



Sustainable Planning & Innovation for Bicycles

- Informationen zum EU-Projekt -





Kinder und Jugendliche nutzen das Rad am häufigsten. Dies stellt hohe Ansprüche an Radverkehrsanlagen, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit im Straßenverkehr.



Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Planen Bauen Wohnen Umwelt Verkehr

SPATH+NAGEL
BÜRO FÜR STADTEBAU UND STADTFORSCHUNG



Die Mitwirkenden

Das Projekt wird unter Leitung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt. Verantwortlich für die Planung ist das Berliner Planungsbüro Spath+Nagel. Des weiteren erfolgt die Evaluation und wissenschaftliche Begleitung des Projektes durch das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU-Berlin.

In beiden Modulen sowie während des gesamten Projektverlaufs ist eine enge Zusammenarbeit mit Vertretern der Beispielbezirke, mit der Bewohnerschaft sowie mit Initiativen im Bereich Radverkehr vorgesehen. Insbesondere der Bürgerbeteiligung wird ein hoher Stellenwert beigemessen.

Ansprechpartner

Für weitere Informationen und bei Fragen stehen die Projektpartner gerne zur Verfügung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Hermann Blümel

Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin

Tel.: 9025 - 1512

Fax: 9025 - 1675

hermann.bluemel@senstadt.verwalt-berlin.de

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/>

Spath+Nagel - Büro für Städtebau und Stadtforschung

Christian Spath

Helmholtzstr. 2-9

10587 Berlin

Tel: 030 – 393 1460

Fax: 030 – 392 6383

email@spathnagel.de

www.spathnagel.de

TU Berlin, FG Integrierte Verkehrsplanung (IVP)

Hans-Joachim Becker; Diana Runge

Salzufer 17-19, SG 4

10587 Berlin

Tel: 030 – 314 24810 oder 28160

Fax: 030 – 314 27875

Jochen.Becker@ivp.tu-berlin.de

Diana.Runge@ivp.tu-berlin.de

www.verkehrsplanung.tu-berlin.de

Homepage des Projekts:

<http://spicycles.velo.info/>

Warum SpiCycles in Berlin?

Unter dem Oberziel, die Radverkehrsanteile im Stadtverkehr zu erhöhen, finden in Berlin Aktivitäten in zwei verschiedenen Bereichen statt.

1: Planung eines modellhaften Nebenroutennetzes

- Identifizierung eines Berliner Stadtgebietes mit Defiziten im wohnumfeldnahen Radverkehr
- Formulierung von Zielvorstellungen und Qualitätskriterien
- Entwicklung eines Nebenroutennetzes im Bezirk, inklusive Vorschläge zur Umsetzung und Finanzierung
- Beteiligung aller relevanter Gruppen aus Bezirksverwaltung, Fahrrad-Initiativen, Bewohnerschaft

2: Beispielhafte Planung von Fahrradabstellanlagen

- Identifikation eines Wohngebiets bzw. eines Standorts des großflächigen Einzelhandels, einer Freizeiteinrichtung und/oder einer Haltestelle des Schienenpersonennahverkehrs mit Defiziten bei Fahrradabstellanlagen
- Entwicklung eines umsetzungsorientierten Konzeptes zur Schaffung von Parkmöglichkeiten für Fahrräder
- Ermittlung des Finanzierungsbedarfs und Unterstützung bei der Suche nach Fördermöglichkeiten zur Umsetzung

Für die beiden Module werden derzeit passende Stadtgebiete in den Berliner Bezirken gesucht, die anhand ihrer Charakteristika, Radnutzung, Ausstattung mit Fahrrad-Infrastruktur, etc. geeignet und vor allem zur Mitwirkung bereit sind.

Erwartete Ergebnisse

Für die beteiligten Stadtgebiete werden im Sommer 2007 Planungsgrundlagen sowie ein Konzept für das Nebenroutennetz sowie Fahrradabstellanlagen vorliegen. Des weiteren unterstützt das Projekt die Bezirke bei der Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten, um die Planungen konkret umsetzen zu können.

Um die Fahrradanteile signifikant zu erhöhen, bedarf es jedoch weiterer Anstrengungen. Daher soll die Anwendung der Projektergebnisse über den Rahmen der beteiligten Bezirke sowie die Projektlaufzeit hinaus ermöglicht werden. Dafür wird ein Leitfaden für die wohnumfeldnahe Radverkehrsplanung in Berlin erstellt, in dem theoretische Grundlagen wie auch die praktischen Erkenntnisse aus dem Planungsprozess zusammengefasst und so allen anderen Berliner Bezirken zur Verfügung gestellt werden.



Alltägliche Aufgaben werden oft im Nahraum erledigt. Die kurzen Entfernungen sind ideal für die Radnutzung auf Nebenrouten.



Abstellmöglichkeiten am Haus...



...und am Ziel sind entscheidend für die Attraktivität der Fahrradnutzung



Radfahren gilt als „In“; aber die Potenziale werden bisher nur bedingt genutzt



Infrastrukturmaßnahmen – wie hier am Müggelseedamm – konzentrieren sich noch auf das Hauptroutennetz

Das Projekt

Radfahren hat viele Vorteile – für den Nutzer genauso wie für die Stadt und ihre Bewohner. Die Potenziale des Fahrrads für einen sauberen, verträglichen und nutzerfreundlichen Stadtverkehr werden jedoch oftmals nicht ausgeschöpft.

Dieser (nicht ganz neuen) Erkenntnis will jetzt auch die EU Taten folgen lassen. Im Rahmen des von ihr geförderten Projekts SpiCycles (Sustainable Planning & Innovation for Bicycles, zu deutsch: Nachhaltige Planung und Innovation für Fahrräder) werden in den sechs europäischen Städten Barcelona, Berlin, Bucharest, Göteborg, Ploiesti, Rom Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs durchgeführt. Ziel ist es, Wege zur Erhöhung des Radverkehr-Anteils am Modal Split aufzuzeigen, die die jeweiligen konkreten Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Berliner Aktivitäten

Im Berliner Stadtgebiet gibt es derzeit ein Radwegenetz von ca. 800 km Gesamtlänge, von denen 600 km dem Hauptroutennetz entsprechen. Dieses soll bequeme und direkte Verbindungen im Stadtgebiet ermöglichen. Radfahren in der Stadt ist aber meistens mehr, als schnell von A nach B zu kommen.

Städtischer Radverkehr findet zum großen Teil im Nahraum, d.h. in unmittelbarer Umgebung der Wohnung, im eigenen Stadtquartier oder Kiez statt. Dafür spricht, dass im Bundesdurchschnitt der alltägliche, mit dem Fahrrad zurückgelegte Weg lediglich 3,3 km lang ist. Das Fahrrad wird hauptsächlich für Freizeit, Einkauf und private Erledigungen eingesetzt. Es ist besonders in Städten jedoch auch Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Fahrradnutzer finden sich in allen Altersgruppen, am häufigsten radeln allerdings Kinder und Jugendliche zwischen 10-17 Jahren. Dies erklärt zudem den relativ hohen Anteil des Fahrrads (13%) am Modal Split der Ausbildungswege, welche nicht zuletzt zu Schulen und Bildungsstätten in Wohnortnähe führen.

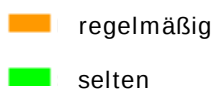
Ob, von wem, wie oft, zu welchem Zweck und mit welcher Einstellung das Rad als Mittel zur Bewältigung der Alltagsmobilität eingesetzt wird, hängt nicht zu letzt von dem ab, was Verkehrswissenschaftler als „Antrittswiderstand“ bezeichnen. Dahinter verbirgt sich die einfache Tatsache, dass jeder Fahrradtag am Wohnort beginnt. Die Zugänglichkeit des Fahrrads, das Vorhandensein von sicheren, überdachten und leicht zugänglichen Abstellanlagen sowohl am/im Haus als auch am Ziel der Fahrt können dabei für die Entscheidung, das Rad zu nutzen, mit ausschlaggebend sein.

Dies alles spricht dafür, Radwegeplanung verstärkt die Nahraumperspektive hin auszurichten.

Fahrradzugang



Fahrradnutzung



Nutzungshäufigkeit und Zugänglichkeit hängen zusammen