

Antrag

der Piratenfraktion

Sofortprogramm „Sicherheit für den Radverkehr“

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, umgehend ein Sofortprogramm „Sicherheit für den Radverkehr“ umzusetzen. Das Sofortprogramm soll folgende Punkte beinhalten:

- die „TOP 10“-Konfliktschwerpunkte, die der Senat als Ergebnis des Online-Dialogs „Radfahren in Berlin: Abbiegen? Achtung! - Sicher über die Kreuzung“ festgehalten hat, bis Ende des Jahres 2015 zu entschärfen;
- die „TOP 30“-Konfliktschwerpunkte, die der Senat als Ergebnis des Online-Dialogs „Radfahren in Berlin: Abbiegen? Achtung! - Sicher über die Kreuzung“ festgehalten hat, bis Ende des Jahres 2016 zu entschärfen;
- einen Katalog von Orten im Straßenraum zu erstellen, an denen Radfahrer*innen durch ein abruptes Ende von Radverkehrsanlagen gezwungen sind, sich in den fließenden Verkehr einzurordnen, sowie ein Konzept zu erarbeiten, diese Konfliktorte zu entschärfen;
- Radfahrfurten an Kreuzungen farbig zu markieren, die laut Verkehrsunfallstatistik als Unfallschwerpunkte für Radfahrer*innen gelten;
- Tempo 30 auf Straßenabschnitten auszuweisen, die aus der Verkehrsunfallstatistik als Unfallschwerpunkte für Radfahrer*innen bekannt sind;

- die für temporäre und dauerhafte Anordnungen zuständigen Mitarbeiter*innen der Verkehrslenkung Berlin (VLB) für eine radverkehrsgerechte Verkehrsplanung zu qualifizieren;
- sich bei den Bezirken und den Polizeidirektionen für Schwerpunktcontrollen gegen das Zuparken von Radverkehrsanlagen und das Parken in der zweiten Reihe sowie gegen das Fehlverhalten abbiegender Fahrzeuge einzusetzen.

Dem Abgeordnetenhaus ist über die Einleitung des Sofortprogramms spätestens zum Ende des dritten Monats nach Beschluss dieser Vorlage zu berichten.

Begründung

Die Förderung des Radverkehrs ist ein erklärtes Ziel des Berliner Senats. Die Ziele und Maßnahmen der im Jahr 2013 verabschiedeten Radverkehrsstrategie sind bis heute allerdings kaum umgesetzt. Dennoch nimmt der Radverkehr stetig zu. Durch seine Versäumnisse nimmt der Senat bewusst die Gefährdung von Radfahrerinnen und Radfahrern in Kauf. Die Folgen dieser Politik sind an der jährlichen Unfallstatistik abzulesen.

Die Zahl der Unfälle mit Radfahrbeteiligung ist zwar leicht rückläufig, doch die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrer*innen bleibt auf einem inakzeptabel hohen Niveau: Im Jahr 2014 wurden zehn Radfahrer*innen getötet und 589 schwer verletzt. In den vergangenen 15 Jahren starben 185 Radfahrer*innen im Straßenverkehr, nahezu 8.500 Radfahrer*innen trugen schwere Verletzungen aus Unfällen davon. In diesem Jahr sind bereits vier tote Radfahrer*innen zu verzeichnen.

Die Fehler von Auto- und Lkw-Fahrer*innen beim Abbiegen sind mit Abstand die häufigste Unfallursache. Individuelles Fehlverhalten wird hier oft begünstigt durch fehlende Sichtachsen sowie nicht vorhandene, nicht befahrbare, unsinnig geführte oder kaum befahrbare Radwege und Radstreifen. Aus den gleichen Gründen weichen Radfahrer*innen, die sich im Autoverkehr unsicher fühlen, auf Gehwege oder auf Radwege auf der falschen Straßenseite aus – die zweithäufigste Ursache für Unfälle mit Radfahrbeteiligung.

Seit dem erfolgreichen Online-Dialog „Radfahren in Berlin: Abbiegen? Achtung! - Sicher über die Kreuzung“, an dem sich beinahe 27.000 Menschen beteiligten, steht dem Senat ein Katalog subjektiver Konfliktshauptpunkte zur Verfügung, der sich nach dessen eigener Einschätzung „zu 90 Prozent“ mit objektiven Unfallschwerpunkten deckt. Vor einem Jahr kündigte der Senat an, die Ergebnisse einer „TOP 10“- bzw. „TOP 30“-Liste der Konfliktshauptpunkte zügig in konkrete Maßnahmen zu übersetzen. Geschehen ist seitdem nichts.

Ein Sofortprogramm „Sicherheit für den Radverkehr“ kann hier ansetzen. Die Entschärfung der ersten zehn dieser 30 wichtigsten Konfliktshauptpunkte noch bis Ende dieses Jahres und der gesamten Liste bis Ende 2016 kann die Sicherheit von Radfahrer*innen wirksam verbessern. Zusätzlich können häufige Unfallursachen durch kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen wie farbig markierte Radfahrfurten an Kreuzungen, Tempo-30-Ausweisungen auf unfallträchtigen Straßenabschnitten oder Schwerpunktcontrollen gegen das Zuparken von Radstreifen oder das „Zweite-Reihe-Parken“ effektiv bekämpft werden.

Dauerhaft mehr Sicherheit für den Radverkehr ist jedoch nur durch umfassende und dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zumindest angemessene Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Dafür müssen ausreichende Investitionsmittel bereitgestellt werden.

Berlin, den 26.05.2015

Baum Delius
und die übrigen Mitglieder
der Piratenfraktion