

# NEUE RADVERKEHRSSTRATEGIE FÜR BERLIN

---

## 1 EINFÜHRUNG

Die erste Radverkehrsstrategie für Berlin wurde im November 2004 durch den Senat beschlossen. Sie fügt sich ein in das Konzept der Verkehrsentwicklungsplanung für eine stadtverträgliche, nachhaltige und sozial gerechte Mobilität. Die Umsetzung der Strategie hat zur Steigerung des Radverkehrs in den letzten Jahren wesentlich beigetragen: 1,5 Mio. Wege werden inzwischen täglich in Berlin mit dem Fahrrad zurückgelegt - mit weiter steigender Tendenz.

Im März 2011 hat der Senat von Berlin eine Neufassung des Stadtentwicklungsplans Verkehr beschlossen, die mit einer aktualisierten Prognose und Wirkungsabschätzung sowie einem modifizierten und erweiterten Maßnahmenkatalog jetzt in der Radverkehrsstrategie zu berücksichtigen ist. Darüber hinaus haben sich durch Entwicklungen im gesellschaftlichen Umfeld und nicht zuletzt durch den Erfolg der Strategie selbst veränderte Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen ergeben:

- Aufgrund der Zunahme des Radverkehrs muss sich die Planung vermehrt mit Mengenproblemen auseinandersetzen. Bereits heute gibt es Engpässe an Knotenpunkten, bei Fahrradabstellanlagen und bei der Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Durch zwei große Befragungen im Jahr 2008 liegen jetzt umfangreiche Informationen über das Mobilitätsverhalten der Berlinerinnen und Berliner vor, die eine gute Grundlage für die Gewinnung neuer Nutzergruppen und für eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit sind.
- Der demografische Wandel, vor allem die starke Zunahme der Anzahl älterer Menschen, bringt besondere Anforderungen mit sich, die es zu berücksichtigen gilt.
- Im Bereich der Verkehrssicherheit bleibt noch viel zu tun: sowohl bei der verkehrssicheren Ausgestaltung der Infrastruktur als auch im Hinblick auf das Verhalten im Verkehr.
- Die Hauptstadtregion hat sich erfolgreich beim Bund als „Internationales Schaufenster der Elektromobilität“ beworben. Schon heute boomt der Markt für elektrisch unterstützte Fahrräder. Aber auch andere Produktentwicklungen erleichtern das Radfahren, z.B. bei der Mitnahme von Kindern oder Gepäck auf Transporträdern oder per Anhänger. Ihre Anforderungen an die Infrastruktur und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind zu prüfen.
- Das Image des Radfahrens wandelt sich zum Positiven. Es wird zunehmend von breiten Schichten der Bevölkerung als moderne, gesunde und nicht zuletzt zweckmäßige und kostensparende Alternative zum Auto wahrgenommen. Diese Chance gilt es zu nutzen.
- Mit der Zunahme des Radverkehrs nehmen auch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu. Kommunikationsmaßnahmen zur Entschärfung solcher Konflikte und zur Beförderung eines Verkehrsklimas der gegenseitigen Rücksichtnahme gewinnen daher an Bedeutung.

Nach acht Jahren der Umsetzung der Radverkehrsstrategie war es deshalb Zeit, Bilanz zu ziehen: Was wurde erreicht, wo gibt es Defizite, welche neuen Entwicklungen sind zu berücksichtigen? Unter diesen Fragestellungen wurde die Radverkehrsstrategie jetzt grundlegend aktualisiert. Dies war nicht allein ein Projekt der Verkehrsverwaltung, sondern wurde erneut als gemeinsames Vorhaben vieler Beteiligten aufgefasst.

Die Radverkehrsstrategie führt Maßnahmen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern und Zuständigkeitsbereichen zusammen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat deshalb bereits im Jahr 2003 einen breit zusammengesetzten „FahrRat“ einberufen, der die Verwaltung bei der Erarbeitung und Umsetzung der Radverkehrsstrategie berät. Teilnehmer sind neben Mitarbeitern der Senats- und Bezirksverwaltungen, die für unterschiedliche Aspekte des Radverkehrs verantwortlich sind, auch Vertreter der Polizei, der Umwelt- und Verkehrsverbände und der Verkehrsbetriebe sowie externe Experten aus der Wissenschaft und der Fahrradbranche und der Fahrradbeauftragte des Senats<sup>1</sup>. Durch den Teilnehmerkreis wurden unterschiedliche Erfahrungen und Sichtweisen in den Aktualisierungsprozess eingebracht, und es wurden wichtige verwaltungsinterne und -externe Akteure eingebunden, die an der Umsetzung der Strategie in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen mitwirken.

Der FahrRat hat in fünf ganztägigen Sitzungen auf der Grundlage von Fachbeiträgen der Mitglieder sowie eingeladener Experten ein breites Spektrum an Themen diskutiert und Handlungsempfehlungen dazu formuliert. Diese bilden die wesentliche Grundlage für den vorliegenden Entwurf zur Neuen Radverkehrsstrategie für Berlin.

## **2 SIEBEN ARGUMENTE FÜR MEHR RADVERKEHR IN BERLIN**

### Radverkehr

- macht mobil: Berlinerinnen und Berliner (fast) jeden Alters können mit dem Fahrrad kurze und mittellange Wege zeit- und kostengünstig zurücklegen; in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann das Fahrrad auch auf langen Wegen mit dem Auto konkurrieren;
- 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 auch mit dem Fahrrad erledigt werden;
- macht Spaß und erhält die Gesundheit: schon eine halbe Stunde Radfahren täglich ist nachweislich gesundheitsfördernd;
- trägt zur Sicherheit des Verkehrs bei: Je mehr Radverkehr auf den Straßen sichtbar wird, desto mehr stellen sich alle Verkehrsteilnehmer darauf ein;
- schont den öffentlichen Haushalt: Radverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise kostengünstig, Investitionen zahlen sich schnell in intensiver Nutzung aus;
- unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung Berlins: Eine Stadt mit guten Lebensbedingungen und attraktiven öffentlichen Straßenräumen ist für alteingesessene wie für neue Bewohner, für Touristen wie für Geschäftsleute attraktiv.

Aus diesen Gründen ist die Förderung des Radverkehrs ein strategischer Baustein des Stadtentwicklungsplans Verkehr Berlin.

---

<sup>1</sup> Mit Ablauf der vergangenen Legislaturperiode endete das Vertragsverhältnis mit dem Fahrradbeauftragten.

## **3 ZIELE UND LEITLINIEN DER RADVERKEHRSPLANUNG**

### **3.1 Strategische Ziele**

Die Radverkehrsstrategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und ökonomisch effizienten Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt. Durch Förderung des nicht motorisierten Verkehrs soll die Qualität des Lebensraumes Stadt auf Dauer erhalten und verbessert werden. Um Fortschritte bei der Umsetzung nachvollziehbar und Defizite erkennbar zu machen, setzt sich die Radverkehrsstrategie folgende strategische Ziele, deren Erreichung regelmäßig überprüft werden soll.

#### 3.1.1 Steigerung des Radverkehrsanteils

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Berliner Wohnbevölkerung lag 2008 im Binnenverkehr bei 13 %. Täglich werden etwa 1,5 Mio. Wege mit dem Rad als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt. Bei der gegebenen Struktur des Wegeaufkommens könnten rechnerisch weitere 0,6-0,9 Mio. zum Erhebungszeitpunkt noch mit dem Auto zurückgelegte Wege auf das Fahrrad verlagert werden. Die Radverkehrsstrategie setzt sich das Ziel, dieses Potenzial bis 2025 zu aktivieren. Dadurch würde ein Radverkehrsanteil von 18-20 % erreicht (zuzüglich der kombinierten Wege Fahrrad/ÖV). Die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege müsste dazu jedes Jahr um 3-4 % zunehmen. Die Pegelzählungen der letzten Jahre zeigen, dass solche Zuwachsraten realistisch sind.

#### 3.1.2 Verlagerung auch von längeren Wegen auf das Fahrrad

Die durchschnittlich mit dem Fahrrad zurückgelegte Entfernung liegt in Berlin bei 3,7 km; nur 19 % der Fahrrad-Wege sind weiter als 5 km. Die Verlagerung auch weiterer Wege vom Auto auf das Fahrrad, die durch neue technische Entwicklungen unterstützt wird, kann jedoch überproportional zur Entlastung der Stadt von den negativen Folgen des Kfz-Verkehrs beitragen. Die Radverkehrsstrategie setzt sich deshalb das Ziel, das Radfahren auf längeren Wegen attraktiver zu machen, so dass sich die durchschnittlich mit dem Fahrrad zurückgelegte Wegelänge bis 2025 um 25 % auf etwa 4,6 km erhöht. Die durch die Zunahme des Radverkehrsanteils erreichbare Entlastungswirkung würde sich damit fast verdoppeln.

#### 3.1.3 Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Fahrradnutzung hat in Berlin mit seinen oft großen Entfernungen stadtstrukturell bedingte Grenzen. Umso wichtiger ist die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Radfahrer erhöhen dadurch ihre Reichweite, die öffentlichen Verkehrsmittel ihren Einzugsbereich und damit die Anzahl ihrer Kunden, in vielen Relationen verkürzen sich die Reisezeiten. Zurzeit nutzen in Berlin etwa 3 % der Fahrgäste von Bus und Bahn das Fahrrad für den Weg zur oder von der Haltestelle; dieser Anteil ist auch vor dem Hintergrund der Erfahrungen anderer Städte ausbaufähig. Die Radverkehrsstrategie verfolgt das Ziel, die Bedingungen für eine Erhöhung des Anteils der kombinierten Wege auf 5 % zu schaffen.

#### 3.1.4 Senkung der Unfallzahlen

Im Dreijahreszeitraum 2008-2010 wurden in Berlin 20.910 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. 26 Radfahrer wurden getötet und 14.390 verletzt, davon 1.548 schwer. Auch wenn die Unfallentwicklung bei zunehmendem Radverkehr zuletzt leicht rückläufig war, sind diese Zahlen nicht hinnehmbar, zumal im Jahr 2011 wieder ein Anstieg der Unfallzahlen verzeichnet werden musste. Ausgehend von der Vision eines Stadtverkehrs, der keine Menschenleben kostet, übernimmt die Radverkehrsstrategie für ihren Bereich das Ziel des Stadtentwicklungsplans Verkehr, die jährliche Anzahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Radfahrer bis 2025 um 40 % und die der Verletzten um 30 % zu senken.

### 3.1.5 Angemessene Finanzierung

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Berlin sind vergleichsweise preiswert und kosteneffektiv, zumal häufig vorhandener Verkehrsraum umgenutzt werden kann. Dennoch erfordert die Umsetzung der Radverkehrsstrategie eine Reihe von Maßnahmen, deren Finanzierung gesichert sein muss. Die Strategie geht deshalb weiterhin davon aus, dass der Radverkehr einen Anteil an den für die Finanzierung des Stadtverkehrs zur Verfügung stehenden Mitteln benötigt, der seiner Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität in der Großstadt Berlin entspricht. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung sieht eine Untergrenze von 5 € pro Einwohner und Jahr bei den Investitionen für den Radverkehr vor. Es wird angestrebt, schrittweise bis 2017 diese Größenordnung im Rahmen der Investitionsmittel des Straßenbaus für Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu erreichen.

### 3.1.6 Zügige Fertigstellung des Fahrradrouthenetzes

Die Realisierung des Fahrradrouthen-Hauptnetzes, einschließlich der Wegweisung, hat eine wichtige faktische und symbolische Bedeutung für die Positionierung Berlins als fahrradfreundliche Metropole und für die Förderung des Radverkehrs in der Stadt. Die Radverkehrsstrategie strebt deshalb eine anforderungsgerechte Befahrbarkeit und Ausschilderung des Gesamtnetzes bis 2017 an. Zur Ergänzung des Hauptnetzes soll in allen Bezirken bis 2013 ein Nebenrouthennetz festgelegt und dessen Umsetzung zügig vorangebracht werden.

## **3.2 Leitlinien der Radverkehrsstrategie**

1. Der Radverkehr ist Teil eines Verkehrssystems, das im Zusammenwirken aller Verkehrsarten die Mobilität der Stadt gewährleistet. Für viele Wege stehen mehrere Verkehrsmittel zur Auswahl. Die Radverkehrsstrategie will diese Wahlmöglichkeit zugunsten des Fahrrades beeinflussen. Sie konzentriert sich dabei auf eine Verlagerung von Wegen, die zurzeit noch mit dem Auto erledigt werden sowie auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.
2. Die Radverkehrsstrategie soll zur Umsetzung der im Stadtentwicklungsplan Verkehr sowie in den Stadtentwicklungsplänen „Zentren“ und „Klima“ formulierten Zielsetzungen beitragen und im Zusammenwirken mit der Fußverkehrsstrategie und der Förderung des öffentlichen Verkehrs das „System Umweltverbund“ als Ganzes stärken; sie erweitert, ergänzt und konkretisiert die in den Stadtentwicklungsplänen zur Umsetzung dieser Zielsetzung aufgeführten Maßnahmen.
3. Die Radverkehrsstrategie konkretisiert und ergänzt die im „Nationalen Radverkehrsplan“ niedergelegten bundesweiten Ziele auf der örtlichen Ebene und bindet Konzepte und Programme des Bundes ein, z.B. zum Radfernwegenetz und zum Radwegebau an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen.
4. Mit dem Nachbarland Brandenburg und Umlandgemeinden, wie z.B. Potsdam, Kleinmachnow, Falkensee, Hönow und Altlandsberg, bestehen gemeinsame Ziele und Interessen, u. a. im Hinblick auf die Herstellung von Nachbarschaftswegeverbindungen und eines regionalen Radrouthennetzes, einschließlich von Schnellverbindungen sowie hinsichtlich der Fahrradmitnahme im Regionalverkehr.
5. Die fahrradfreundliche Stadt ist eine Stadt der kurzen Wege - von den Wohnorten zu den Einrichtungen der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur, zu Arbeitsplätzen, Erholungsflächen und zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel. Eine urbane Siedlungsdichte und die polyzentrale Struktur Berlins begünstigen kurze Wege und Wegeketten, die mit dem Rad zurückgelegt werden können. Auch im Wirtschaftsverkehr, vor allem

im Lieferverkehr für die „letzte Meile“, können manche Wege auf das Fahrrad verlagert werden.

6. Die Radverkehrsstrategie versteht und fördert den Radverkehr als komplexes System. Dazu gehören gute Straßen und Wege für die Radfahrer, ausreichende Abstellmöglichkeiten, eine optimale Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, sichere Verkehrsbedingungen, vielfältige Serviceangebote sowie eine zielgruppenorientierte Informations- und Öffentlichkeitsarbeit.
7. Der Blick auf die Radverkehrsförderung in anderen Ländern und Städten zeigt, dass eine langfristige Kontinuität bei der Verfolgung radverkehrspolitischer Ziele ein entscheidender Faktor für den Erfolg ist. Er zeigt weiterhin, dass gute Ergebnisse eine Kombination von zukunftsorientierten Infrastrukturmaßnahmen und „weichen“ Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Imageförderung erfordern. Nicht zuletzt wird aus erfolgreichen auswärtigen Beispielen deutlich, dass auch im Radverkehr die stadtverträgliche Bewältigung großer Mengen den Einsatz angemessener Ressourcen erfordert.
8. Berlin bietet gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Neben der ebenen Topografie und dem regenarmen Klima gehören dazu ein dichtes Netz von Nebenstraßen und Grünverbindungen, das viele Umfahrungsmöglichkeiten bietet, großzügige Straßenbreiten, oft mit Flächenreserven für Radverkehrsanlagen, gute Voraussetzungen für die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine dichte und durchmischte Stadtstruktur. Diese Qualitäten gilt es für den Radverkehr zu nutzen, zu erhalten und auszubauen.
9. Eine Nachfrage nach direkten, bequemen und sicheren Verbindungen für Radfahrer besteht überall im Stadtgebiet. Es ist deshalb notwendig, flächendeckend gute Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen: auf Haupttrouten, in Nebennetzen, auf den Hauptverkehrsstraßen, in der Innenstadt, in den Zentren, in den Wohn- und Arbeitsstättengebieten sowie in den Naherholungsräumen der Stadt. Die städtischen Zentren und Einkaufsstraßen sowie andere wichtige Ziele in der Stadt und im Umland sollen mit dem Rad auf attraktiven Wegen erreichbar sein.
10. Um die Bedingungen für den Radverkehr nachhaltig und flächendeckend zu verbessern, müssen die Belange des Radverkehrs bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum ihrer beabsichtigten künftigen Bedeutung entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt für die Zuweisung von Flächen und von Mitteln für Radverkehrsanlagen und Abstellmöglichkeiten ebenso, wie für die Festlegung von Prioritäten bei der Lichtsignalsteuerung, für die Verkehrsabwicklung an Baustellen und bei Umleitungen, für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie für die Straßenreinigung und den Winterdienst.
11. Um Vorbehalte gegenüber einer Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr zu überwinden und Hemmschwellen abzubauen, bedarf es einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, die potenzielle Fahrradnutzer anspricht und ihre Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen vermag. Die Verbesserung der äußeren Rahmenbedingungen für den Radverkehr muss durch eine zielgruppengenaue Informations- und Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert und ergänzt werden, um ein gutes „Fahrradklima“ und ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen, das subjektive Sicherheitsgefühl zu verstärken und die Bereitschaft zur Fahrradnutzung zu erhöhen.
12. Entscheidungen zum Fahrradkauf und zur Fahrradnutzung sind auch emotional determiniert. Seit einigen Jahren ist ein Imagewandel festzustellen: das Auto hat an Image verloren, das Fahrrad gewonnen, fahrradaffine Lebensstile sind auf dem Vormarsch. In der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr gilt es daher, die Menschen emotional anzusprechen und Statureffekte und Imagefaktoren gezielt zu nutzen. Nicht zuletzt muss die Öff-

fentlichkeitsarbeit die Entscheidungsträger in Politik und Gesellschaft sowie Personen und Gruppen mit Vorbildfunktion erreichen.

13. Der Anteil des Autos am Modal Split ist in der äußeren Stadt fast doppelt so groß, der Anteil des Fahrrads nur halb so groß wie in der inneren Stadt. Diese Unterschiede können nicht allein durch die Faktoren Wegelänge und Pkw-Zugang erklärt werden. Sowohl bei der Infrastrukturplanung als auch bei der Öffentlichkeitsarbeit sollen deshalb die Potenziale des äußeren Stadtraums näher untersucht und gezielt aufgegriffen werden.
14. Über ein Viertel der mit dem Auto in der Stadt unternommenen Wege hat einen Freizeitbezug, viele dieser Wege führen über relativ kurze Distanzen. An zweiter Stelle der vom Auto auf das Fahrrad verlagerbaren Wege stehen Einkäufe und sonstige Erledigungen, insbesondere die Nahversorgungswege. Bei der Infrastrukturplanung wie bei der Öffentlichkeitsarbeit sollen diese Wege zwecke deshalb gezielt berücksichtigt werden.
15. Eine zunehmende Zahl von Wegen wird durch Besucher der Stadt zurückgelegt. Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Berlin. Der Ausbau touristischer Angebote ist deshalb wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsstrategie. Dabei sind Möglichkeiten einer Bündelung mit Maßnahmen wahrzunehmen, die auch dem Alltagsverkehr nützen. Gleichzeitig ist darauf hinzuwirken, dass das Verkehrsverhalten Rad fahrender Touristen Verkehrssicherheit und -ablauf nicht negativ beeinflussen.
16. Das Land Berlin ist seit Frühjahr 2012 gemeinsam mit dem Land Brandenburg „Internationales Schaufenster der Elektromobilität“ und engagiert sich bei der Förderung der Elektromobilität als Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. In diesem Rahmen ist bspw. ein Projekt „Pedelec-Korridor“ geplant. Das Elektrofahrrad spielt dabei bei der Alltagsmobilität eine immer wichtigere Rolle. Dies gilt es vermehrt zu nutzen und zu berücksichtigen.
17. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr werden durch eine Vielzahl von Akteuren innerhalb und außerhalb der Verwaltung gestaltet. Die wichtigsten waren im FahrRat an der Erarbeitung der Radverkehrsstrategie beteiligt. Für die Umsetzung der Strategie ist eine zügige Abstimmung und Realisierung der beschlossenen Maßnahmen durch die Hauptverwaltung und die Bezirke von zentraler Bedeutung. Darüber hinaus bedarf es einer Bündelung mit ergänzenden Aktivitäten anderer öffentlicher Akteure sowie externer Organisationen, insbesondere der Träger des öffentlichen Nahverkehrs, der verkehrspolitischen Gruppen sowie des Fahrradgewerbes. Auch diese sind an der Umsetzung des Radverkehrskonzepts und seiner Evaluierung zu beteiligen.

## **4 HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMENBEREICHE**

### **4.1 Sicherung und Ausbau vorhandener Qualitäten**

#### **4.1.1 Die Radverkehrsinfrastruktur instand halten und qualifizieren**

Das Netz der Radverkehrsanlagen in Berlin ist in den vergangenen Jahren stetig erweitert worden und hat eine Länge von über 1.000 km erreicht. Dazu gehören viele ältere bauliche Radwege, die schadhaft geworden sind oder nicht mehr heutigen Standards hinsichtlich Breite, Sicherheitsabständen (zur Fahrbahn, zum Gehweg, zu parkenden Fahrzeugen), Oberflächenbeschaffenheit und Sichtkontakt mit dem Fahrzeugverkehr entsprechen.

- a) Die Straßenbaulastträger werden vorhandene Radwege in gutem Zustand erhalten. Dies gilt auch für nicht benutzungspflichtige Radwege, die für viele Nutzer ein willkommenes Angebot darstellen. Dafür sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten durch

die Hauptverwaltung und die Bezirke die notwendigen Ressourcen bereitzustellen; das Programm Radwegesanierung wird intensiviert.

- b) Die Straßenbulasträger werden bei der Instandsetzung prüfen, ob eine Standardverbesserung unter Berücksichtigung der „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ (ERA) erreicht werden kann. Dies kann auch durch den Ersatz eines baulichen Radwegs durch einen Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn geschehen. Wo ein akzeptabler Mindeststandard nicht erreichbar ist, die Sicherheit nicht gewährleistet werden kann oder ein Radweg überflüssig geworden ist, soll - unter Abwägung mit den Präferenzen weniger routinierter Radfahrer - der Seitenraum wieder allein dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden.
- c) Der ADFC wird unter Einbeziehung seiner Mitglieder Informationen zu Problemabschnitten im bestehenden Radwegenetz sammeln und diese dem FahrRat sowie den zuständigen Stellen des Senats und der Bezirke als Grundlage für Programme zur Mängelbeseitigung zur Verfügung stellen.

#### 4.1.2 Radverkehrsanlagen von Hindernissen freihalten

Bauliche Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen werden immer wieder durch Kraftfahrzeuge blockiert, die dort zum Ein- und Aussteigen, Be- und Entladen, für einen Einkauf oder eine andere Erledigung halten. Hindernisse entstehen weiterhin dadurch, dass Radverkehrsanlagen allmählich „zuwachsen“, oder dass Schnee auf Radverkehrsanlagen nicht geräumt oder sogar dort gelagert wird. Radfahrer müssen dann in den fließenden Kfz-Verkehr oder – bei baulichen Radwegen – auf den Gehweg ausweichen. Dadurch kann es zu Verzögerungen, Behinderungen und Gefährdungen der Radfahrer und anderer Verkehrsteilnehmer kommen. Der Qualitätsvorteil der Radverkehrsanlage geht verloren, die Abneigung unsicherer Radfahrer gegen die Nutzung von Schutzstreifen wird verstärkt.

- a) Radverkehrsanlagen sind von Hindernissen aller Art freizuhalten. Ihrer Freihaltung ist im Rahmen des Winterdienstes, bei der Straßenreinigung und beim Grünschnitt angemessene Priorität einzuräumen.
- b) Wo die Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen regelmäßig durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt ist, werden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke in ihren jeweiligen Zuständigkeiten prüfen, ob durch ein geeignetes Parkraummanagement oder durch bauliche Maßnahmen ordnungswidriges Parken erschwert und legale Möglichkeiten zum Laden und kurzfristigen Anhalten insbesondere für den Wirtschaftsverkehr geschaffen werden können. Dazu müssen nötigenfalls und ggf. tageszeitlich beschränkt Parkplätze für Dauerparker aufgegeben werden.
- c) Der ADFC wird gebeten, unter Einbeziehung seiner Mitglieder besondere Problemabschnitte zu erfassen und den Bezirken mitzuteilen.
- d) Die Mitarbeiter der Ordnungsämter sind gehalten, im Rahmen ihrer Tätigkeit auch das Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen nach den Vorgaben der neu herausgegebenen StVO konsequent in ihre Kontrollen einzubeziehen und zu ahnden. Bei erheblicher Verkehrsgefährdung kann auch das Umsetzen von Fahrzeugen notwendig werden. Die Polizei ergänzt eigenständig die Überwachungsmaßnahmen der Ordnungsämter im Rahmen ihrer Streifentätigkeiten.
- e) Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Miteinander von Kfz-Verkehr und Radverkehr (s. 4.3.2) soll auch die Problematik des Parkens auf Radverkehrsanlagen angesprochen und das Problembewusstsein bei den Fahrzeugführern geschärft werden.

#### 4.1.3 Radverkehr an Baustellen berücksichtigen

Radfahrer sollen sicher und ohne Zwang zum Absteigen an Baustellen vorbeigeführt werden; dabei sind ihnen keine größeren Einschränkungen zuzumuten als anderen Verkehrsteilnehmern. Baustellenbedingte Einbahnregelungen sind für den umwegempfindlichen Radverkehr oft vermeidbar. An Baustellen im Straßenraum kommt es jedoch häufig noch zu unnötigen oder sogar gefährlichen Einschränkungen für den Radverkehr. Ursache ist oft eine Missachtung der verkehrsrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch die ausführenden Baufirmen. Die Kontrollkapazitäten und somit die Ahndungsmöglichkeiten sind aufgrund der Personalsituation bei den Behörden zu gering.

- a) Der ADFC wird sein Baustellenmonitoring unter Einbindung der Mitglieder durch das Weiterleiten an die zuständigen Behörden und Nachverfolgen von Beschwerden fortsetzen.
- b) Die Antragsteller (Bauherren und Bauunternehmen) bei den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern werden aufgefordert, auf der Grundlage der bestehenden Richtlinien fahrrad- und fußgängerfreundliche Einzelfalllösungen für die Verkehrsführung an Baustellen zu erarbeiten und Kontrollinstrumente zu entwickeln, um die Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnungen sicherzustellen. Eine Plattform für diesbezügliche Meldungen aus der Bevölkerung sollte angeboten werden.
- c) Den Straßenbaufirmen sowie den Leitungsbetrieben wird zusammen mit der jeweiligen verkehrsbehördlichen Anordnung ein Merkblatt zur sicheren Verkehrsführung an Baustellen an die Hand gegeben.

#### 4.1.4 Benutzungspflicht von Radwegen überprüfen

Verschiedene Untersuchungen sowie die Unfallanalysen der Polizei haben nachgewiesen, dass bauliche Radwege im Seitenraum häufig ein Sicherheitsrisiko darstellen, insbesondere wenn kein guter Sichtkontakt an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten gegeben ist. Auch ein zügiges Vorankommen ist auf solchen Radwegen häufig kaum möglich. Der Gesetzgeber und die Rechtsprechung haben deshalb die Benutzungspflicht von Radwegen auf Ausnahmefälle beschränkt. Für viele Radwege wurde die Benutzungspflicht bereits aufgehoben, weitere Abschnitte werden noch geprüft.

Die Benutzungspflicht von Radwegen ist auf Ausnahmefälle zu beschränken, in denen ein hohes Maß an Verkehrssicherheit auf andere Weise nicht gewährleistet werden kann oder bei einer Aufhebung schwerwiegende Nachteile für den öffentlichen Verkehr unvermeidbar wären. Unter diesen Maßgaben ist die Überprüfung der noch benutzungspflichtigen Radwege bis 2013 abzuschließen. Im Anschluss ist die Aufhebung der Benutzungspflicht zügig umzusetzen, weiterhin benutzungspflichtige Radwege sollen auf den in der ERA geforderten Standard gebracht werden.

### **4.2 Bessere Straßen und Wege für den Radverkehr**

#### 4.2.1 Wachstumsvorsorge treffen

In Berlin werden werktäglich etwa 1,5 Mio. Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In den letzten 10 Jahren sind es jährlich etwa 50.000 Fahrten mehr geworden, ein weiterer Zuwachs ist erklärtes Ziel der Radverkehrsstrategie. Auf vielen Innenstadtrouten deuten sich jedoch bereits Kapazitätsengpässe an. Es ist deshalb notwendig, für den Umgang mit großen Radverkehrsmengen Konzepte zu entwickeln. Leistungsfähige und zügig befahrbare Fahrradmagistralen können dazu ebenso einen Beitrag leisten wie Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen, die auch das Nebeneinander unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen sowie ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten. Angesichts der Zunahme von schnelleren und mehrspurigen Fahrzeugen sind Erweiterungsmöglichkeiten zu



prüfen. Maßnahmen, die gerade noch heutigen Mindeststandards entsprechen, könnten in Zukunft den Anforderungen nicht mehr genügen.

Der Senat und die Bezirke werden bei allen geplanten Straßenbaumaßnahmen darauf achten, dass die Kapazität der Radverkehrsinfrastruktur mit dem angestrebten Wachstum Schritt hält. Dies gilt für den Ausbau der Verbindungen ebenso, wie für die Qualifizierung der Knoten. Die verkehrspolitischen Gruppen werden diesen Prozess weiterhin kritisch begleiten.

#### 4.2.2 Das Radfahren auf längeren Wegen attraktiv machen

Die durchschnittlich mit dem Fahrrad zurückgelegte Entfernung liegt in Berlin bei 3,7 km, nur 19 % der Fahrrad-Wege sind weiter als 5 km. Wenn es gelingt, auch längere Wege auf das Fahrrad zu verlagern, würde dies überproportional zur Entlastung der Stadt von den Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs beitragen. Da das individuelle Zeitbudget für Mobilität nahezu konstant ist, wird die Bereitschaft, auch für einen etwas längeren Weg nicht das Auto, sondern das Fahrrad zu nutzen, durch Beschleunigung des Radverkehrs gefördert. Wichtige Potenziale für den Radverkehr können somit durch Maßnahmen erschlossen werden, die die Fahrtzeiten verkürzen, das Radfahren auch für längere Wege attraktiv machen und damit Kfz-Verkehr vermeiden. Unter dieser Zielsetzung wurden „Fahrradschnellwege“ in anderen Städten bereits mit Erfolg erprobt. Als Maßnahmen kommen u.a. Fahrradstraßen (im Einzelfall auch vorfahrtberechtigt), eine „grüne Welle“ für den Radverkehr auf ausgewählten Pendlerstrecken, im Nebenstraßennetz auch der Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Rechts-vor-Links-Lösungen in Frage.

- a) Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs, wie zügig befahrbare Oberflächen, Breiten von Radverkehrsanlagen, die ein Überholen zulassen, möglichst geringe Wartezeiten an Knoten, Vermeidung von Umwegen durch Netzverdichtung und Orientierungshilfen sind bei allen Planungen mit Auswirkungen auf den Radverkehr zu berücksichtigen. Auch wegen der Zunahme der Elektromobilität sollen Radverkehrsanlagen künftig bei der Planung i.d.R. auf Geschwindigkeiten von bis zu 25 km/h ausgelegt werden.
- b) Die im Maßnahmenkatalog des StEP Verkehr unter Punkt I 1.3 benannten Brücken für den Rad- und Fußverkehr sind Bestandteil auch der Radverkehrsstrategie und des Routenkonzepts.
- c) Im Rahmen der Radverkehrsstrategie sollen Modellvorhaben für zügig befahrbare Radrouten und für auf den Radverkehr abgestimmte Lichtsignalschaltungen entwickelt und umgesetzt werden (s. 4.2.3 und 4.2.6).

#### 4.2.3 Das übergeordnete Fahrradrouthenetz fertig stellen

Das im Endausbau ca. 830 km umfassende übergeordnete Fahrradrouthenetz wird gebildet aus zwölf Radial- und acht Tangentialrouten (Hauptnetz ca. 250 km), verdichtet durch sieben Radfernwege (ca. 180 km) und bezirksübergreifende Ergänzungsrouten (ca. 400 km). Es wird ergänzt durch den rd. 160 km langen Berliner Mauerweg. Etwa drei Viertel des geplanten Fahrradrouthenetzes sind schon gut befahrbar. Acht Hauptrouthen und vier touristische Routen sind bereits ausgeschildert. Der Umsetzungsstand ist von Bezirk zu Bezirk unterschiedlich. Manche Routenabschnitte sind so erfolgreich, dass über Kapazitätserweiterungen nachgedacht werden muss.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird in Zusammenarbeit mit den Bezirken das Fahrradrouthenetz bis 2017 in gut befahrbarer Qualität fertig stellen und ausschildern. Im Hinblick auf das erwartete Radverkehrswachstum sind da-

bei auf der Grundlage der Neufassung der ERA die Standards zu überprüfen und weiterentwickeln. Noch nicht standardgerecht ausgebaute Teilstrecken sind nach und nach entsprechend zu qualifizieren.

- b) Über die jeweils fertig gestellten Routen wird weiterhin durch Medientermine, Faltblätter und im Internet öffentlichkeitswirksam informiert.
- c) Im Rahmen von Modellprojekten sollen die Möglichkeiten zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterung von zwei Hauptrouten in einem Standard, der auch für längere Alltagswege attraktiv ist („Radschnellwege“), geprüft werden, vorrangig auf Abschnitten im äußeren Stadtraum ohne gute Alternativen im Schienenverkehr.
- d) Als erste übergeordnete Route für elektromobile Fahrräder soll bis zum Jahr 2015 der „Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg“ zwischen Berlin-Steglitz und dem benachbarten Umland im Rahmen des internationalen Schaufensters Elektromobilität etabliert werden.

#### 4.2.4 Bezirkliche Fahrradrouthenetze entwickeln

Die Bündelung des Radverkehrs auf dem übergeordneten Fahrradrouthenetz findet ihre Grenzen in der Umwegempfindlichkeit des Radverkehrs. Die großen Maschen des übergeordneten Netzes müssen deshalb weiter ausgefüllt werden. Mit diesem Ziel werden bereits in mehreren Bezirken Nebenrouthen entwickelt und umgesetzt, bei allerdings unterschiedlicher Herangehensweise und nicht immer ausreichender Abstimmung mit den Nachbarbezirken und den Umlandgemeinden.

- a) Die Bezirke sind aufgefordert, unter Einbeziehung der Verbände Nebenrouthenplanungen zur Verdichtung des übergeordneten Fahrradrouthenetz fertig zu stellen, Strategien für deren Umsetzung zu entwickeln und fertig gestellte Routen zu publizieren (z.B. im Internet). Schnittpunkte mit dem übergeordneten Fahrradrouthenetz und die anzustrebenden Maschenweiten und Standards sind mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abzustimmen. Auch die Anbindung wichtiger Bahnhöfe und Haltestellen ist zu berücksichtigen. Wegenetze, die in anderen Zusammenhängen erarbeitet wurden, sollen einbezogen werden, soweit sie die Qualitätsanforderungen für das Fahrradrouthenetz erfüllen und die Belange des Fußverkehrs ausreichend berücksichtigt sind.
- b) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird die bezirklichen Routhenplanungen beratend begleiten, abgestimmte Nebenrouthen in ihre Veröffentlichungen übernehmen und die Umsetzung im Rahmen der für den Radverkehr insgesamt bereitgestellten Mittel fördern. Die Bezirke werden den für die Realisierung der abgestimmten Routen erforderlichen Bau-, Markierungs- und Beschilderungsvorhaben die notwendige Priorität zur Umsetzung einräumen.
- c) Im Rahmen von Modellprojekten wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Konzeption und Realisierung von drei bezirklichen Fahrradrouthenabschnitten mit besonderer örtlicher Bedeutung und Vorbildfunktion für den Umgang mit typischen Problemlagen bei der Umsetzung vorrangig fördern. Die Bezirke können sich mit geeigneten Projekten im Wettbewerb untereinander um eine solche Förderung bewerben.

#### 4.2.5 Die gesamte Stadt fahrradfreundlich gestalten

Nicht zuletzt ist es erforderlich, auch außerhalb der Routhenetze die Radverkehrsbedingungen attraktiv und sicher zu gestalten. Wegen ihrer direkten Führung, ihrer stadträumlichen Bedeutung und ihrer Orientierungsfunktion bündeln sich viele Wege auf den Hauptverkehrs-

straßen. Da diese häufig nicht über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen verfügen, besteht hier erheblicher Handlungsbedarf, der schrittweise und kontinuierlich abzuarbeiten ist.

Die meisten mit dem Rad zurückgelegten Wege finden im Nahbereich statt und haben die eigene Wohnung als Ausgangs- oder Zielpunkt. Eine Nachfrage nach kurzen, bequemen und sicheren Verbindungen besteht daher flächendeckend im gesamten Stadtgebiet. Die Feinverteilung des Radverkehrs kann durch eine Vielzahl von kleinteiligen Maßnahmen noch verbessert werden, z.B. durch Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen, Herstellung von ebenen Oberflächen und Anlage von Querungshilfen.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden bei allen Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der übrigen Ansprüche an den Straßenraum für die Herstellung anforderungsgerechter und sicherer Radverkehrsanlagen Sorge tragen. Sie werden darüber hinaus die Spielräume für eine Neuverteilung des Verkehrsraums, die sich durch Kapazitätsreserven, durch den Rückgang des Kfz-Verkehrs, durch eine Neubewertung der unterschiedlichen Flächenansprüche oder durch Maßnahmen der Verkehrsentlastung ergeben, regelmäßig prüfen und für die Erreichung der Ziele des StEP Verkehr nutzen. Wo standardgerechte Radverkehrsanlagen nicht geschaffen werden können, ist im Mischverkehr ein mit den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs verträgliches Geschwindigkeitsniveau anzustreben.
- b) Das Programm zur Schaffung bzw. Sanierung von Radverkehrsanlagen an Straßen in der Baulast des Bundes wird unter Nutzung der verfügbaren Bundesmittel fortgeführt.
- c) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden bis 2013 systematisch überprüfen, welche weiteren Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden können.
- d) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird drei Modellprojekte zur fahrradfreundlichen Umgestaltung eines Nahbereichs (z.B. örtliches Zentrum, Bahnhofsumfeld, Wohnquartier) durch Maßnahmen im Straßenraum, bei den Abstellmöglichkeiten und bei der Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausschreiben und finanziell unterstützen.

#### 4.2.6 Knotenpunkte qualifizieren

Von herausragender Bedeutung für die Sicherheit, die Attraktivität und die leistungsfähige Abwicklung des Radverkehrs ist die Ausgestaltung der Knotenpunkte. Dies gilt insbesondere für die „großen“ Knotenpunkte im Hauptverkehrsstraßennetz sowie für die Querung von Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs. An lichtsignalgeregelten Knoten sind die Belange des Radverkehrs in der Abwägung ihrer Bedeutung entsprechend zu gewichten. Je nach Einzelfall können intelligente Führungskonzepte, aufgeweitete Aufstellflächen, Radfahrschleusen, breite Furten, Angebote für direktes Linksabbiegen (ggf. als „duale Führung“ alternativ zu indirektem Abbiegen) und - soweit unter Sicherheitsaspekten vertretbar - andere einzelfallbezogene Sonderlösungen die Bedingungen für den Radverkehr verbessern; dies gilt auch für Kreisverkehre.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden bei allen Netzplanungen und Straßenbaumaßnahmen auf Basis der ERA und der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RILSA) Vorschläge integrieren, wie der Radverkehr sicher und zügig über die Knotenpunkte geführt werden soll. Dabei soll der Radverkehr i.d.R. direkt geführt und mit dem Kfz-Verkehr zusammen signalisiert werden. Die Aufstellflächen und die Furten sind für den erwarteten Zuwachs des Radverkehrs ausreichend zu dimensionieren. Alle Radfahrer sollten in einer Ampelphase abfließen können.

- b) Die Straßenverkehrsbehörden werden für in Berlin noch nicht übliche Lösungen, die sich in anderen Städten bereits bewährt haben (z.B. Radfahrschleusen bei starken Linksabbiegerströmen), drei Modellprojekte umsetzen und evaluieren und bei Bewährung Regelpläne dazu entwickeln.
- c) In einem Modellprojekt soll für einen Bereich mit starkem Radverkehrsaufkommen die fahrradfreundliche Koordinierung aufeinander folgender Lichtsignalanlagen erprobt werden.

### **4.3 Sicherheit im Straßenverkehr**

#### **4.3.1 Radverkehrsanlagen sicher gestalten**

Radfahren trägt einerseits durch seine gesundheitsfördernden Wirkungen dazu bei, Lebenszeit zu gewinnen, andererseits sind Radfahrer (und Fußgänger) bei Unfällen einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt, als andere Verkehrsteilnehmer. Trotz der Zunahme des Radverkehrs waren Unfallhäufigkeit und -schwere in den letzten Jahren zwar eher leicht rückläufig, in 2011 war jedoch wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms sind vor diesem Hintergrund bei weitem noch nicht erreicht. Das Risiko schwerer Unfallfolgen ist bei Kindern und Jugendlichen sowie bei älteren Menschen besonders hoch.

Viele Unfälle gehen auf schlechte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zurück. Hauptunfallursache ist bei den Radfahrern das „Benutzen der falschen Fahrbahn“ (z.B. des Gehwegs, nicht selten wegen objektiver oder subjektiv wahrgenommener Mängel der „richtigen“ Fahrbahn). Bei den Autofahrern sind „Fehler beim Abbiegen“ die häufigste Ursache; fast ein Drittel der tödlichen Unfälle werden durch abbiegende Lastkraftwagen verursacht. Viele Unfälle können durch einfache Maßnahmen vermieden werden, z. B. durch Herstellung besserer Sichtverhältnisse, durchgehende Befestigung, klare Flächenzuweisungen bzw. deutliche Markierung der Radverkehrsanlagen an Grundstückszufahrten und Einmündungen sowie Schaffung sicherer Quermöglichkeiten.

Maßnahmen, die für die Verkehrsteilnehmer Belastungen mit sich bringen, deren Notwendigkeit sie nicht nachvollziehen können, werden vielfach nicht akzeptiert, so dass sie in diesen Fällen eher das Sicherheitsrisiko erhöhen.

- a) Die Straßenbaulastträger stellen sicher, dass Radverkehrsanlagen dem Stand der Technik und der Unfallforschung entsprechend verkehrssicher gestaltet und größere Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum einem Sicherheitsaudit unterworfen werden.
- b) An allen Häufungspunkten von Unfällen mit Radfahrereteiligung sind die Unfallursachen zu bewerten und geeignete Maßnahmen zu ihrer Vermeidung zu prüfen und umzusetzen; die Zuständigkeit dafür liegt abhängig vom betroffenen Straßenabschnitt bei der Unfallkommission Berlin bzw. bei den Bezirken. Dabei ist auch die sichere Abwicklung zunehmender Radverkehrsmengen zu berücksichtigen. Da dies immer häufiger nur im Mischverkehr zu realisieren sein wird, ist in diesen Fällen ein Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten, das mit den Sicherheitsanforderungen des Radverkehrs vereinbar ist.
- c) In Einzelfällen noch vorhandenes bedingt verträglich signalisiertes zweistreifiges Abbiegen soll durch geeignete Maßnahmen unterbunden werden.
- d) Um die Zielgenauigkeit von Maßnahmen zur Unfallvermeidung zu gewährleisten, werden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Polizei ihre Auswertungen der in der Unfalldatenbank erfassten Unfälle mit Radfahrereteiligung fortsetzen.

#### 4.3.2 Verkehrssicherheit in den Köpfen verankern

Bei der Unfallvermeidung geht es stets auch um Verhaltensbeeinflussung. Viele Unfälle könnten bei größerer Rücksichtnahme zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern vermieden werden. Bei allen Verkehrsteilnehmern muss deshalb die Notwendigkeit der Einhaltung von Verkehrsregeln und Verhaltensnormen immer wieder kommuniziert werden. Rücksichtsloses Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer ist darüber hinaus ein wesentliches Hindernis für eine noch breitere Akzeptanz des Radfahrens in der Stadt.

- a) Alle Mitglieder des FahrRats sind aufgefordert, im Rahmen ihrer Wirkungsmöglichkeiten zu einem Verkehrsklima beizutragen, das durch gegenseitige Rücksichtnahme und Einhaltung der Verkehrsregeln geprägt ist.
- b) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt führt in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit in 2012 und 2013 eine Kampagne durch, die zum regelkonformen Verhalten und zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Autofahrern und Radfahrern, aber auch zwischen Radfahrern und Fußgängern aufruft.
- c) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird das Inkrafttreten der neuen Straßenverkehrsordnung zum Anlass für eine Informationsinitiative nehmen, die Hinweise zu den Rechten und Pflichten von Autofahrern und Radfahrern zum Gegenstand hat. Sie wird dabei andere Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sowie Medienpartner einbinden.
- d) Die seit vielen Jahren laufende „Aktion toter Winkel“ der Aktionsgemeinschaft Verkehrssicherheit für Schulkinder, der auch die Polizei angehört, wird unter Federführung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft mit dem Schwerpunkt der Sensibilisierung der Fahrzeugführer für den parallelen Rad- und Fußverkehr fortgesetzt. Die verkehrspolitischen Gruppen werden ihre Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema fortführen.

### **4.4 Ausreichende Abstellmöglichkeiten**

#### 4.4.1 Gesamtkonzept Fahrradparken

Leicht zugängliche und sichere Möglichkeiten, das Fahrrad am Wohnort und an wichtigen Zielen abzustellen, erhöhen die Bereitschaft, das Rad für Alltagswege zu nutzen. Fast jeder dritte Fahrradbesitzer in Berlin schätzt die Abstellmöglichkeit an seinem Wohnort jedoch als umständlich oder unsicher ein. Probleme gibt es besonders in großen Neubausiedlungen und dicht bebauten Altbauquartieren. Auch an wichtigen Zielen des Radverkehrs, vor Läden und öffentlichen Gebäuden, am Arbeitsplatz und an den Schulen sowie an Bahnhöfen und Haltestellen fehlen oft ausreichende und zweckmäßige Abstellanlagen. Bei einer weiteren Steigerung des Radverkehrs und einem zunehmenden Anteil hochwertiger Fahrräder werden sich die Engpässe an Schwerpunkten der Nachfrage verschärfen.

Die Radverkehrsstrategie geht davon aus, dass durch Verbesserung der Abstellmöglichkeiten ein erhebliches Potenzial für die Fahrradnutzung im Alltag neu erschlossen werden kann. Voraussetzung ist, dass die Abstellmöglichkeiten leicht zugänglich und nahe an der Wohnung bzw. am Zielort liegen, ein standsicheres und beschädigungsfreies Abstellen sowie ein sicheres Anschließen ermöglichen und bei längerer Abstelldauer Witterungsschutz bieten; Abstellanlagen dürfen den Fußverkehr nicht behindern.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird unter Beteiligung der Bezirke und der verkehrspolitischen Gruppen und unter Berücksichtigung bereits vorliegender Planungsansätze (z. B. „Leitfaden Fahrradparken“) in einem „Gesamtkonzept Fahrradparken“ empirische Grundlagen zum Fahrradparken zusammenstellen, Strate-

gien und Handlungsansätze für die notwendige Vergrößerung und Differenzierung des Angebots entwickeln und dazu einen Finanzierungsansatz sowie Modellprojekte vorschlagen.

- b) Die Bezirke sind aufgefordert, Fahrradstellplatzdefizite im öffentlichen Raum systematisch zu identifizieren und eigene Strategien für eine Erweiterung des Angebots zu entwickeln. Dabei kann in Abhängigkeit von der örtlichen Situation auch die Umnutzung von Kfz-Stellplätzen in Betracht gezogen werden.
- c) Bei Großveranstaltungen im öffentlichen Raum sollen (auch bewachte) Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl angeboten werden. Die Genehmigung solcher Veranstaltungen ist an eine entsprechende vertragliche Verpflichtung zu knüpfen.

#### 4.4.2 Den Regelungsrahmen nutzen

Für den Neubau, die Änderung oder Umnutzung baulicher Anlagen werden durch die Berliner Bauordnung und die Ausführungsvorschriften dazu ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Angebot an Abstellplätzen vorgeschrieben. Trotzdem werden die erforderlichen Abstellmöglichkeiten oft an schlecht zugänglichen Orten geschaffen. Insbesondere bei kleineren Vorhaben der Erweiterung oder der Umnutzung und bei genehmigungsfreien Vorhaben werden die bauordnungsrechtlichen Anforderungen oft außer Acht gelassen oder sogar bereits vorhandene Abstellmöglichkeiten wieder beseitigt. Für die Möglichkeit, bei beengten Platzverhältnissen auf den öffentlichen Straßenraum auszuweichen, gibt es erst wenige Beispiele. Die mögliche Ablösung einer Stellplatzverpflichtung liegt nicht immer im Interesse der Radfahrerinnen und Radfahrer, die auf ein Angebot am Zielort angewiesen sind. Bei den mobilen privaten Fahrradständern, die im öffentlichen Straßenraum aufgestellt werden, handelt es sich zumeist um funktional unzureichende Modelle, die vor allem als Werbeträger konzipiert sind.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten in Baugenehmigungsverfahren und durch frühzeitige Information der Planverfasser darauf hinwirken, dass die Vorgaben der Berliner Bauordnung zur Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten bei Neubauten, Änderungen und Umnutzungen konsequent umgesetzt werden.
- b) Die Bezirke werden die Schaffung von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse auf den Grundstücken, der sonstigen Ansprüche an den öffentlichen Raum sowohl bei neuen Vorhaben als auch bei Bestandsgebäuden wohlwollend prüfen und die Beantragung einfach und transparent gestalten.
- c) Eine Ablösung der Stellplatzverpflichtung durch Geldzahlung soll - unter Anpassung des Rechtsrahmens - nicht dem Vorhabenträger anheim gestellt, sondern auf Ausnahmen beschränkt werden, wenn aufgrund der Besonderheiten des Vorhabens auch künftig nur eine geringe Stellplatznachfrage unmittelbar vor Ort zu erwarten ist oder die örtlichen Verhältnisse eine andere Lösung objektiv nicht zulassen. Die Ablösesumme muss zweckgebunden für Fahrrad-Abstellmöglichkeiten verwendet werden.
- d) Mobile Fahrradständer im öffentlichen Straßenraum sind grundsätzlich genehmigungsfrei. Dies soll jedoch zukünftig nur dann gelten, wenn sie einen sicheren Stand der Fahrräder gewährleisten und ein sicheres Anschließen ermöglichen. Dies soll in der einschlägigen Ausführungsvorschrift klargestellt werden.

#### 4.4.3 Wohnungswirtschaft und Einzelhandel als Partner gewinnen

Gut zugängliche, sichere und wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten an den Wohnorten, die den „Reiseantrittswiderstand“ verringern, sind noch keine Selbstverständlichkeit. An

den Zielorten des Radverkehrs gibt es insbesondere in den Geschäftsstraßen und bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben, aber auch bei vielen Betrieben und Behörden erhebliche Defizite. Ein ungeordnetes Abstellen der Räder unter Behinderung des Fußgängerverkehrs ist regelmäßig die Folge. Das Fahrrad wird daher von Vielen nicht als attraktive Alternative wahrgenommen.

Es ist weiterhin eine wichtige Aufgabe der Radverkehrsförderung, das Verständnis und Interesse wichtiger Entscheidungsträger der Wohnungswirtschaft und des Einzelhandels sowie von Arbeitgebern für dieses Thema zu gewinnen und ihre Bereitschaft zur Umsetzung von Maßnahmen zu fördern. Im Rahmen des „Masterplans Fahrradparken“ sollen dazu neue Ansätze entwickelt und - ggf. in Form von Modellprojekten - erprobt werden.

#### 4.4.4 Abstellanlagen für große Zahlen als Herausforderung

Beispiele aus anderen Städten führen vor Augen, wie erfolgreiche Radverkehrsstrategien Flächenbedarfe an wichtigen Zielpunkten auslösen, die ebenerdig im öffentlichen Raum nicht mehr abgedeckt werden können. Wenn hier nicht rechtzeitig Abhilfe geschaffen wird, sind Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmer und des Stadtbildes vorprogrammiert. Insbesondere Beispiele aus den Niederlanden zeigen innovative Konzepte für die Gestaltung, die Finanzierung und den Betrieb von großen Fahrradabstellanlagen.

Zur Lösung der Abstellprobleme an Brennpunkten der Nachfrage bei anhaltender Zunahme des Radverkehrs wird Berlin im Rahmen des „Masterplans Fahrradparken“ neue Konzepte entwickeln und bis zu drei Modellprojekte dazu auf den Weg bringen, die auch Fragen der Betreuung einbeziehen. Auswärtige Erfahrungen sollen dabei genutzt werden.

### **4.5 Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln**

#### 4.5.1 Mehr Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen

Durch die Fahrradnutzung im Zu- und Abtransport vergrößert sich der Einzugsbereich der öffentlichen Verkehrsmittel, und erst deren Nutzung verschafft dem Fahrrad für viele Fahrtzwecke die notwendige Reichweite. Durch Nutzung des Fahrrades als Zu- und Abbringer kann die Gesamtreisezeit, insbesondere aus dem äußeren Stadtraum, erheblich verkürzt und somit die Konkurrenzfähigkeit zur Autofahrt verbessert werden. Weiterhin können Erschließungsdefizite in durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht zu bedienenden Siedlungsgebieten geringer Dichte gemindert werden.

Obwohl in den letzten Jahren eine große Zahl von Fahrradstellplätzen an den Haltestellen von U- und S-Bahn geschaffen wurde, reichen die Kapazitäten an vielen Stellen bereits für das heutige Verkehrsaufkommen nicht mehr aus. Bei einer weiteren starken Zunahme des Radverkehrs ist daher ein Dimensionssprung erforderlich. Durch die zunehmende Zahl teurer Fahrräder steigen auch die Anforderungen an die Diebstahlsicherheit und den Wetterschutz, denen u.a. durch mietbare Fahrradboxen, wie in anderen Städten bereits erprobt, Rechnung getragen werden könnte.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird das Programm zur Herstellung von Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedarfssituation fortsetzen. Die S-Bahn Berlin GmbH und die BVG sind aufgefordert, weiterhin ihren Beitrag zur Umsetzung dieses Programms zu leisten. Vor allem in Siedlungsgebieten mit einem weitmaschigen ÖPNV-Netz sind auch an Haltestellen von Bus und Straßenbahn Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen. Abstellmöglichkeiten sind so einzurichten, dass sicherheits- und betriebsrelevante Bereiche, insbesondere auch Fluchtwege, nicht eingeschränkt und nicht verstellt werden.

- b) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird gemeinsam mit dem ADFC ihre Bemühungen fortsetzen, eine Verbesserung der Stellplatzsituation für Fahrräder an den Fern- und Regionalbahnhöfen zu erreichen. Bei den anstehenden Planungen im Umfeld des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Zoologischer Garten ist dieses Ziel mit Vorrang zu berücksichtigen. Dabei sollen kostenfreie Abstellplätze im Bahnhofsumfeld in ausreichender Anzahl und Qualität bereitgestellt und darüber hinaus die Möglichkeiten eines Zusatzangebotes an bewachten bzw. abschließbaren Stellplätzen geprüft werden (ggf. kostenpflichtig).
- c) Wo der Platz nicht ausreicht, sollen neue Lösungen erprobt werden, z.B. Abstellanlagen im mehreren Ebenen oder bewachte Fahrradstationen mit ergänzendem Service-Angebot; auch die Umwandlung von eingangsnahen Kfz-Stellplätzen ist zu prüfen. Die Senatsverwaltung wird dazu ein Modellprojekt anregen und unterstützen. Die Entwicklung konzeptioneller Ansätze zum Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen wird ein wichtiger Baustein im „Masterplan Fahrradparken“ sein (s. 4.4.1). Bis 2020 soll in diesem Rahmen mindestens eine Fahrradstation mit Serviceangeboten für Radfahrer und mit mindestens 500 Stellplätzen realisiert werden.

#### 4.5.2 Die Fahrradmitnahme sicherstellen

Berlin hat mit dem Angebot der Fahrradmitnahme in allen Schienenverkehrsmitteln zu günstigen Tarifen und ohne zeitliche Einschränkungen eine Vorreiterrolle übernommen, die wesentlich zur Nutzung des Fahrrades auch auf längeren Wegen beiträgt. Da sich die Mitnahmekapazitäten nicht flexibel vergrößern lassen, ist bei einer weiteren starken Zunahme des Radverkehrs jedoch mittel- bis langfristig mit Kapazitätsengpässen zu rechnen. Durch Erweiterung der Abstellkapazitäten an den Haltestellen (s. 4.5.1) sowie Bereitstellung öffentlicher Leihfahrräder (s. 4.5.3) wird deshalb eine Entlastung angestrebt.

- a) Die Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, das vorbildliche Angebot an Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in den öffentlichen Verkehrsmitteln langfristig zu erhalten, anforderungsgerechte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den Fahrzeugen bereitzustellen, die Fahrradabstellbereiche deutlich zu kennzeichnen und auf temporäre Engpässe bei der Fahrradmitnahme (u.a. Ausflugsverkehr, Schienenersatzverkehr) flexibel zu reagieren.
- b) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt als Aufgabenträger wird sicherstellen, dass unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung entsprechende Anforderungen zur Fahrradmitnahme in der Nahverkehrsplanung enthalten sind und bei der Ausschreibung und Bestellung von Verkehrsleistungen sowie bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge im Rahmen der verfügbaren finanziellen Spielräume berücksichtigt werden.

#### 4.5.3 Öffentliche Fahrräder für die „letzte Meile“

Die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln kann u. a. dadurch verbessert werden, dass an wichtigen Innenstadt-Haltestellen Leihfahrräder für den Weg von dort zum eigentlichen Reiseziel oder für Wege innerhalb der Innenstadt bereitgestellt werden. Sichere Verfügbarkeit, einfache Ausleihe und geringe Zusatzkosten sind dabei wesentliche Randbedingungen. Ein solches Angebot, das in den Jahren 2011/12 erprobt worden ist, verringert den Anreiz, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren und kann zur Entlastung der Mitnahmekapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln beitragen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird sich dafür einsetzen, dass das Pilotprojekt für öffentliche Leihfahrräder - wenn es sich in der Pilotphase bewährt - in ggf. zu modifizierender Form auf aufkommensstarke Haltestellen im gesamten Innen-



stadtbereich und darüber hinaus erweitert und in die Tarifstruktur des Nahverkehrs integriert wird.

#### 4.5.4 Auf „Umweltspuren“ gemeinsam vorankommen

Bussonderfahrstreifen, die gemeinsam durch den Bus- und Radverkehr sowie durch Taxis genutzt werden dürfen und dadurch zu „Umweltspuren“ werden, bieten den Radfahrern einen vergleichsweise sicheren Raum, allerdings auf vielen Abschnitten nur zu bestimmten Tageszeiten. Die Busse können am Stau vorbeifahren, müssen jedoch gelegentlich auf Radfahrtempo abbremesen. Mit der Zunahme des Radverkehrs, auch mit breiteren Fahrzeugen, steigen die Anforderungen an die Breite der Sonderfahrstreifen und an die gegenseitige Rücksichtnahme ihrer unterschiedlich schnellen Nutzer.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird zusammen mit den Bezirken, der BVG und den Interessenvertretungen der Radfahrer die Bussonderfahrstreifen daraufhin überprüfen, ob vorhandene zeitliche Beschränkungen aufgehoben werden sollten.
- b) Die Verkehrsbetriebe und die Interessenvertretungen der Radfahrer sind aufgefordert, Straßenabschnitte mit häufigen Konflikten zwischen Bus- und Radverkehr zu benennen. Wie hier Abhilfe geschaffen werden kann, z.B. durch Verbreiterung des Sonderfahrstreifens insgesamt oder in Teilabschnitten, um Überholvorgänge zu ermöglichen bzw. Probleme mit dem ruhenden Verkehr zu vermeiden, ist daraufhin einzelfallbezogen zu prüfen. Neue Sonderfahrstreifen sind ausreichend zu dimensionieren, um den verschiedenen Zielen des StEP Verkehr, insbesondere auch die Beschleunigung des Busverkehrs zur Stärkung des Umweltverbundes, Rechnung zu tragen.
- c) Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Miteinander im Straßenverkehr soll auch das Thema der gegenseitigen Rücksichtnahme auf „Umweltspuren“ angesprochen werden.

#### **4.6 Mehr Aufmerksamkeit für junge Verkehrsteilnehmer**

##### Kinder und Jugendliche sowie ihre Eltern und Erzieher motivieren

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich mobil. Sie sind für selbstständig zurückgelegte Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds angewiesen, nutzen jedoch in Berlin seltener als in anderen Großstädten das Fahrrad und legen mehr als ein Drittel ihrer Wege als Mitfahrer im Auto zurück. Selbstständige Mobilität hat eine große Bedeutung für die kindliche Entwicklung, im Hinblick auf Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit, auf das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit, auf das Erlernen von Eigenverantwortung und auf die Entwicklung des Sozialverhaltens. Die in diesem Alter gemachten Mobilitätserfahrungen sind prägend für spätere Verkehrsgewohnheiten. Kinder und Jugendliche sowie ihre Eltern, Erzieher und Lehrer sind deshalb wichtige Zielgruppen für Bemühungen um eine nachhaltigere Mobilität.

Im Bereich der Mobilitätserziehung gibt es bisher eine Reihe von guten Ansätzen. Insgesamt sind jedoch noch keine ausreichenden Fortschritte festzustellen. Das Ziel, junge Menschen altersgerecht an eine selbstständige Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad heranzuführen und so das „Elterntaxi“ zu ersetzen, bedarf daher noch erheblicher Anstrengungen.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird - u.a. bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms - zusammen mit der Bildungsverwaltung und weiteren Akteuren aus dem schulischen Bereich und den verkehrspolitischen Gruppen einen koordinierten Neustart im Bereich der Mobilitätserziehung aktiv unterstützen. Die Rolle der Jugendverkehrsschulen als mögliche Zentren der Mobilitätserziehung soll dabei gestärkt werden.

- b) VCD, BUND und FUSS e.V. werden weiterhin regelmäßig die Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ durchführen und dabei auch das Fahrrad angemessen berücksichtigen. Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft wird diese Aktion durch Aufgreifen in den Kindergärten und Schulen sowie in der Elternarbeit unterstützen.
- c) Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft wird den Auftrag des Schulgesetzes zum Mobilitätslernen in Curricula, Rahmenplänen, Projektangeboten, Unterrichtsmaterialien für Schüler und Lehrer sowie in Angebote der Lehrerfortbildung umsetzen. Dabei soll auch die Sekundarstufe angesprochen werden, z.B. durch radverkehrsbezogene Projekte. Die Vorbereitung auf die Fahrradprüfung wird - im praktischen Teil nach Möglichkeit unter realen Verkehrsbedingungen - in Zusammenarbeit mit der Polizei weiterhin unterstützt.
- d) Die beteiligten Verbände (u.a. BUND, VCD, ADFC und FUSS e.V.) organisieren den „Arbeitskreis Mobilitätserziehung“, der mindestens einmal jährlich diese Entwicklungen begleitet.
- e) Die Bezirke werden die Fahrradabstellmöglichkeiten an den Schulen und Kindertagesstätten in bezirklicher Trägerschaft in qualitativer und quantitativer Hinsicht überprüfen und bei festgestellten Defiziten Maßnahmen zur Abhilfe in die Wege leiten.

#### **4.7 Einfache Orientierung**

Das Radfahren erfordert einen spezifischen Blick auf die Stadt im Hinblick auf räumliche Zusammenhänge, günstige Wege und zu bewältigende Entfernungen. Insbesondere für Neueinsteiger und Ortsfremde stellen Hilfen für die Orientierung daher 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.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird in Zusammenarbeit mit den Bezirken die Haupttrouten im Zuge ihrer Fertigstellung bis 2017 ausschildern und die Ausschilderung laufend aktuell halten. Dabei sollen auch Verbindungen mit wichtigen Zielen im näheren Einzugsbereich der Routen sowie größere Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen ausgeschildert werden. Die Bezirke prüfen, in welchen Abschnitten wichtige bezirkliche Routen und Ziele in die Wegweisung einbezogen werden sollen und tragen ihre Vorschläge an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt heran.
- b) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden die Herstellung von Fahrrad-Stadtplänen und anderen Hilfsmitteln für die Routenplanung, auch digitaler und internetbasierter Anwendungen, unterstützen, indem sie den Anbietern solcher Informationen ihr Wissen über Radverkehrsverbindungen und -planungen sowie wichtige Abstellanlagen zur Verfügung stellen.
- c) Der Routenplaner der Verkehrsinformationszentrale wird radverkehrsbezogen weiterentwickelt (z.B. durch Ergänzung des Grundnetzes um Wege abseits der Straßen, Optionen zur bevorzugten Nutzung besonders fahrradfreundlicher und zur Vermeidung besonders unangenehmer Verbindungen, zu Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie durch die Möglichkeit der Einbindung in GPS-Systeme).

## 4.8 Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit

### 4.8.1 Gesamtstrategie entwickeln

Um ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen und Vorbehalte gegenüber dem Fahrrad als Verkehrsmittel abzubauen, bedarf es einer qualifizierten Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, die auf rationale wie auf emotionale Beweggründe der Verkehrsmittelwahl abstellt. Sie muss einerseits - u.a. im Rahmen eines Mobilitätsmanagements - Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs breit bekannt machen und Informationen zu konkreten Problemen (z.B. der Orientierung, der Verkehrssicherheit, der Mitnahme von Kindern...) bieten. Andererseits muss Öffentlichkeitsarbeit unter Bezugnahme auf radfahrertypische Imagefaktoren (z.B. Fitness, Erlebnis, Spaß, Spontaneität...) positive Signale vermitteln und eine interessante und zeitgemäße Alternative zum Autofahren propagieren.

Als erster Schritt wurde das Logo „FahrradStadtBerlin“ entwickelt, das für die jährliche Verleihung einer Auszeichnung für Aktivitäten und Maßnahmen, die in besonderem Maße zur Förderung des Radfahrens in Berlin beigetragen haben, genutzt wird, aber auch für sonstige Aktivitäten und Veröffentlichungen der Senatsverwaltung und der Mitglieder des FahrRats.

Projekte der Öffentlichkeitsarbeit in Städten wie Kopenhagen, London und München haben gezeigt, dass sich durch ein engagiertes Vorgehen mit vielfältig zusammengesetzten Kampagnen-Bausteinen eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit erreichen lässt und dass die dafür erforderlichen Mittel im Sinne einer Verbesserung des Verkehrsklimas und einer Verlagerung von Wegen vom Auto auf das Fahrrad auch belegbare Resultate bringen können.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird die fahrradbezogene Öffentlichkeitsarbeit unter Nutzung des Logos „FahrradStadtBerlin“ konzeptionell zusammenzufassen und unter Berücksichtigung der Erfahrungen anderer Städte um neue Elemente ergänzen. Dafür müssen auch finanzielle Mittel bereitgestellt werden; die Wirksamkeit ihrer Verwendung ist zu evaluieren. Angesichts knapper Kassen sollen die Bemühungen verstärkt werden, für einzelne Aktionen Sponsoren zu gewinnen.

Die im FahrRat vertretenen Verwaltungsstellen und Organisationen sind aufgefordert, in ihrer eigenen Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr auf dieses „gemeinsame Dach“ Bezug zu nehmen und dazu beizutragen, das Radfahren als selbstverständliche Form der Mobilität in den Köpfen zu verankern. Umbruchssituationen, wie Wohnortwechsel oder Änderungen des Familienstandes, bieten dafür gute Gelegenheiten. Informationen zu Zeit- und Kostenvorteilen des Radfahrens, aber auch die gesundheitlichen Wirkungen von Bewegung und der „Erlebnissfaktor“ sind dabei wichtige Ansatzpunkte.

- b) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird über die Neue Radverkehrsstrategie für Berlin informieren und die Schritte zu ihrer Umsetzung durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten. Die am FahrRat beteiligten Organisationen sind aufgefordert, die Umsetzung der Strategie im Rahmen ihrer eigenen Öffentlichkeitsarbeit ebenfalls kritisch zu begleiten und über Maßnahmen, Projekte und Aktionen in ihrem Wirkungsbereich zeitnah zu informieren. Die Internetauftritte der Beteiligten sind regelmäßig zu aktualisieren und untereinander zu verlinken.
- c) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird weiterhin die Auszeichnung „FahrradStadtBerlin“ vergeben. Die Medienwirksamkeit der Auszeichnung soll verbessert werden.
- d) Der ADFC wird gemeinsam mit den Bezirken örtlich fokussierte Kommunikationsprojekte zum Radverkehr entwickeln, zusammen mit dem FUSS e.V. seine Öffentlichkeitsarbeit zum Miteinander von Rad- und Fußverkehr verstärken sowie weiterhin das große Interesse der Medien und der Öffentlichkeit an der jährlichen Fahrradsternfahrt nutzen, um neue Nutzerkreise für das Fahrrad zu gewinnen.

#### 4.8.2 Die häufigsten Wegezwecke und die zahlenstärksten Zielgruppen ansprechen

Die weitaus größten Potenziale für die Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad liegen bei den Freizeit-, Einkaufs- und Arbeitswegen (in dieser Reihenfolge) der zahlenstarken mittleren Jahrgänge der 25 bis 60-Jährigen, darunter insbesondere bei den Berufstätigen und den Autobesitzern: Wenn Personen mit Pkw-Zugang für ihre unterschiedlichen Wegezwecke ebenso häufig das Fahrrad nutzen würden, wie Personen ohne Pkw-Zugang dies bereits heute tun, könnten in Berlin etwa 600.000 Autofahrten pro Tag eingespart werden.

Der Anteil des Radverkehrs an den in Berlin zurückgelegten Wegen weist starke teilträumliche Unterschiede auf, insbesondere zwischen der inneren und der äußeren Stadt. Neben längeren Wegen und weiter verbreitetem Autobesitz sind auch sozio-kulturelle Ursachen maßgeblich dafür, dass gleichartige Wege von Bewohnern der äußeren Stadt sehr viel häufiger mit dem Auto und sehr viel seltener mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

- a) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird gemeinsam mit den verkehrspolitischen Gruppen nach Wegen suchen, die Einzelhandelsverbände sowie das Management von Shopping-Centern, Ladenketten und Geschäftsstraßen sowie die Vermieter von Gewerbeimmobilien dafür zu gewinnen, die Anforderungen ihrer Rad fahrenden Kundinnen und Kunden angemessen zu berücksichtigen. Gute Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Fahrraderreichbarkeit von Zentren und Ladengeschäften würden diesem Kundenkreis entgegen kommen. Aber auch Transportlösungen, wie Bringedienste, geräumige Fahrradkörbe, Lasten- und Kinderanhänger, erleichtern das Einkaufen mit dem Fahrrad und sollten besser bekannt gemacht werden.
- b) Bei der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr soll die geringere „Fahrradaffinität“ der (meist berufstätigen) Pkw-Besitzer und der Bewohner im äußeren Stadtraum gezielt angesprochen werden.
- c) Der ADFC wird zusammen mit der AOK die jährliche Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ weiterhin auch in Berlin durchführen mit dem Ziel, das erhebliche Verlagerungspotenzial bei den Berufswegen besser auszuschöpfen und zugleich auf die gesundheitlichen Aspekte des Radfahrens aufmerksam zu machen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke unterstützen diese Aktion.
- d) Im Jahr 2011 wurde in Berlin mit Unterstützung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erstmals ein Wettbewerb um den „fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ durchgeführt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird prüfen, ob dieser Wettbewerb ebenfalls zu einer regelmäßigen Einrichtung werden kann.

#### 4.8.3 Den demografischen Wandel berücksichtigen

Die Nutzung des Fahrrades für die Mobilität im Alltag nimmt etwa vom sechzigsten Lebensjahr an deutlich ab und zwar in Berlin noch stärker als in anderen deutschen Großstädten. Dagegen nimmt die Autonutzung bei der wachsenden Bevölkerungsgruppe der älteren Menschen aufgrund des „Kohorteneffekts“ noch zu. Bei der ebenfalls zahlenmäßig zunehmenden Bevölkerung mit Migrationshintergrund ist die Fahrradnutzung oft wenig verbreitet.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte speziell auch die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen ansprechen und ihnen die Entscheidung für das Fahrrad erleichtern. Fragen der objektiven und subjektiven Sicherheit, der Übersichtlichkeit und der einfachen Orientierung spielen hier eine große Rolle. Aber auch technische Entwicklungen, wie elektrisch unterstützte Fahrräder, können einen Beitrag leisten und sollten entsprechend kommuniziert werden.

#### 4.8.4 Technische Innovationen nutzen

Für viele fahrradtypische Problemfelder, die einzeln oder in ihrer Summe eine wesentliche Hemmschwelle gegenüber einer verstärkten Fahrradnutzung darstellen (Beleuchtung, Pannenanfälligkeit, Diebstahl, Lastentransport, Mitnahme von Kindern, sichere Abstellmöglichkeiten), gibt es technische Lösungen, die jedoch teilweise noch nicht den Weg in den Fahrradalltag gefunden haben. Die seit 2011 durchgeführte Messe „VeloBerlin“ als Leitmesse für fahrradbezogene Produkte und andere Veranstaltungen dieser Art können zur stärkeren Verbreitung entsprechender Informationen beitragen.

- a) Die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr soll verstärkt auf praktische Probleme der Fahrradnutzung eingehen und technische Lösungsmöglichkeiten dazu aufzuzeigen. Dies ist insbesondere eine Aufgabe der Fahrradwirtschaft und der Interessenverbände.
- b) Die im FahrRat vertretenen Organisationen unterstützen die Fahrradwirtschaft bei Messen und anderen öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen, die zur Nutzung des Fahrrads im Stadtverkehr beitragen können, z.B. durch eigene Präsenz oder als Multiplikatoren zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades bei potenziell interessierten Gruppen.

## 5 **MODELLPROJEKTE**

### 5.1.1 Ziele und Auswahlkriterien

Aus der Vielzahl der benannten Maßnahmenbereiche wurden „Modellprojekte“ für eine zeitnahe Umsetzung ausgewählt. Bei der Auswahl sind folgende Kriterien maßgeblich:

- Erwartung von signifikanten und nachhaltigen Beiträgen zur Förderung des Radverkehrs in unterschiedlichen Handlungsfeldern sowie zur Wahrnehmung der Belange des Radverkehrs in der öffentlichen Diskussion,
- Beitrag zur Weiterentwicklung vorhandener Instrumente der Radverkehrsförderung oder zur Erweiterung des Instrumentariums um in Berlin noch nicht erprobte Ansätze,
- Modellcharakter für eine stadtweite Vereinheitlichung von Methoden und Bewertungen,
- beispielhafte Eignung als Vorbild für die bezirkliche Umsetzungsebene,
- Realisierbarkeit innerhalb eines absehbaren Zeit- und Finanzrahmens,
- Eignung als Impulsgeber für die langfristige Verstetigung der Radverkehrsförderung.

Modellprojekte, die bauliche Maßnahmen zum Gegenstand haben, sollen i.d.R. mehrere Bereiche mit unterschiedlicher Problemlage umfassen, um ihnen größeres Gewicht beizumessen, Zufälligkeiten bei der Auswertung zu verringern und die Ableitung von tragfähigen Schlussfolgerungen in Form von projektübergreifenden Handlungsleitlinien zu ermöglichen. Die Maßnahmen werden in der Radverkehrsstrategie noch nicht räumlich verortet, die Bezirke können sich im Wettbewerb untereinander um die Realisierung geeigneter Projekte in ihrem Zuständigkeitsbereich bewerben. Die in Abschnitt 4 nur skizzierten Modellprojekte sollen in einem weiteren Arbeitsschritt präzisiert und ausformuliert werden, um auf dieser Grundlage eine Ausschreibung von Leistungen vorbereiten zu können.

### 5.1.2 Die Modellprojekte im Überblick (s. dazu auch die Maßnahmeliste im Anhang)

1. Beschleunigung und Kapazitätserweiterung von zwei Haupttrutenabschnitten, vorrangig im äußeren Stadtraum abseits der Korridore des Schienenverkehrs;
2. Konzeption und Realisierung von drei bezirklichen Fahrradrouutenabschnitten mit besonderer örtlicher Bedeutung und möglicher Vorbildfunktion;
3. Umsetzung von drei Nahbereichskonzepten durch Maßnahmen im Straßenraum, bei den Abstellmöglichkeiten und der Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln;

4. Umsetzung und Evaluation von drei innovativen Knotenlösungen (z.B. Radfahrer-schleuse), bei Bewährung Aufstellung von Regelplänen dazu;
5. fahrradfreundliche Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle für Radverkehr“) auf einem mindestens fünf Signalanlagen umfassenden Abschnitt;
6. Modellprojekt fahrradfreundliche Einkaufsstraße: modellhafte Ausrüstung mit Fahrradstellplätzen und innovativen Service-Attributen (z.B. Verleih von Transporträdern);
7. Umsetzung von mindestens drei im Rahmen des „Gesamtkonzepts Fahrradparken“ zu benennenden Vorhaben (z.B. Fahrradstation mit Serviceangeboten für Radfahrer und mindestens 500 Stellplätzen);
8. Durchführung einer Kampagne, die zum regelkonformen Verhalten und zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Autofahrern und Radfahrern, aber auch zwischen Radfahrern und Fußgängern aufruft.

## **6 UMSETZUNG, ERFOLGSKONTROLLE UND NACHSTEUERUNG**

### **6.1 Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung**

Die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen der Radverkehrsstrategie sollen innerhalb eines überschaubaren Zeitraums eingeleitet und umgesetzt werden. Sie sind deshalb jeweils einem oder mehreren Veranlassern sowie ggf. weiteren an der Umsetzung Beteiligten verantwortlich zugeordnet. Soweit es sich nicht um Daueraufgaben handelt, wird auch ein Zeit-horizont für die Umsetzung benannt. Zur besseren Übersicht werden die Maßnahmen im Anhang in Tabellenform kurz zusammengefasst.

Die zügige Umsetzung von investiven Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wird dadurch erschwert, dass sie oft mit Anforderungen aus anderen Handlungsfeldern verbunden werden und einen umfangreichen Abstimmungs- und damit Personalaufwand erfordern. Häufig fehlt auch ein grundsätzlicher Konsens über die Art der umzusetzenden Maßnahmen (z.B. Radweg oder Radfahrstreifen, Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten, Zeitfenster an Lichtsignalanlagen, Radfahren in Grünanlagen und Schutzgebieten, Einschränkungen für den ruhenden Verkehr ...). Da die jeweils betroffenen Belange von den Beteiligten meist unterschiedlich gewichtet werden, muss - ausgehend von den Zielen und Maßnahmenempfehlungen der Radverkehrsstrategie - eine einvernehmlich getragene Lösung i.d.R. einzel-fallbezogen erarbeitet werden. Hier bedarf es einer qualifizierten Begleitung. Zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist daher im Rahmen der Personalausstattung der Bezirke eine entsprechende Schwerpunktsetzung erforderlich.

In diesem Rahmen soll auch sichergestellt werden, dass die Belange des Radverkehrs durch mindestens eine Ingenieursstelle begleitet werden, die für die Belange der Radverkehrsförderung zuständig ist. Um Verzögerungen bei der Umsetzung zu vermeiden, besteht auch in der Hauptverwaltung Bearbeitungsbedarf u. a. in Hinblick auf die Betreuung der Investitionsmaßnahmen, die Anordnung von Lichtsignalanlagen und Radverkehrsanlagen und auf die Prüfung von Bauplanungsunterlagen. Auch hier ist zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie eine Schwerpunktsetzung im Rahmen der Personalausstattung und –einsatzplanung erforderlich. Gegebenenfalls kann dabei eine Zusammenfassung der Aufgabenfelder Rad- und Fußverkehr erfolgen.

Ein Problem ist nicht zuletzt auch die Beteiligung der Leitungsbetriebe, die investive Maßnahmen im Straßenraum häufig zum Anlass für eigene Vorhaben nehmen. Dadurch kann sich die Umsetzung auch relativ einfacher Radverkehrsmaßnahmen erheblich verzögern. Hier wird eine frühzeitige und verbindliche Koordination gefordert, z.B. im Rahmen regelmä-

ßiger Konferenzen unter Beteiligung der bekannten Bauherren (Leitungsbetriebe, Baulastträger für Straßen und Ingenieurbauwerke).

## 6.2 Datengrundlagen, Monitoring

Die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen der Radverkehrsstrategie sollen qualitativ fühlbare und quantitativ messbare Wirkungen entwickeln. Zur Erfolgskontrolle wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Abständen von etwa zwei Jahren überprüfen, inwieweit die in Abschnitt 3.1 genannten strategischen Ziele erreicht und die in Abschnitt 4 der Radverkehrsstrategie genannten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen umgesetzt werden konnten, um daraus ggf. die Notwendigkeit einer Nachsteuerung ableiten zu können.

Eine wichtige Voraussetzung für eine effektive Erfolgskontrolle und Nachsteuerung sind tragfähige Informationsgrundlagen. Deshalb

- a) wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt dafür Sorge tragen, dass die notwendigen Daten zur Entwicklung der Fahrradnutzung im Stadtverkehr durch Fortsetzung und Ergänzung der Radverkehrszählungen an Dauerzählstellen und im Rahmen der routinemäßigen Straßenverkehrszählungen sowie durch Beteiligung an überregionalen Erhebungen und Befragungen (MiD, SRV) zur Verfügung stehen und die erreichten Fortschritte auch durch periodische Nutzerbefragungen in nach Bezirken differenzierbarer Form überprüfen;
- b) werden die Bezirke schrittweise die Inhalte des Verkehrsinformationssystem Straße (VISS) um Informationen zum Bestand und zur Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen ergänzen;
- c) wird die Polizei weiterhin jährliche Auswertungen ihrer Unfalldatenbank zu den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung durchführen und zur Verfügung stellen;
- d) werden die Verkehrsbetriebe im Rahmen ihrer Möglichkeiten aktuelle Schätzungen zur Fahrradmitnahme in ihren Verkehrsmitteln und zur Entwicklung der Fahrrad-Stellplatzsituation an den Bahnhöfen und Haltestellen zuliefern;
- e) werden alle am FahrRat beteiligten Stellen und Organisationen regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung der in ihren Verantwortungsbereich fallenden Maßnahmen und über neu auftretende Probleme berichten.

Auf dieser Grundlage

- f) werden Verbände und weitere Akteure die Umsetzung der Strategie kritisch begleiten und die Verwaltung auf Probleme und Verzögerungen hinweisen,
- g) wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mindestens einmal jährlich eine Sitzung der Mitglieder des FahrRats einberufen, um den Stand der Umsetzung der Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zu diskutieren und Vorschläge zur Nachsteuerung der Strategie sowie für ergänzende Maßnahmen seitens der einzelnen Teilnehmer zu entwickeln,
- h) wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Rahmenbedingungen sorgfältig prüfen, ob und in welcher Form die in der jetzigen Konstruktion überholte Position des Fahrradbeauftragten im Sinne eines möglichst hohen Nutzens für die Förderung des Radverkehrs weiterentwickelt werden kann.

Die Ergebnisse dieses Monitoringprozesses werden zweijährlich zu einem kurzen Bericht zusammengefasst den Teilnehmern des FahrRats zur Verfügung gestellt.

## 7 FINANZIERUNG

Im Zuge der Umsetzung der Radverkehrsstrategie ist die Höhe der für den Radverkehr eingesetzten Mittel trotz der schwierigen Finanzlage des Landes Berlin in den letzten Jahren stetig gestiegen. Gleichwohl wird angestrebt, schrittweise bis 2017 im Rahmen der Investitionsmittel des Straßenbaus eine Größenordnung von 5 € pro Einwohner und Jahr für Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und damit eine weitere Erhöhung zu erreichen.

Die Möglichkeit einer Mittelbewirtschaftung durch die Bezirke ist vorzusehen.

### ANHANG: HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit/ Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Zeitliche Einordnung <sup>2</sup>
<b>4.1 Sicherung und Ausbau vorhandener Qualitäten</b>				
4.1.1a	Instandhaltung vorhandener Radverkehrsanlagen	Bezirke	SenStadtUm	Daueraufgabe
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Bezirke, SenStadtUm		Daueraufgabe
4.1.1c	Meldung von Mängeln auf vorh. Radverkehrsanlagen	ADFC	Bezirke, SenStadtUm	Daueraufgabe
4.1.2a	Freihaltung von Hindernissen; Schneeräumung, Reinigung	Bezirke, SenStadtUm	BSR	Daueraufgabe
4.1.2b	Freihaltung von parkenden Fahrzeugen	Bezirke	Polizei	Daueraufgabe
4.1.2c	Meldung von Behinderungen auf Radverkehrsanlagen	ADFC	Bezirke, SenStadtUm	Daueraufgabe
4.1.2d	Kontrolle/Ahndung von Parken auf Radverkehrsanlagen	Bezirke		Daueraufgabe
4.1.2e	Öffentlichkeitsarbeit zum Parken auf Radverkehrsanlagen	SenStadtUm	(s. 4.3.2b)	2013
4.1.3a	Meldung von radverkehrsbehindernden Baustellen	ADFC	Bezirke, SenStadtUm	Daueraufgabe
4.1.3b	Radverkehrsfreundliche Baustellenanordnungen	Bezirke, SenStadtUm		Daueraufgabe
4.1.4a	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen	SenStadt (VLB)	ADFC	2013
<b>4.2 Bessere Straßen und Wege für den Radverkehr</b>				
4.2.1a	Ausreichende Fahrradkapazität bei allen Maßnahmen	SenStadtUm, Bezirke	Verbände	Daueraufgabe
4.2.2a	Zügige Fahrradbefahrbarkeit bei allen Maßnahmen	SenStadtUm, Bezirke		Daueraufgabe
4.2.2b	Brücken für Fuß- und Radverkehr gemäß StEP Verkehr	SenStadtUm		s. STEP I 1.3
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit (s. 4.2.3c, 4.2.6)	SenStadtUm, Bezirke		bis ca. 2017
4.2.3a	Fertigstellung des Fahrradrouten-Hauptnetzes	SenStadtUm, Bezirke		bis ca. 2017
4.2.3b	Information über fertig gestellte Routen	SenStadtUm		fallweise
4.2.3c	<i>Modellprojekt 1: Zwei beschleunigte Hauptrouten</i>	SenStadtUm, Bezirke		bis ca. 2017
4.2.3d	Pedelec-Korridor für Berlin-Brandenburg	SenStadtUm, Bezirke u. a.		bis 2015
4.2.4a	Planung/Umsetzung von Nebenrouten	Bezirke	Verbände	2013/Daueraufg
4.2.4b	Förderung/Koordination von Nebenroutenplanungen	SenStadtUm		Daueraufgabe
4.2.4c	<i>Modellprojekt 2: Drei bezirkliche Nebenrouten</i>	Bezirke	SenStadtUm, Verb.	bis ca. 2017
4.2.5a	Gute Radverkehrsbedingungen auf Hauptverkehrsstraßen	SenStadtUm, Bezirke		Daueraufgabe
4.2.5b	Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen	SenStadtUm		Daueraufgabe
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	SenStadtUm, Bezirke		bis ca. 2013
4.2.5d	<i>Modellprojekte 3: Drei fahrradfreundliche Nahbereiche</i>	Bezirke	SenStadtUm, Verb.	bis 2017
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	SenStadtUm, Bezirke	Verbände, Polizei	Daueraufgabe
4.2.6b	<i>Modellprojekt 4: Drei innovative Knotenlösungen</i>	SenStadtUm, Bezirke	Verbände, Polizei	bis ca. 2017
4.2.6c	<i>Modellprojekt 5: „Grüne Welle für Radfahrer“</i>	SenStadtUm	Bezirke	bis ca. 2017
<b>4.3 Sicherheit im Straßenverkehr</b>				
4.3.1a	Sicherheitsstandards bei Neubaumaßnahmen beachten	SenStadtUm, Bezirke	Polizei	Daueraufgabe

<sup>2</sup> Sämtliche Angaben zur zeitlichen Umsetzung stehen unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.



Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit/ Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Zeitliche Einordnung <sup>2</sup>
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	SenStadtUm, Bezirke	Polizei	Daueraufgabe
4.3.1c	Bed. verträgl. zweistr. Abbiegen überprüfen/unterbinden	SenStadtUm		bis 2017
4.3.1d	Auswertung/Veröffentlichung Radverkehrs- und Unfalldaten	Polizei, SenStadtUm		jährlich
4.3.2a	Gegenseitige Rücksichtnahme befördern	alle Mitgl. FahrRat		Daueraufgabe
4.3.2b	<i>Modellprojekt 8: Kampagne zur gegens. Rücksichtnahme</i>	SenStadtUm	Akteure V'sicherh.	bis 2013
4.3.2c	Informationsinitiative neue StVO	SenStadtUm	Akteure V'sicherh.	2013
4.3.2d	Fortsetzung „Aktion toter Winkel“	SenBJW	Polizei, Verbände	jährlich
<b>4.4 Ausreichende Abstellmöglichkeiten</b>				
4.4.1a	Gesamtkonzept Fahrradparken (mit Modellprojekten,	SenStadtUm	Bezirke, Verbände	bis ca.2017
4.4.1b	Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum ergänzen	Bezirke		Daueraufgabe
4.4.1c	Fahrradstellplätze bei Großveranstaltungen sicherstellen	Bezirke		fallweise
4.4.2a	Umsetzung der BauOBln zu Fahrradstellplätzen	Bezirke, SenStadtUm		Daueraufgabe
4.4.2b	Fahrradbügel im Straßenraum - einfache Beantragung	Bezirke		bis 2013
4.4.2c	Bedingungen für Ablösung der Stellplatzverpflichtung	Bezirke, SenStadtUm		Daueraufgabe
4.4.2d	Bedingungen für Genehmigung mobiler Fahrradständer	Bezirke, SenStadtUm		2013
4.4.3a	Neue Ansätze für Fahrradparken an Quellen und Zielen, <i>Modellprojekt 6: Fahrradfreundliche Einkaufsstraße</i>	SenStadtUm	Verbände, Einzelhandel	(s. 4.4.1a)
4.4.4a	<i>Modellprojekt 7: Drei innovative große Abstellanlagen</i>	SenStadtUm	Bezirke, Verbände	(s. 4.4.1a)
<b>4.5 Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln</b>				
4.5.1a	Fortsetzung Programm Fahrradstellplätze an Haltestellen	S-Bahn, BVG	SenStadtUm, Bezirke	Daueraufgabe
4.5.1b	Fahrradabstellplätze an Fern- und Regionalbahnhöfen	SenStadtUm	DB Station+Serv.	bis ca. 2017
4.5.1c	Modellprojekt dazu (s. 4.4.4a)	SenStadtUm	DB/ S-Bahn/BVG	(s. 4.4.1a)
4.5.2a	Gute Bedingungen für Fahrradmitnahme im ÖV sichern	S-Bahn/BVG	SenStadtUm, DB, VBB	Daueraufgabe
4.5.2b	Bestellung fahrradfreundlicher Verkehrsleistungen	SenStadtUm	DB/S-Bahn/BVG	Daueraufgabe
4.5.3a	Pilotprojekt öffentliche Fahrräder evaluieren, ggf. fortsetzen	SenStadtUm	DB, Bezirke	2013ff.
4.5.4a	Überprüfung zeitlicher Beschränkungen auf Busspuren	SenStadtUm, Bezirke	Verbände	bis 2014
4.5.4b	Überprüfung besonders konfliktträchtiger Busspuren	BVG, SenStadtUm	Verbände	bis 2014
4.5.4c	Öffentlichkeitsarbeit zum Verhalten auf Busspuren	SenStadtUm	(s. 4.3.2b)	2013
<b>4.6 Mehr Aufmerksamkeit für junge Verkehrsteilnehmer</b>				
4.6.1a	Koordinierter Neustart im Bereich der Mobilitätserziehung	SenStadtUm, SenBJW	Verbände	ab 2013
4.6.1b	Fortsetzung Aktion „Zu Fuß zur Schule“	VCD, BUND	SenBJW	jährlich
4.6.1c	Curricula, Rahmenpläne, Projekte zur Mobilitätserziehung	SenBWF	Polizei	Daueraufgabe
4.6.1d	Arbeitskreis Mobilitätserziehung	Verbände	SenStadtUm, SenBJW	jährlich
4.6.1e	Fahrradabstellplätze an Schulen und Kitas	Bezirke		bis ca. 2017
<b>4.7 Einfache Orientierung</b>				
4.7a	Ausschilderung Haupttrouten und Zulaufstrecken	SenStadtUm	Bezirke	bis ca. 2017
4.7b	Unterstützung von Hilfsmitteln für die Routenplanung	SenStadtUm, Bezirke	ADFC, BUND	fallweise
4.7c	Weiterentwicklung Routenplaner der Verkehrsinfozentrale	SenStadtUm	ADFC, BUND	bis 2013
<b>4.8 Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit</b>				
4.8.1a	Überprüfung/Fortsetzung Öffentlichkeitsarbeit	SenStadtUm	alle Mitgl. FahrRat	2013/Daueraufg.
4.8.1b	Informationen zur Radverkehrsstrategie/zu ihrer Umsetzung	SenStadtUm	alle Mitgl. FahrRat	2013/Daueraufg.
4.8.1c	Vergabe der Auszeichnung „FahrradStadt Berlin“	SenStadtUm	FahrRat	jährlich
4.8.1d	Örtliche/bezirkliche Kommunikationskampagnen	ADFC, Bezirke		fallweise
4.8.2a	Einbindung Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Gewerbe	SenStadtUm	Verbände	Daueraufgabe
4.8.2b	Besondere Berücksichtigung des äußeren Stadtraums	SenStadtUm	Verbände	Daueraufgabe
4.8.2c	Fortsetzung Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“	ADFC, AOK		jährlich
4.8.2d	Wettbewerb „Berlins fahrradfreundlichster Arbeitgeber“	SenStadtUm		in Abständen

Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit/ Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Zeitliche Einordnung <sup>2</sup>
4.8.3	Berücksichtigung demografischer Wandel in der Öff.arbeit	alle Mitgl. FahrRat		Daueraufgabe
4.8.4a	Kommunikation technischer Innovationen	Fahrradwirtschaft		Daueraufgabe
4.8.4b	Messen und Veranstaltungen zu Fahrradthemen	Fahrradwirtschaft	alle Mitgl. FahrRat	fallweise
<b>5. Modellprojekte (in 4.1-4.4 enthalten)</b>				
<b>6. Umsetzung, Erfolgskontrolle und Nachsteuerung</b>				
6.1	Verbesserung der Personalausstattung zum Radverkehr	SenStadtUm, Bezirke		sofort
6.2a	Radverkehrszählungen, Nutzerbefragungen	SenStadtUm		Daueraufgabe
6.2b	Informationen zu Radverkehrsanlagen im VISS	SenStadtUm, Bezirke		Daueraufgabe
6.2c	Fortführung der Auswertung Radverkehrsunfälle	Polizei		jährlich
6.2d	Informationen zu Mitnahme/Abstellmöglichkeiten im ÖV	Verkehrsbetriebe		jährlich
6.2e	Informationen zu Fortschritten der Umsetzung	alle Mitgl. FahrRat		jährlich
6.2f	kritische Begleitung der Umsetzung	Fahrradbeauftragter	alle Mitgl. FahrRat	Daueraufgabe
6.2g	Jahressitzungen des FahrRat fortsetzen	SenStadtUm	alle Mitgl. FahrRat	jährlich