuordnung zu Läden und Dienstleistungen.



Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

Maßnahmen

Informationsoffensive zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln, mit den Schwerpunkten „Neukunden“ und „Alltagsverkehr“.

Fortsetzung des Stellplatzprogramms der S-Bahn Berlin GmbH (bis 2005 weitere 2.000 Stellplätze an den Bahnhöfen). Stellplatzprogramm der BVG für U-Bahnhöfe, Straßenbahn- und Bushaltestellen (bis 2006: 2.000, bis 2010: 5.000 Stellplätze).

Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Fernbahnhöfen; Zusatzangebot an bewachten bzw. abschließbaren Stellplätzen.

Flexible Reaktion der Verkehrsunternehmen auf Engpässe bei der Fahrradmitnahme (u.a. Ausflugsverkehr, Schienenersatzverkehr). Prüfung der Fahrradmitnahme auf ausgewählten Buslinien.

Anforderungsgerechte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den Fahrzeugen, deutliche Kennzeichnung auch von außen.



Die Nutzung des Fahrrades in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht die Reichweite und spart Zeit. In den letzten Jahren haben sich die Bedingungen für eine solche kombinierte Nutzung deutlich verbessert: Aufhebung von Sperrzeiten, Mitnahme in der Straßenbahn, mehr Abstellanlagen und Aufzüge an den Bahnhöfen, günstigere Tarife.

Der Anteil der kombinierten Wege am Gesamtverkehr nimmt zu. In einigen Punkten besteht jedoch noch Handlungsbedarf. Vor allem muss der erreichte Standard noch besser kommuniziert werden, um neue Kundengruppen anzusprechen.

Mehr Aufmerksamkeit für junge Radfahrer

Selbstständige Mobilität ist wichtig für die kindliche Entwicklung, im Hinblick auf Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit, die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit, auf das Erlernen von Eigenverantwortung und auf das Sozialverhalten. Kinder sollen deshalb altersgerecht an das selbstständige Zurücklegen von Wegen, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, herangeführt werden und im Rahmen ihrer Persönlichkeitsentwicklung Entscheidungen treffen dürfen. Die in diesem Alter gemachten Erfahrungen sind prägend für spätere Verkehrsgewohnheiten. Kinder und Jugendliche sowie Eltern, Erzieher und Lehrer sind deshalb wichtige Zielgruppen für Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität.



Maßnahmen

Umsetzung des Schulgesetzes im Hinblick auf das Mobilitätslernen durch Rahmenpläne, Projektangebote, Unterrichtsmaterialien und Lehrerfortbildung. Begleitung dieser Entwicklung durch außerschulische Verkehrsgruppen.

Unterstützung der Mobilitätserziehung an den Schulen durch die Verkehrsunternehmen, Nutzung guter Beispiele aus anderen Städten.

Vorbereitung auf die Fahrradprüfung als Teil des Sachkundeunterrichts. Überprüfung Hamburger Erfahrungen und Lehrmaterialien auf ihre Übertragbarkeit.

Aufnahme des Themas Mobilitätserziehung in die „Elternbriefe“ des Arbeitskreises Neue Erziehung.

Fortsetzung der Aktion „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Aufgreifen des Themas in Kindergärten und Schulen sowie in der Elternarbeit.



Mehr Sicherheit für den Radverkehr

Maßnahmen

Sonderauswertung der Unfalldatenbank für ein auf Fahrrad-Unfall-schwerpunkte bezogenes Maßnahmenprogramm.

Aktualisierung des „10-Punkte-Programms“ zur Verkehrssicherheit von Radfahrern; Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes mit Zeitplan.

Umgestaltung von mindestens fünf für Radfahrer besonders unsicheren Kreuzungen als Pilotprojekte bis 2006. Entwicklung von Regellösungen für ähnliche Problempunkte.

Informationsinitiative zum sicheren Verhalten sowie zu den Rechten und Pflichten von Autofahrern und Radfahrern.

Fortsetzung der „Aktion toter Winkel“ sowie der Initiativen, kurzfristig eine Nachrüstung von Lkw mit geeigneten Außenspiegeln zu erreichen.

Fahrrad- und fußgängerfreundliche Lösungen für größere Baustellen; regelmäßige Baustellenüberprüfungen.



Radfahren ist gesund und trägt dazu bei, Lebenszeit zu gewinnen. Andererseits sind Radfahrer bei Unfällen einem hohen Verletzungsrisiko ausgesetzt. Radfahrernfälle haben nach jahrelangem Rückgang in letzter Zeit wieder zugenommen. Die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfallfolgen ist in Berlin höher als in vergleichbaren Städten. Viele Unfälle gehen auf schlechte Sichtbeziehungen zwischen Autofahrern und Radfahrern zurück. Fast ein Drittel der tödlichen Unfälle wird durch abbiegende Lkw verursacht (toter Winkel).



Umfassende Information

Durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit sollen Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs bekannt gemacht, Informationen zu konkreten Problemen vermittelt und der Spaß am Radfahren geweckt werden. Ziel ist es, ein „fahrradfreundliches Klima“ zu schaffen, das auch neue Zielgruppen anspricht. Besonderes Augenmerk ist dabei den Arbeits- und Einkaufswegen der Berufstätigen, den Kindern und Jugendlichen sowie Entscheidungsträgern und Personen mit Vorbildfunktion zu widmen.

Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie erfordert das gemeinsame Engagement aller Beteiligten. Der Fahrradbeauftragte des Senats wird die erreichten Fortschritte regelmäßig überprüfen. Er ist dabei auf Ihre Hilfe angewiesen!

Wenn Sie also meinen, dass wichtige Aspekte zu kurz gekommen sind, dass es nicht schnell genug vorangeht, oder wenn Sie Vorschläge oder Kritik zu einzelnen Punkten einbringen wollen, wenden Sie sich an: Benno Koch, Fahrradbeauftragter Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 10179 Berlin. E-Mail: Benno.Koch@SenStadt.Verwalt-Berlin.de



Maßnahmen

Integrierte Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs unter dem Dach einer gemeinsamen Berliner „Marke“.

Informationen über Maßnahmen, Projekte und Aktionen zur schrittweisen Umsetzung der Radverkehrsstrategie.

Arbeitsteilige Qualifizierung und intelligente Verknüpfung der Internet-Angebote zum Radverkehr in Berlin.

Informationsmaterialien zu einzelnen Radrouten entsprechend dem Ausbaufortschritt.

Durchführung der Kampagne des ADFC und der AOK „mit dem Fahrrad zur Arbeit“ auch in Berlin.

Wettbewerb: „Berlins fahrradfreundlichster Bezirk“.

Unterstützung der Radverkehrsstrategie durch Marketing- und Informationsoffensiven der Fahrradwirtschaft.

Nutzung der alljährlichen Fahrrad-Sternfahrt, um neue Nutzerkreise für das Fahrrad zu begeistern.