



Die Berliner Radverkehrsstrategie

Nationaler Radverkehrskongress
am 7./8. Mai 2009

Dr. Friedemann Kunst
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

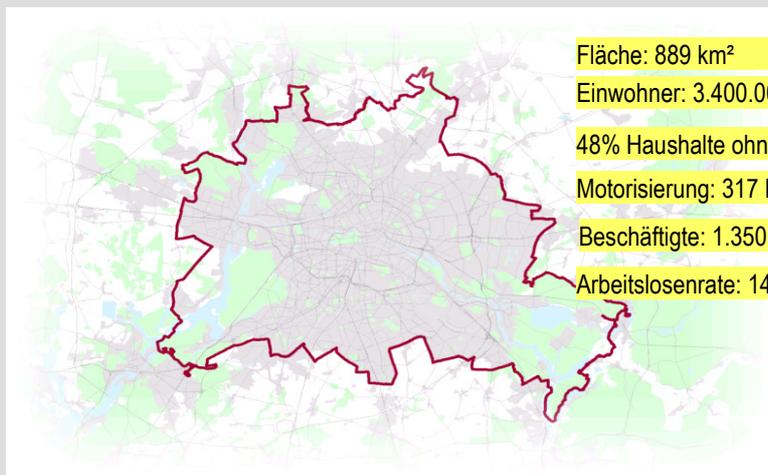
Übersicht

- Berlin ist anders – ein Überblick
 - Stadtstruktur
 - Daten zum Verkehr
 - Verkehrspolitische Rahmen
- Die Berliner Radverkehrsstrategie
 - Erarbeitungsprozess
 - Inhaltliche Schwerpunkte
 - Beispielhafte Maßnahmen
 - Umsetzung (und deren Probleme)
 - Zwischenbilanz
- Fazit und Ausblick



1. Berlin ist anders – ein Überblick

Berlin ist anders...



Fläche: 889 km²

Einwohner: 3.400.000

48% Haushalte ohne eigenes Auto

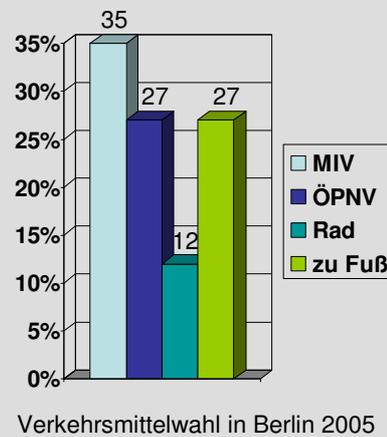
Motorisierung: 317 PKW/1.000 EW

Beschäftigte: 1.350.000

Arbeitslosenrate: 14% (2008)

Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Berlin

- Leichte Rückgänge im Autoverkehr
- Stagnierender ÖPNV
- Deutliche Zuwächse beim Radverkehr (+ 50% seit 1998)
- Trend: insgesamt abnehmende Verkehrsleistung
- Steigender Anteil multimodaler Mobilität (ohne feste Bindung an ein Verkehrsmittel)
- Steigende Bedeutung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (über 10% der Fahrrad-Wege in Kombination mit ÖPNV)



Ein Überblick

5

Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

- Umfangreicher integrierter Planungsansatz für die Verkehrsentwicklung in Berlin (Senatsbeschluss Juli 2003)
- Verknüpfung mit Zielen in den Themenfeldern Stadtentwicklung, Umwelt und Energie, Klimaschutz etc.
- Ehrgeizige Ziele zur Erhöhung der modal-split-Anteile von ÖPNV und Radverkehr und zur Reduzierung des Autoverkehrs
- Umfassendes Maßnahmenprogramm zur Förderung beider Verkehrsmittel (Infrastruktur, Kommunikation u. a.)
- Erste Ansätze zur integrierten Betrachtung beider Verkehrsmittel verbunden mit entsprechenden Maßnahmen
- Derzeit Fortschreibung (u. a. mit neuem Schwerpunkt zum inter-/multimodalen Verkehrsverhalten)

Ein Überblick

6

2. Die Berliner Radverkehrsstrategie

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.“

(FAS am Sonntag, 27. Juli 2008)



Radverkehrsstrategie: Aufstellungsverfahren

Verfahrensweise bei der Aufstellung:

- Ausgangslage: Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr von 2003 mit Maßnahme „Erarbeitung und Umsetzung eines Berliner Radverkehrsplans“
- Einsetzung des „FahrRats“ als Beratungsgremium für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt)
- Erarbeitung von Thesen und Handlungsempfehlungen zu verschiedenen radverkehrsrelevanten Themen durch den „FahrRat“
- Formulierung der Radverkehrsstrategie durch den „FahrRat“, abschließende Beratung und Verabschiedung am 17.06.2004
- Senatsvorlage für das Abgeordnetenhaus (Beratung am 04.11.2004)

Radverkehrsstrategie: Aufstellungsverfahren

Der „FahrRat“:

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



Radverkehrsstrategie: Inhalt

Inhalte:

- I. Präambel: Sieben Argumente für mehr Radverkehr in Berlin
- II. Ziele
- III. Grundsätze und Leitlinien für die Fahrradpolitik
- IV. Vorrangige Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche
- V. Umsetzung, Erfolgskontrolle und Nachsteuerung
- VI. Maßnahmenkatalog

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/strategie/de/download.shtml>



Radverkehrsstrategie: Inhalt

Ziele:

- 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 Haupttroutennetzes (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, Netzichte)
- 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

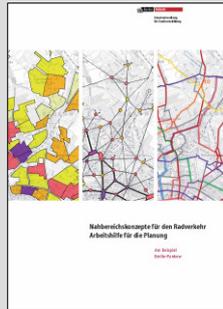
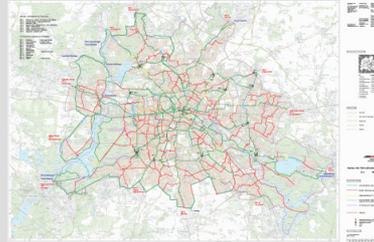
Vorrangige Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche:

- 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



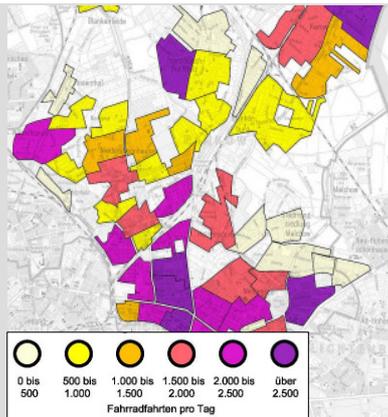
Das Beispiel Berlin: Netzplanung

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Radrouth-Nahbereichsnetz (1)



Pilotprojekt Pankow mit bestehender Infrastruktur (Hauptnetz)

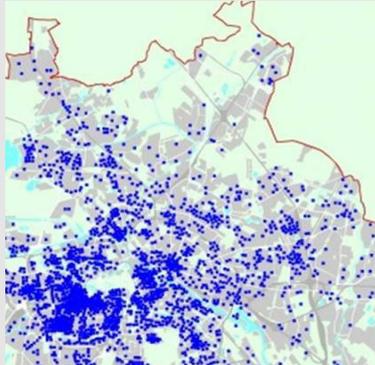


Nachfragepotential (Einwohnerdichte)

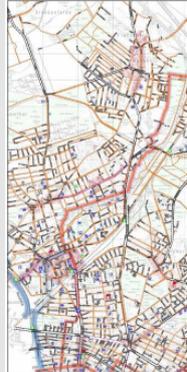
Das Beispiel Berlin: Netzplanung

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Radrouten-Nahbereichsnetz (2)



Wegeziele in Pankow (z.B. Arbeitsplätze)
500 AP pro Punkt



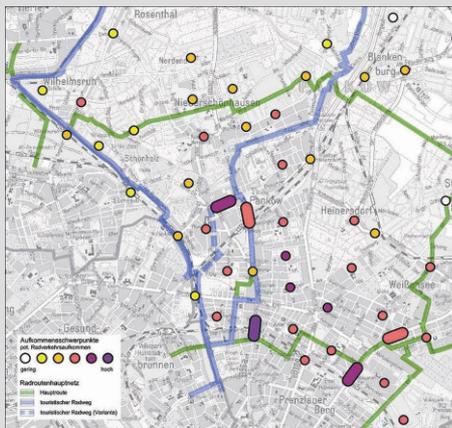
Bestandsanalyse
Qualität der Infrastruktur

Das Beispiel **Berlin: Netzplanung**

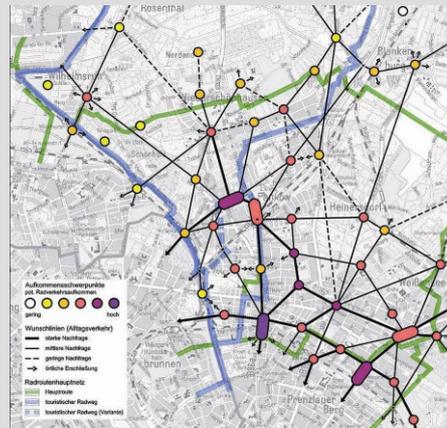
17

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Radrouten-Nahbereichsnetz (3)



Nachfrageschwerpunkte



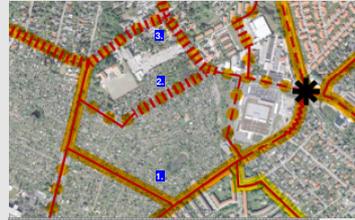
Wunsch-Verbindungen

Das Beispiel **Berlin: Netzplanung**

18

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Radrouten-Nahbereichsnetz (4)



3 Routen-Optionen



Variante 1: fehlende Verbindung

Das Beispiel Berlin: Netzplanung

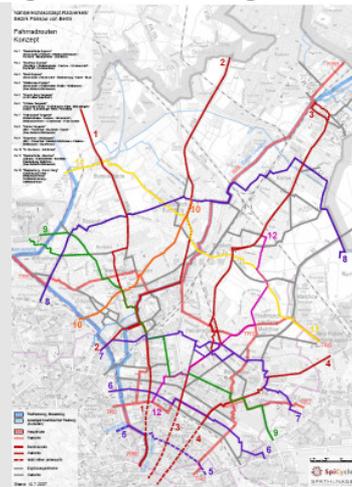
Radverkehrsstrategie: Umsetzung



Variante 2: Kleingartenanlage



Variante 3: Privatgrundstück



Nahbereichsnetz-Konzept: in das Hauptnetz integriert

Das Beispiel Berlin: Netzplanung

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Infrastruktur – Straßenraum:

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



Das Beispiel **Berlin: Infrastruktur**

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Infrastruktur – Parken:

- Abstellanlagen im öffentlichen Raum



Leitfaden für:

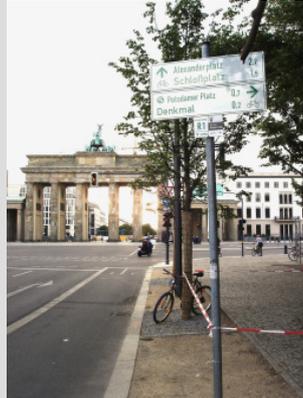
- Behörden,
- Investoren,
- Bauherren,
- Immobilienbesitzer,
- Interessenvertreter,
-

Das Beispiel **Berlin: Infrastruktur**

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Infrastruktur:

- Wegweisung



↑ Charlottenburg	10
↑ Tiergarten	2,5
←	
← Potsdamer Platz	0,8
Moabit	3,2
→ Berlin Hbf Lehrter Bahnhof	1,2



Das Beispiel **Berlin: Infrastruktur**

23

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Sonstige Regelungen:

- Verschärfte und detaillierte Anforderungen an das Fahrradparken in der Bauordnung
- Stellplatzablösesatzung für Fahrräder



Das Beispiel **Berlin: Rechtsrahmen**

24

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

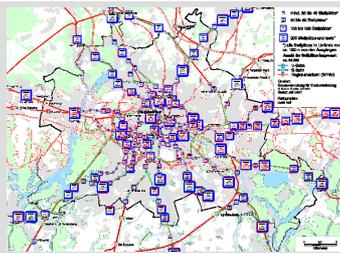
Verknüpfung ÖPNV:

- Bike + Ride
- Fahrradmitnahme
- Öffentliche Leihfahrräder



Das Beispiel Berlin: Verknüpfung mit ÖPNV

Radverkehrsstrategie: Umsetzung



Das Beispiel Berlin: Verknüpfung mit ÖPNV

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Kommunikation und Service:

- Fahrradstadtpläne
- Routenplaner
- Infolyer zu Radrouten
- Internetinformationen
- Radverkehrsführung an Baustellen
- Kampagnen zu Einzelthemen
- Jährliche Verleihung des Preises „FahrradStadtBerlin“
- ...



Das Beispiel **Berlin: Kommunikation und Service**

27

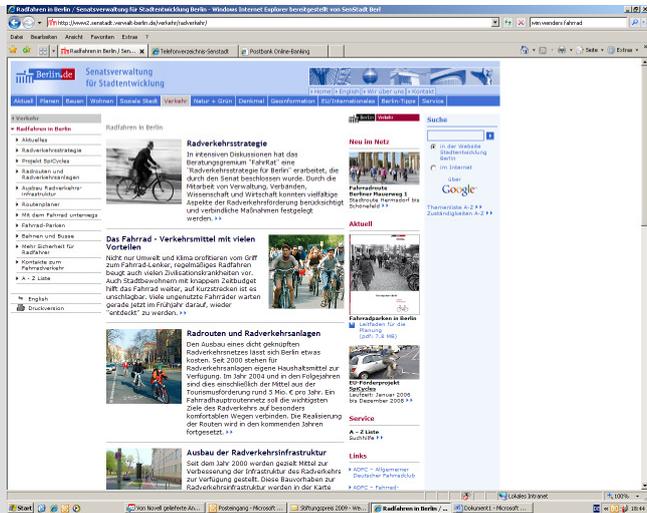
Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Etappe	Richtung	Straße	Gesamt	Bemerkungen
nach 0,45 km	nach Osten	Köpenicker Str.	0,4 km	
nach 0,27 km	links (80°) in die	Michaelsbrücke	0,7 km	
nach 0,19 km	rechts (70°) in die	Lichtenberger Str.	0,9 km	
nach 0,30 km	rechts (70°) in die	Singapur	1,2 km	
nach 0,61 km	links (80°) in die	Köpenicker Str.	1,8 km	Asphalt mit Schäden (Teilstrecke)
nach 0,50 km	rechts (90°) in die	Pallasdenkmal	2,3 km	
nach 0,27 km	rechts (70°) in die	Waldweg	2,6 km	
nach 0,81 km	rechts (70°) auf den	Besaulplatz	3,4 km	Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn, Radwege OK
nach 0,18 km	rechts (70°) in den	Waldweg	3,6 km	Tram auf der Fahrbahn
nach 0,30 km	angekommen	Bärenschel	3,9 km	

Das Beispiel **Berlin: Kommunikation und Service**

28

Radverkehrsstrategie: Umsetzung



Das Beispiel Berlin: Kommunikation und Service

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Forschung und Innovation:

- Beteiligung an EU-Projekten (SPICYCLES, OBIS)
- Pilotprojekt „Integration öffentlicher Radverkehr“



Das Beispiel Berlin: Forschung und Innovation

Radverkehrsstrategie: Umsetzung

Finanzierung

- Landesmittel: z. Zt. jährlich 3 Mio. € für Infrastruktur (steigende Tendenz),
- seit 2008: 1 Mio. €/Jahr für Unterhaltung/Sanierung von Radverkehrsanlagen (Ziel: Ausweitung)
- 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 von B+R-Anlagen durch Verkehrsunternehmen

Das Beispiel **Berlin: Finanzierung**

31

3. Fazit und Ausblick

Allgemeine **Schlussfolgerungen**

32

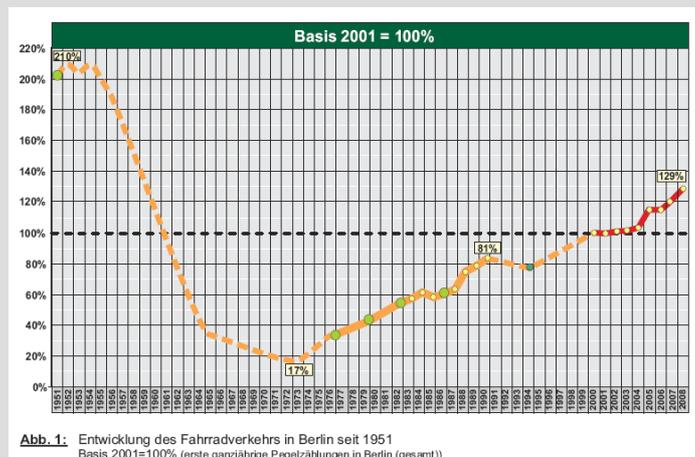
Fazit

- 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.
 - Der Modal-Split-Anteil liegt bei 12%, mit steigender Tendenz.
 - 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.

Allgemeine **Schlussfolgerungen**

33

Fazit

Allgemeine **Schlussfolgerungen**

34

Fazit



Allgemeine **Schlussfolgerungen**

35

Ausblick

- Die Berliner Radverkehrsstrategie soll ab 2009 fortgeschrieben werden. Dabei müssen aus den in den letzten fünf 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.).
 - Gewinnung weiterer Akteure für die Radverkehrsförderung durch neue inhaltliche Schwerpunkte (Einzelhandel, Wohnungswirtschaft, ÖPNV-Aufgabenträger und –Unternehmen u. a.)

Allgemeine **Schlussfolgerungen**

36



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Friedemann Kunst, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr