Radverkehrsförderung in Berlin

Symposium „Fahrrad & Urban Mobility“
Berlin, 21. November 2012

Burkhard Horn
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Übersicht

1. Einführung: Berlin – eine „Fahrradstadt“?
    - Daten und Bilder…
2. Strategischer Rahmen
    - Der Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr
3. Die Berliner Radverkehrsstrategie
    - Prozess, Inhalte, Umsetzung
4. Fazit

1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

Berlin – eine „Fahrradstadt“?

„Sie glauben immer noch, Fahrrad gefahren werde vorwiegend in Städten wie Münster, Bremen oder Erlangen? Ach, liebe Unschuld, was dort als Fahrradkultur herbeigesehnt wurde, tobt heute in Berlin.“

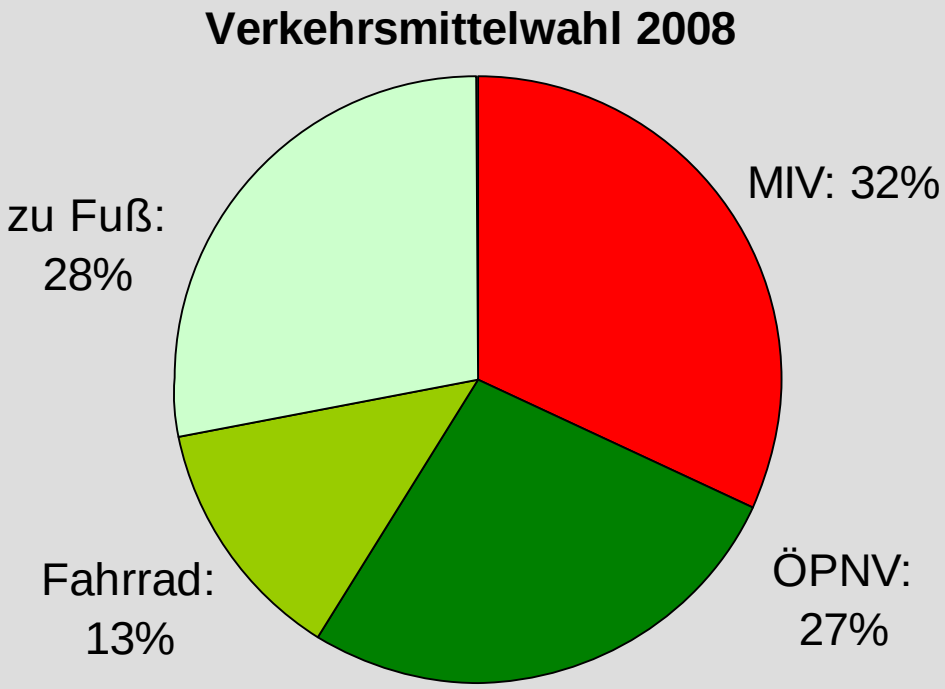
(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 27. Juli 2008)

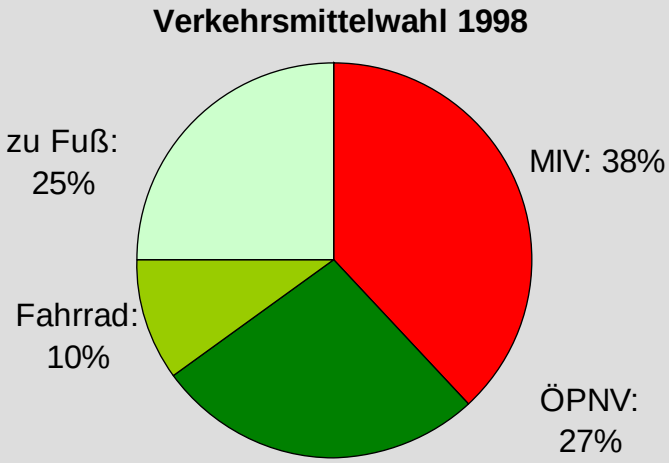
Impressionen aus Berlin...

Impressionen aus Berlin…

Impressionen aus Berlin...

„Hauptstädtische“ Mobilität heute

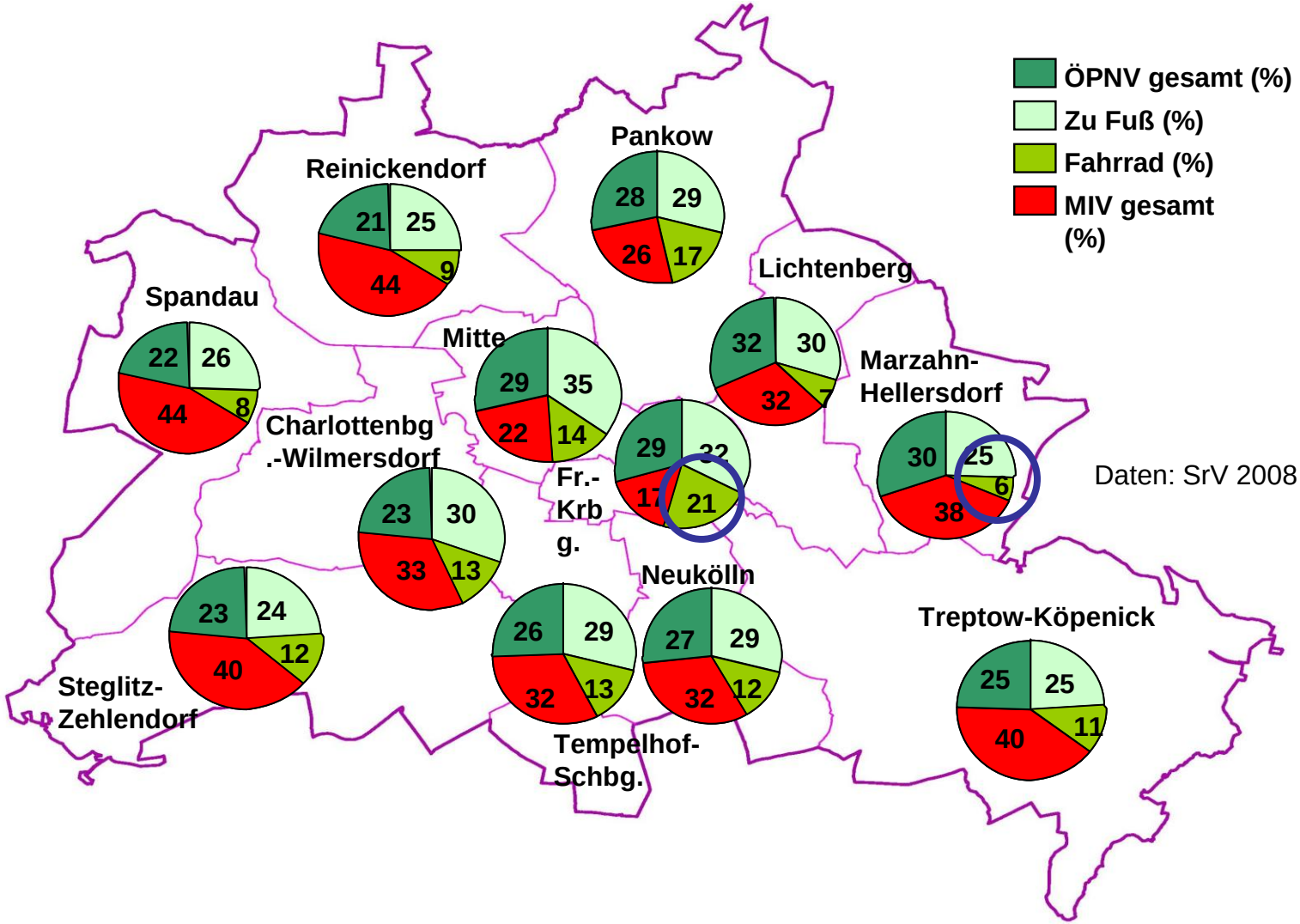




Wege der Berliner Wohnbevölkerung pro Tag, SrV 2008

(1998 StEP Verkehr 1.0)

Verkehrsmittelwahl nach Bezirken 2008



Gesellschaftliche Trends: pro Fahrrad...

JUGEND-STUDIE

30.10.2009 | Autor: Helmut Werb

Empfehlen

Die Generation Y hat keinen Bock mehr auf Autos

Als wäre die Industrie nicht gebeutelt genug, muss sie sich nun auch noch mit diesem Trend herumschlagen: Die Jugend von heute interessiert sich kaum mehr für Autos. Aus dieser Zwickmühle scheint es für die Hersteller nur einen Ausweg zu geben. Und der hat weder mit PS noch mit Traumwagen zu tun.

ARTIKEL TEILE

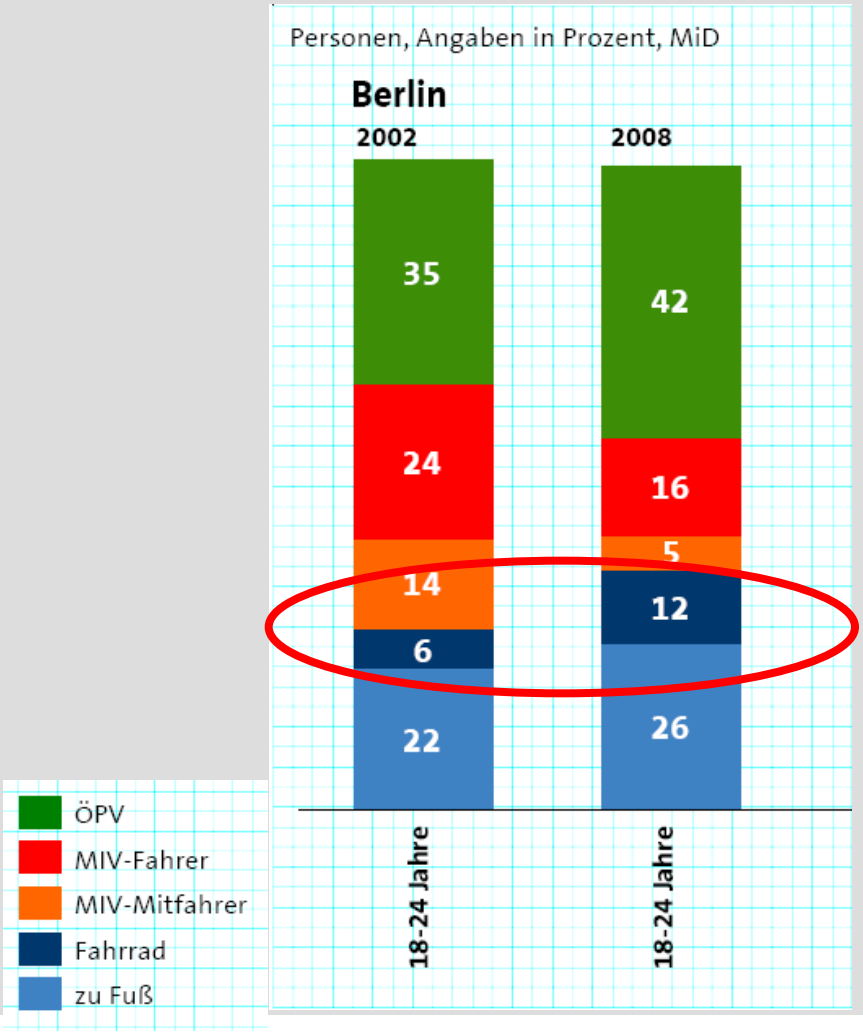
Empfänger-E-Ma

Neue Autokonzepte 1 von 8

ANZEIGE

WEITERFÜHREN

Die beliebtest



1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

Daten und Bilder…

Berlin – eine „Fahrradstadt“!

„Auch in Berlin rollten die Leute im Sommer Schutzblech an Schutzblech durch die Stadt. Man sah hohe Bundesbeamte, Abgeordnete und Lobbyisten, wie sie mit Geschwadern radelnder Hausfrauen, Studenten und Büroleuten an den Ampeln auf Grün warteten und die Autos verdrängten. Und sogar jetzt sind viele noch immer nicht umgestiegen, haben die Mütze in die Stirn gezogen und den Daumen fest an der Klingel...“

(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 15. November 2009)

2. Strategischer Rahmen: der Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr

- **Erfahrungen aus Umsetzung des ersten StEP**
- **Langfristige übergeordnete Ziele**
  - Energie
  - Klimaschutz
  - Daseinsvorsorge
- **Leitlinien benachbarter Politikfelder**
  - Stadtentwicklung
  - Umwelt
  - Wirtschaft
- **Rahmenbedingungen**
  - Bevölkerung
  - Raumstruktur
  - Finanzen

Verkehrliche Wirkungen und Gestaltungsspielräume

Analysen u. Prognosen

Leitbild (integriert)

Ziele
(12 Qualitätsziele, 4 Dimensionen)

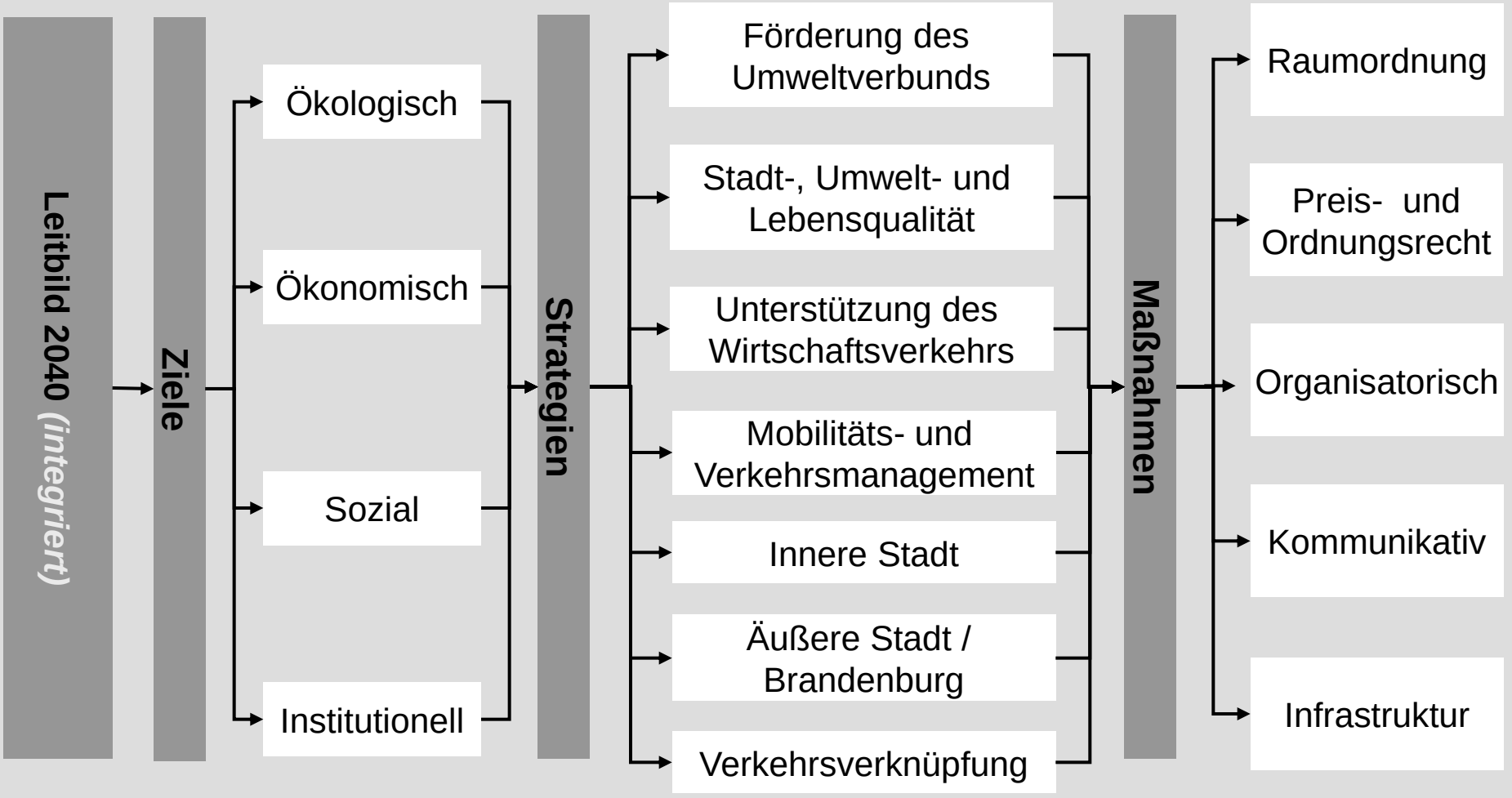
Strategie
(6 (alt) bzw. 7 (neu) Teilstrategien)

Wirkungsschätzung

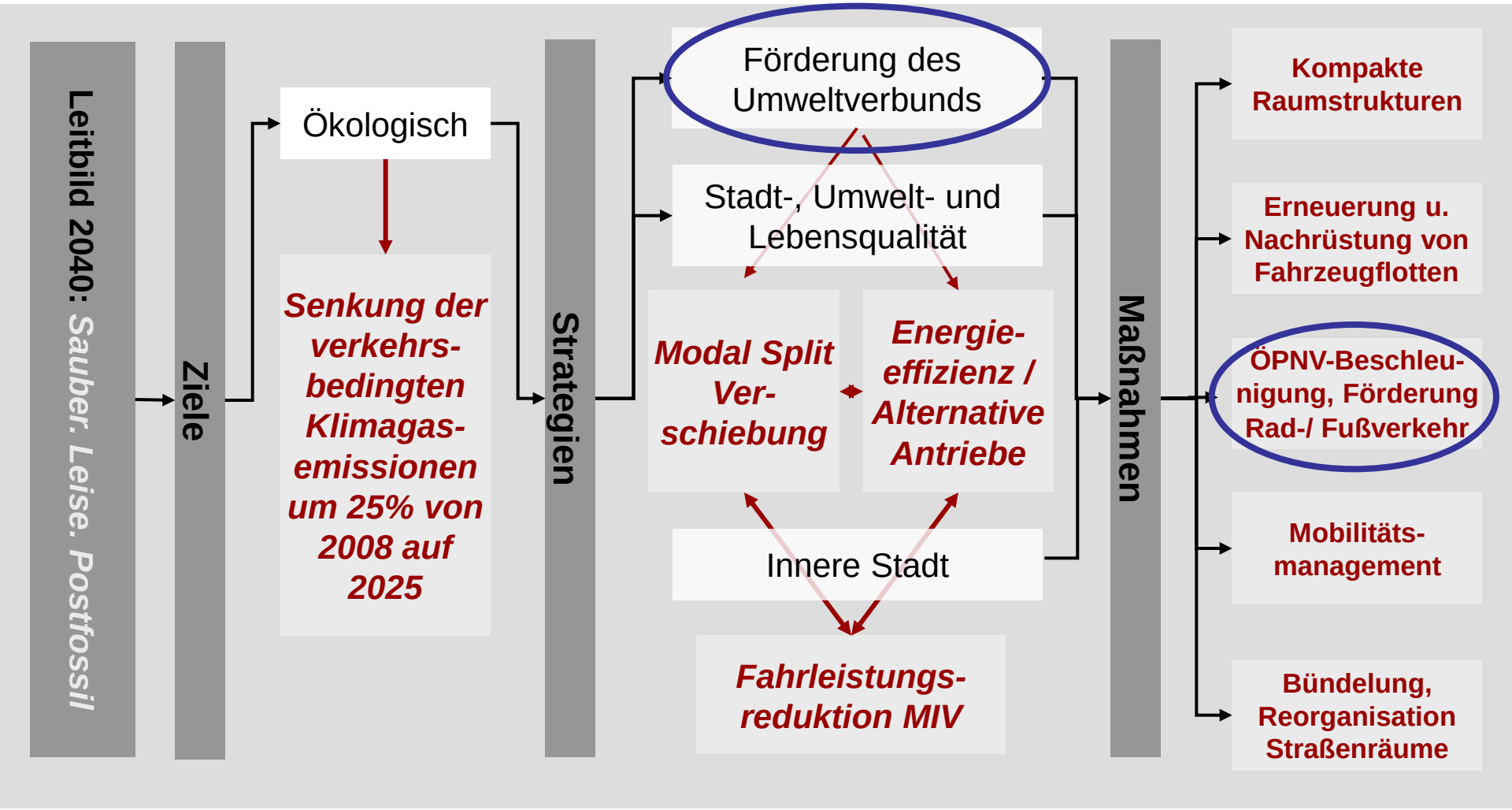
Maßnahmen
(5 versch. Kategorien)

Infrastruktur Langfristoptionen

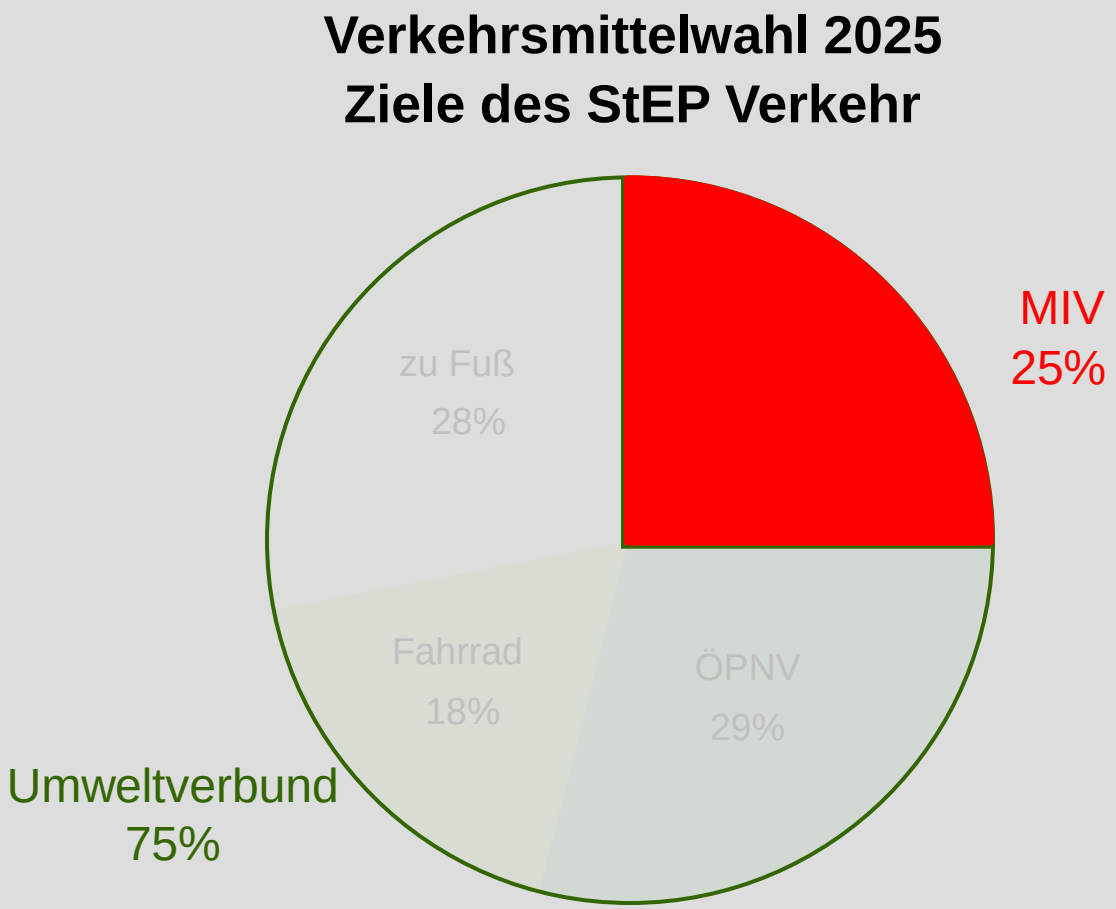
StEP Verkehr: Leitbild – Ziele – Strategien – Maßnahmen...



... am Beispiel CO_2-Minderung und Klimaschutz



Ein zentrales Handlungsziel: die Verkehrsmittelwahl



3. Die Berliner Radverkehrsstrategie

Radverkehrsstrategie: Aufstellungsverfahren

Verfahrensweise bei der Aufstellung:

- Grundlage: Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr von 2003 bzw. 2011 mit Maßnahme „Erarbeitung und Umsetzung eines Berliner Radverkehrsplans“ (bzw. Fortschreibungsauftrag)
- Einsetzung des „FahrRats“ als Beratungsgremium für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) und zentrales Forum für die Erarbeitung bzw. Fortschreibung der Radverkehrsstrategie
- Senatsvorlage für das Abgeordnetenhaus (Beschlussfassung der ersten Strategie am 04.11.2004, der Fortschreibung Ende 2012)

Radverkehrsstrategie: Aufstellungsverfahren

Der „FahrRat“:

- Verwaltung
  - Zuständige Fachreferate der Abteilung „Verkehr“ bei SenStadtUm
  - Bildungsverwaltung
  - Verkehrslenkung Berlin
  - Vertretung der Bezirke
  - Land Brandenburg
- Verbände (Auswahl)
  - ADFC
  - VCD
  - BUND
- Sonstige (Auswahl)
  - Polizei
  - Verkehrsunternehmen (BVG, S-Bahn)
  - Wissenschaft (Difu, GDV)
- Externe Moderation

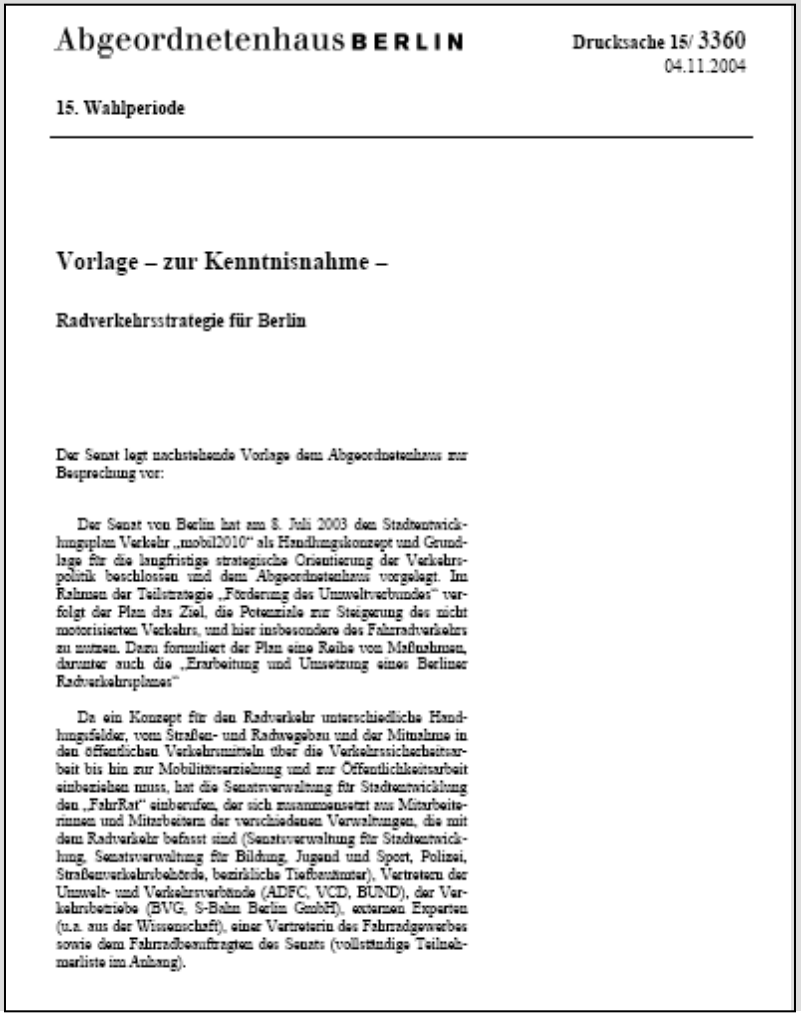
Radverkehrsstrategie: Inhalt

Inhalte:

1. Einführung
2. Präambel: Sieben Argumente für mehr Radverkehr in Berlin
3. Ziele und Leitlinien für die Fahrradpolitik
4. Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche
5. Modellprojekte
6. Umsetzung, Erfolgskontrolle und Nachsteuerung
7. Finanzierung

Anhang: Maßnahmenkatalog

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/



Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 15/ 3360
04.11.2004

15. Wahlperiode

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Radverkehrsstrategie für Berlin

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Der Senat von Berlin hat am 8. Juli 2003 den Stadtentwicklungsplan Verkehr „mobil2010" als Handlungskonzept und Grundlage für die langfristige strategische Orientierung der Verkehrspolitik beschlossen und dem Abgeordnetenhaus vorgelegt. Im Rahmen der Teilstrategie „Förderung des Umweltverbundes" verfolgt der Plan das Ziel, die Potenziale zur Steigerung des nicht motorisierten Verkehrs, und hier insbesondere des Fahrradverkehrs zu nutzen. Dazu formuliert der Plan eine Reihe von Maßnahmen, darunter auch die „Erarbeitung und Umsetzung eines Berliner Radverkehrsplanes"

Da ein Konzept für den Radverkehr unterschiedliche Handlungsfelder, vom Straßen- und Radwegebau und der Mitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln über die Verkehrssicherheitsarbeit bis hin zur Mobilitätserziehung und zur Öffentlichkeitsarbeit einbeziehen muss, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den „FahrRat" einberufen, der sich zusammensetzt aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der verschiedenen Verwaltungen, die mit dem Radverkehr befasst sind (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, bezirkliche Tiefbauämter), Vertretern der Umwelt- und Verkehrsverbände (ADFC, VCD, BUND), der Verkehrsbetriebe (BVG, S-Bahn Berlin GmbH), externen Experten (u.a. aus der Wissenschaft), einer Vertreterin des Fahrradgewerbes sowie dem Fahrradbeauftragten des Senats (vollständige Teilnehmerliste im Anhang).

Radverkehrsstrategie: Inhalt

Ziele aus der ersten Radverkehrsstrategie von 2004:

- Steigerung des Radverkehrsanteils im modal-split (von 10% 1998 auf 15% bis 2010)
- Stärkere Fahrradnutzung in Kombination mit dem ÖPNV
- Senkung der Unfallzahlen (u. a. Reduzierung der schwerverletzten Radfahrer/innen um ein Drittel bis 2010)
- Angemessene Finanzierung (Orientierungsziel: bis 2015 Ausgaben von 5 €/Einwohner)
- Zügige Realisierung des Hauptroutennetzes (Innenstadtnetz bis 2006, Gesamtnetz bis 2010)

Radverkehrsstrategie: Inhalt

Grundsätze und Leitlinien für die Fahrradpolitik:

- Radverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems, verstärkte Nutzung Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt
- Radverkehrsstrategie eingebunden in den StEP Verkehr
- Bezugnahme auf NRVP, weitere Bundesprogramme, Rahmenplanungen und Abstimmung mit Region
- Grundsatz: Radverkehr als System betrachten
- Gute Ausgangslage für Radverkehrsförderung (Topografie, Klima, Netzdichte)
- Flächendeckendes Netz erforderlich: Schwerpunkt Alltagsmobilität
- Räumliche Disparitäten abbauen
- Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit
- Engagement der Verwaltung bei Umsetzung
- Wechselseitige Verpflichtung zur Umsetzung
- Evaluierung und Monitoring

Radverkehrsstrategie: Inhalt

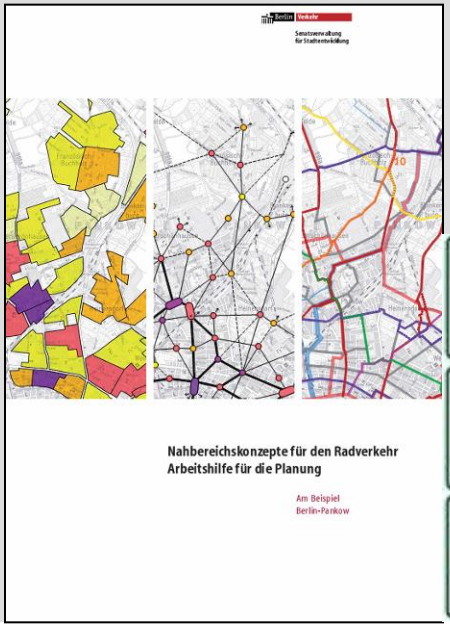
Vorrangige Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche (2004):

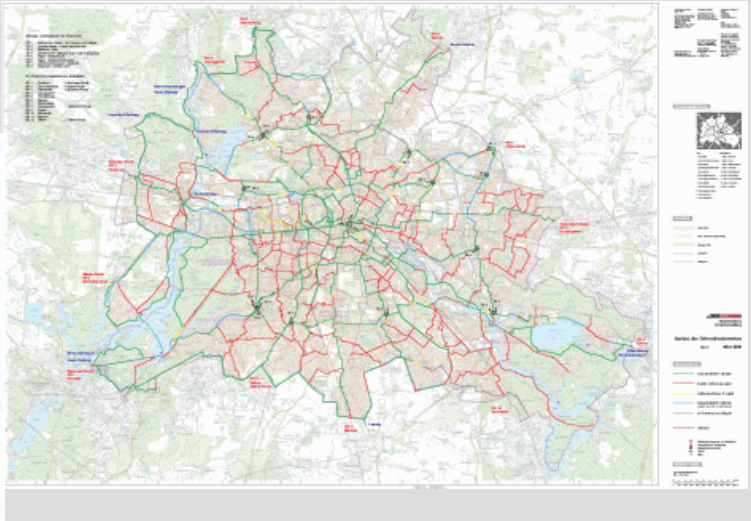
- Bessere Straßen und Wege für Radfahrer/innen
- Einfache Orientierung
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten
- Optimale Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln
- Mehr Aufmerksamkeit für das Mobilitätslernen an den Schulen
- Mehr Sicherheit für den Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit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

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Netzplanung:

- Gesamtstädtisches Routennetz
- Touristische Routen
- Nahbereichsnetze





Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Infrastruktur – Straßenraum:

- Bau von Radfahrstreifen/Radwegen
- Beseitigung von Unfallschwerpunkten (v. a. Knotenpunkte)

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

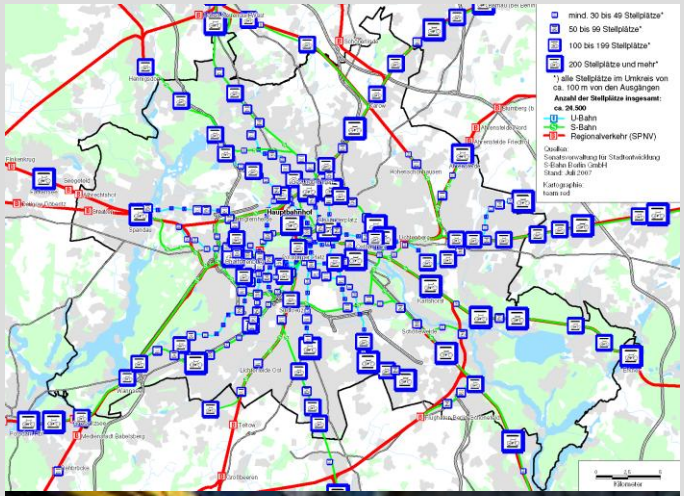
Infrastruktur – Parken:

- Abstellanlagen im öffentlichen Raum
- Leitfaden „Fahrradparken“
- Erhöhte Anforderungen an das Fahrradparken in der Bauordnung
- Stellplatzablösesatzung für Fahrräder

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Verknüpfung ÖPNV:

- Bike + Ride
- Fahrradmitnahme
- Öffentliche Leihfahrräder (mit ÖPNV-Integration)

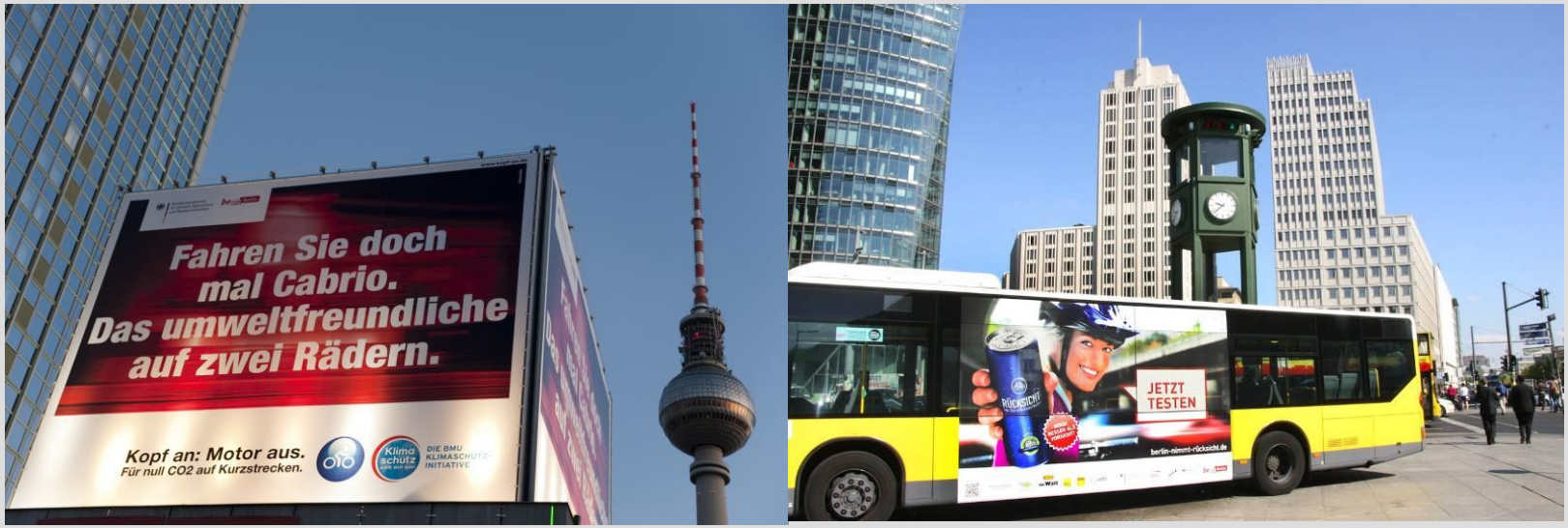


Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Kommunikation und Service:

- Fahrradstadtpläne
- Routenplaner
- Infoflyer zu Radrouten
- Internetinformationen
- Radverkehrsführung an Baustellen
- Jährliche Verleihung des Preises „FahrradStadtBerlin“
- …

Radverkehrsstrategie: Umsetzung



Kommunikationskampagnen

- „Kopf an: Motor aus – für null CO2 auf Kurzstrecken“
- „Rücksicht“-Kampagne

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Finanzierung

- Landesmittel: z. Zt. jährlich 3,5 Mio. € für Infrastruktur (steigende Tendenz),
- seit 2008: eigener Titel für Unterhaltung/Sanierung von Radverkehrsanlagen (2012: 2 Mio. €)
- Zuwendungen/Fördermittel: z. B. Ausbau der Fernradwege über GA-Mittel „“Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“), Radwege an Bundesstraßen (freie Strecke) über Bundesmittel
- Sonstige: z. B. Finanzierung des Betriebs von B+R-Anlagen durch Verkehrsunternehmen, Forschungsförderung
- insgesamt derzeit ca. 8 Mio. € (ohne Berücksichtigung der integrierten Radverkehrförderung bei anderen Infrastrukturprojekten)

Bilanz der ersten Radverkehrsstrategie von 2004

- Das wesentliche Ziel der Radverkehrsstrategie, das Fahrrad in Berlin als ernst zu nehmendes Alltagsverkehrsmittel zu etablieren, ist zu großen Teilen erreicht worden.
  - Radfahren ist endgültig kein Nischenthema mehr, sondern gehört zum Mainstream, mit Tendenz zu weiterer Verstärkung und Verstetigung.
  - Zahlreiche Maßnahmen konnten umgesetzt werden.
  - Energiepreisentwicklung, Umweltgesetzgebung und andere im Wandel begriffene Rahmenbedingungen wirken zusätzlich positiv auf die Fahrradnutzung.
  - Aber: Die Unfallentwicklung gibt Anlass zur Sorge – bei bestimmten Risikogruppen steigen die Zahlen deutlich.
  - Und: Der Akzeptanzgewinn des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel wird aktuell auch durch die Nutzer selbst gefährdet – das Fehlverhalten Weniger prägt die öffentliche Wahrnehmung überproportional stark.

  ► ***Erkenntnis 2010: es besteht Fortschreibungsbedarf!***

Thema der Fortschreibung: Neue Nutzergruppen

- Die Breite der Nutzergruppen und Nutzungszwecke beim Alltagsverkehr mit dem Fahrrad wird weiter wachsen (ältere Menschen, „Umsteiger“ vom Auto, Touristen, Wirtschaftsverkehr...)
- Damit wächst auch die Breite der Anforderungen an das (Fahrrad-) Verkehrssystem:
  - Unterschiedliche Fahrtzwecke
  - Unterschiedliches Fahrverhalten
  - Unterschiedliche Kenntnisse der Verkehrsregeln
  - Unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus
  - Unterschiedlicher Platzbedarf

► Dies hat z. T. erhebliche Auswirkungen auf unterschiedliche Bereiche der Radverkehrsplanung (Infrastruktur, Netzplanung, Information/Kommunikation...).

Thema der Fortschreibung: Technische Innovationen

- Moderne Fahrräder von heute sind anders als vor 30 Jahren: Leichter, schneller, komfortabler...
- Die Vielfalt an Fahrradtypen wächst und wächst, nicht nur beim Design sondern auch bei der Funktionalität (z. B. Lasten- und Transportfahrräder, Anhänger...).
- Elektrofahrräder werden in absehbarer Zeit einen relevanten Marktanteil bei neuen Fahrrädern erobern.

► Die daraus resultierenden Herausforderungen liegen vor allem bei der Infrastruktur:

  – Radverkehrsanlagen (Platzbedarf und Fahrdynamik)
  – Abstellanlagen (Platzbedarf, Diebstahlschutz)

► Aber auch die Netzplanung ist betroffen (Reichweitenverlängerung durch Elektrofahrräder etc.).

Thema der Fortschreibung: Infrastruktur

- Auch Radverkehrsanlagen „nach Stand der Technik“ haben aufgrund des Mengenzuwachses vermehrt unzureichende Kapazitäten, z. B.:
  - zu schmal (Mengenbewältigung, Überholvorgänge)
  - unzureichende Aufstellflächen an Knoten (Linksabbiegen!)
  - mangelnde Berücksichtigung (z. T. neuer) fahrdynamischer Anforderungen (größere Breite der Nutzergruppen, neue Fahrzeuge etc.)
- Abstellanlagen haben zwar an Qualität gewonnen – die Nachfrage steigt aber z. T. schneller als das Angebot, auch aufgrund begrenzter Flächenressourcen (mit der Folge erheblicher Überlastungserscheinungen).
- Intermodales Mobilitätsverhalten (v. a. Verknüpfung Fahrrad/ÖPNV) wächst weiter: Kapazitätsprobleme bei B+R-Anlagen und Fahrradmitnahme nehmen zu.

Thema der Fortschreibung: Verkehrssicherheit/-klima

- Steigende Radverkehrsnutzung geht meist auch mit steigenden Unfallzahlen einher (wenn auch nicht mit der gleichen Steigerungsrate). Dies betrifft insbesondere Unfälle mit Personenschäden. Die Dunkelziffer ist hoch (bis zum Faktor 3).
- Zumindest im subjektiven Empfinden vieler beeinflusst die Zunahme des Radverkehrs das Verkehrsklima negativ – vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger fühlen sich beeinträchtigt bzw. gefährdet. Aber auch Konflikte zwischen Auto- und Radfahrenden nehmen mit steigendem Radverkehr zu (auch mit der zunehmenden Inanspruchnahme von Flächen im Fahrbahnraum).
- Es besteht die Gefahr, dass durch diese Konflikte der politische und gesellschaftliche Grundkonsens zur Radverkehrsförderung zumindest teilweise gefährdet wird.

Schlussfolgerungen für die Fortschreibung

- Neben der Fortführung bewährter Strategien und Programme müssen aus den in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnissen heraus neue Akzente gesetzt werden:
  - **Verstärkte politische Kommunikation** der Radverkehrsförderung als Beitrag zur Erreichung übergeordneter Politikziele (Klimaschutz, Gesundheit, Energieeffizienz, Erhalt urbaner Stadtstrukturen etc.)
  - Konzepte und Maßnahmen zum **Umgang mit großen Radverkehrsmengen** (Dimensionierung von Radverkehrsanlagen, Fahrradparken, Fahrradmitnahme im ÖPNV etc. = „Think big!“).
  - Verstärkung der Aktivitäten zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Regelakzeptanz** (Entschärfung von Unfallschwerpunkten, Kommunikationsstrategien – auch für neue Nutzergruppen –, Partnerkampagne etc.).
  - Mehr Aktivitäten im Bereich **Verkehrsregelungen und –management** (Pilotversuche „Grüne Welle“, „Fahrradstraßen im Quartier“ etc.)
  - **Gewinnung weiterer Akteure** für die Radverkehrsförderung durch neue inhaltliche Schwerpunkte (Einzelhandel, Wohnungswirtschaft, ÖPNV-Aufgabenträger und –Unternehmen u. a.)
  - **Innovation** ist wichtig (z. B. „Stadtrad Berlin“)

Neue Inhalte der neuen Radverkehrsstrategie (Entwurf)

- Strategische Ziele:
  - Aktivierung weiterer Potenziale für die Radverkehrsnutzung
  - Verlagerung auch von längeren Wegen auf das Fahrrad
  - Weiterer Ausbau der Kombination Fahrrad/ÖPNV
  - Senkung der Unfallzahlen
  - Angemessene Finanzierung
  - Zügige Fertigstellung des Fahrradroutennetzes
- Daraus abgeleitete Handlungsfelder und Maßnahmen
- Sieben Modellprojekte, u. a.:
  - Beschleunigung und Kapazitätserweiterung von Hauptrouten („Fahrradschnellweg“)
  - Modellvorhaben Fahrradparken (u. a. Fahrradstation)
  - Fahrradfreundliche Koordinierung von LSA („grüne Welle“)

5. Fazit

Fazit: statt vieler Worte…

Fazit: statt vieler Worte…

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Burkhard Horn

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr