

## 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).

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.

Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Durch den Teilnehmerkreis wurde ein breites Spektrum an unterschiedlichen Erfahrungen und Sichtweisen in die Arbeit eingebracht, und es wurden zugleich wichtige verwaltungsinterne und -externe Akteure eingebunden, die an der Realisierung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in ihren jeweiligen Arbeitsbereichen beteiligt sein werden. Über seine Rolle als Informations- und Beratungsgremium hinaus soll der FahrRat damit eine gegenseitige Verpflichtung zur Mitwirkung an der Umsetzung der Strategie begründen.

Der FahrRat hat auf sieben ganztägigen Sitzungen auf der Grundlage von Fachbeiträgen der Mitglieder sowie eingeladener Experten ein breites Spektrum an für die Radverkehrsförderung relevanten Themen diskutiert und dazu jeweils Thesen und Handlungsempfehlungen formuliert. Diese bilden eine Grundlage für die Radverkehrsstrategie, die am 17.06.2004 durch den „FahrRat“ abschließend beraten und verabschiedet wurde.

Die Radverkehrsstrategie schafft die Voraussetzungen für eine neue Positionierung des Radverkehrs im Verkehrssystem der Stadt.

## **RADVERKEHRSSTRATEGIE FÜR BERLIN**

### **I Sieben Argumente für mehr Radverkehr in Berlin**

Radverkehr

- macht mobil. Berliner (fast) jeden Alters können mit dem Fahrrad kurze und mittellange Wege zeitgünstig und billig ohne Pkw oder öffentliche Verkehrsmittel zurücklegen;
- 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 durch Radverkehr ersetzt werden;
- macht Spaß und erhält die Gesundheit. Eine halbe Stunde Radfahren täglich ist nachweislich gesundheitsfördernd;
- verbessert die Verkehrssicherheit. Vergleiche mit anderen Städten belegen, dass mehr Radverkehr auf den Straßen diesen allgemein sicherer macht;
- schont den öffentlichen Haushalt. Radverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise billig, und Investitionen zahlen sich schnell in intensiver Nutzung aus;
- unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung Berlins. Eine Stadt mit guten Lebensbedingungen und attraktiven öffentlichen Straßenräumen ist für neue Bewohner, für Touristen und für Geschäftsleute attraktiv.

Aus den genannten Gründen ist die verstärkte und kontinuierliche Förderung des Radverkehrs ein strategisches Element von mobil2010 – dem Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin.

### **II Die Ziele**

Die Radverkehrsstrategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer ökonomisch effizienten, sicheren und gesunden, stadt-, sozial- und umweltverträglichen Bedienung der städtischen Verkehrsbedürfnisse. Durch Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs soll die Qualität des Lebensraumes Stadt auf Dauer erhalten und verbessert werden. Um diese eher qualitativen Zielsetzungen zu operationalisieren, d.h. um Fortschritte bei der Umsetzung der Strategie nachvollziehbar und Umsetzungsdefizite erkennbar zu machen, setzt sich die Radverkehrsstrategie in fünf wichtigen Bereichen quantitative Ziele; diese sollen zugleich der besseren Vermittlung der Radverkehrsstrategie in der Öffentlichkeit dienen.

#### **1. Steigerung des Radverkehrsanteils**

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen lag 1998 in Berlin bei etwa 10 %. Bei der gegebenen Struktur des Wegeaufkommens könnten grundsätzlich weitere 10 % der motorisierten Wege auf das Fahrrad verlagert werden. Wie die Erfahrung anderer Städte zeigt, liegt ein Anteil des Radverkehrs am „Modal Split“ von deutlich über 15 % auch unter Großstadtverhältnissen durchaus im Bereich des Möglichen. Andererseits weisen „Mobilitätsgewohnheiten“ ein starkes Beharrungsvermögen auf. Die Radverkehrsstrategie setzt sich das Ziel, den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2010 um 50% zu steigern (von 10 auf 15 %). Dies würde bedeuten, dass die Zahl der durchschnittlich täglichen Fahrradfahrten jedes Jahr um etwa 100.000 Fahrten zunehmen müsste.

#### **2. Stärkere Nutzung des Fahrrades in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln**

Wegen der Größe der Stadt wird das Fahrrad in Berlin häufig in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt. Die Radfahrer/innen erhöhen dadurch ihre Reichweite, die öffentlichen Verkehrsmittel ihren Einzugsbereich und damit die Anzahl ihrer Kunden, in vielen Relationen verkürzen sich die Reisezeiten. Die Radverkehrsstrategie verfolgt das Ziel, durch weitere Verbesserungen sowohl bei der Fahrradmitnahme als auch bei den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen die Zahl dieser kombinierten Wege in dem gleichen Maße zu steigern, wie den Radverkehr insgesamt.

### 3. Senkung der Unfallzahlen

Im Durchschnitt der Jahre 1998-2002 waren in Berlin pro Jahr 6.121 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung zu verzeichnen. Dabei wurden in dem Fünfjahreszeitraum insgesamt 76 Radfahrer/innen getötet und 2.622 schwer verletzt. Ausgehend von der Vision eines Stadtverkehrs, der keine Menschenleben kostet, übernimmt die Radverkehrsstrategie für ihren Bereich das ehrgeizige Ziel der Europäischen Gemeinschaft, die jährliche Anzahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer/innen soll - trotz der angestrebten Zunahme des Radverkehrs - um mindestens ein Drittel verringert werden.

### 4. Angemessene Finanzierung

Der Radverkehr soll einen Anteil an der Finanzierung des Stadtverkehrs erhalten, der seiner Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität in der Großstadt Berlin entspricht. Auch wenn Radverkehrsinfrastruktur vergleichsweise preiswert und kosteneffektiv ist, erfordert die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils eine Reihe von Maßnahmen, deren Finanzierung gesichert sein muss. Die Radverkehrsstrategie geht deshalb davon aus, dass die im Stadtentwicklungsplan Verkehr formulierte Zielsetzung (Steigerung auf 5 € je Einwohner und Jahr bis 2015) der künftigen Haushaltsplanung als Orientierung dient.

### 5. Zügige Realisierung des Hauptroutennetzes

Die Realisierung des Radroutenhauptnetzes, einschließlich der Wegweisung, hat eine wichtige faktische und symbolische Bedeutung für die Positionierung Berlins als fahrradfreundliche Metropole und für die Erleichterung des Radverkehrs in der Stadt. Das Radverkehrskonzept strebt deshalb die durchgängige Befahrbarkeit des Innenstadtnetzes bis 2006 und des Gesamtnetzes bis 2010 an; darüber hinaus erforderliche Maßnahmen für einen durchgängig den Anforderungen gerechten Ausbau des Netzes sollen bis 2015 umgesetzt sein.

## III Grundsätze und Leitlinien für die Fahrradpolitik

1. Der Radverkehr ist Teil eines Gesamt-Verkehrssystems, das im Zusammenwirken aller Verkehrsarten die Mobilität der Stadt gewährleistet. Die Stadtbewohner haben häufig mehrere Verkehrsmittel zur Auswahl, um ihre Ziele zu erreichen. Die Radverkehrsstrategie versucht, diese Wahlmöglichkeit zugunsten des Fahrrades zu beeinflussen, und konzentriert sich dabei auf eine Verlagerung vor allem der vielen relativ kurzen Wege, die zur Zeit noch mit dem Auto erledigt werden, sowie auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln zur Bewältigung größerer Entfernungen. Durch Entlastung der Straßen wird die Lebensqualität in der Stadt erhöht und die Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs erleichtert.
2. Die Radverkehrsstrategie ist eingebunden in die Strategie des Stadtentwicklungsplans Verkehr und soll zur Umsetzung der darin formulierten ökonomischen, sozialen, ökologischen und institutionellen Zielsetzungen beitragen. Sie ist Teil der Strategie zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und erweitert, ergänzt und konkretisiert die im Stadtentwicklungsplan zur Umsetzung dieser Strategie aufgeführten Maßnahmen.
3. Die Radverkehrsstrategie fügt sich in die bundesweiten Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs ein. Sie konkretisiert und ergänzt die im „Nationalen Radverkehrsplan“ niedergelegten Ziele und Maßnahmevorschlüsse auf der örtlichen Ebene und bindet Konzepte und Programme des Bundes ein, z.B. zum Fernradwegenetz und zum Radwegebau an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen. Mit dem Nachbarland Brandenburg bestehen gemeinsame Ziele und Interessen u.a. im Hinblick auf die Herstellung eines zusammenhängenden regionalen Radroutennetzes sowie hinsichtlich der Fahrradmitnahme im Regionalverkehr der Bahn.
4. Die Radverkehrsstrategie muss, um erfolgreich zu sein, den Radverkehr als komplexes System verstehen und fördern: Dazu gehören gute Straßen und Wege für den Radverkehr, eine einfache Orientierung, ausreichende Abstellmöglichkeiten, eine optimale Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mehr Aufmerksamkeit für das Mobilitätslernen, sichere Verkehrsbedingungen, ein umfassender Service sowie eine gute Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches Klima.
5. Berlin bietet in vieler Hinsicht gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Neben einer ebenen Topografie und einem relativ regenarmen Klima gehören dazu ein dichtes Netz von Nebenstraßen und Grünverbindungen, das viele Umfahrungsmöglichkeiten bietet, relativ großzügige Straßenbreiten mit Flächenreser-

ven für die Einordnung von Radverkehrsanlagen und Abstellanlagen, gute Voraussetzungen für eine Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine dichte und durchmischte Stadtstruktur, in der die örtlichen Zentren und weitere wichtige Ziele mit dem Fahrrad in der Regel gut erreichbar sind. Diese besonderen Qualitäten gilt es für den Radverkehr zu nutzen, zu erhalten und - soweit möglich - auszubauen.

6. Eine Nachfrage nach direkten, bequemen und sicheren Verbindungen für Radfahrer/innen besteht überall im Stadtgebiet. Es ist deshalb Aufgabe des Radverkehrskonzeptes, 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, Einkaufsstraßen und andere wichtige Ziele in der Stadt und im Umland sollen mit dem Rad auf attraktiven Wegen erreichbar sein.
7. Die Bedingungen für den Radverkehr weisen noch erhebliche räumliche Disparitäten innerhalb der Stadt auf. Insbesondere in den östlichen Bezirken, aber auch in einigen westlichen Stadtteilen sind die Radfahrer/innen durch ein weniger gut ausgebautes Radwegenetz, ein geringeres Angebot an fahrradfreundlichen Nebenrouten sowie durch einen weniger auf die Belange des Radverkehrs abgestimmten Ausbau der Knoten (einschließlich der Lichtsignalsteuerung) und einen höheren Anteil an potenziellen Gefahrenstellen deutlich benachteiligt. Diese Disparitäten sollen durch entsprechende Schwerpunktsetzung beim Ausbau des Routennetzes sowie durch Einzelmaßnahmen an Strecken und Knoten schrittweise abgebaut werden.
8. Um die Bedingungen für den Radverkehr nachhaltig und flächendeckend zu verbessern, sollen 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 Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie für die Straßenreinigung und den Winterdienst.
9. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit ist unverzichtbarer Bestandteil jeder Strategie zur Beeinflussung von Verkehrsverhalten. Insbesondere im Hinblick auf die Anerkennung des Fahrrades als Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr sind noch verbreitete Vorbehalte und Hemmschwellen zu überwinden. Dazu bedarf es gezielter Informationen, die durch die Art und Weise der Kommunikation potenzielle Fahrradnutzer/innen ansprechen und ihre Einstellungen zu beeinflussen vermögen. Durch Verbesserung des „Produktes“, d.h. der äußeren Rahmenbedingungen für den Radverkehr, und durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit dazu soll in Berlin schrittweise ein gutes „Fahrradklima“ geschaffen werden, das nach Erfahrung anderer Städte eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg einer Radverkehrsstrategie ist.
10. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr werden durch eine Vielzahl von Stellen der öffentlichen Verwaltung mit gestaltet. Die wichtigsten von diesen waren im Rahmen des FahrRats an der Erarbeitung der Radverkehrsstrategie beteiligt. Auch für die Umsetzung der Strategie ist eine zügige und von der gemeinsamen Zielsetzung, den Radverkehr zu fördern, getragene Koordination und Abstimmung der beschlossenen Maßnahmen innerhalb der öffentlichen Verwaltung, besonders auch zwischen Hauptverwaltung und Bezirken, sowie mit anderen öffentlichen Agenturen von zentraler Bedeutung.
11. Über die verwaltungsinterne Abstimmung hinaus bedarf es im Sinne einer wechselseitigen Verpflichtung zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie einer Bündelung der Maßnahmen der öffentlichen Hand mit ergänzenden Aktivitäten externer Organisationen und Gruppen, die mit Radverkehrsthemen befasst sind, insbesondere mit den Trägern des öffentlichen Nahverkehrs, den Interessenverbänden für einen umweltfreundlichen Verkehr sowie dem Fahrradgewerbe. Auch diese waren im Rahmen des FahrRats in die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes eingebunden und bleiben an seiner Umsetzung beteiligt.

#### **IV Vorrangige Handlungsfelder und Maßnahmebereiche**

##### **1. Bessere Straßen und Wege für die Radfahrer/innen**

Fast 50 % aller im Stadtgebiet zurückgelegten Wege sind kürzer als 5 km und können in weniger als zwanzig Minuten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die meisten dieser Wege haben die eigene Wohnung als Ausgangs- oder Zielpunkt. Eine Nachfrage nach kurzen, bequemen und sicheren Wegeverbindungen besteht daher flächendeckend im gesamten Stadtgebiet.

Wegen ihrer direkten Führung, ihrer Nutzungsdichte und ihrer Orientierungsfunktion bündeln sich viele Wege auf den Hauptstraßen des übergeordneten Netzes. Trotz etwa 800 km vorhandener Radverkehrsanlagen beste-

hen hier jedoch, besonders im Ostteil der Stadt, aber auch in einigen westlichen Stadtteilen, noch empfindliche Netzlücken und Qualitätsdefizite im bestehenden Netz.

Attraktiver ist es meist, abseits der Hauptverkehrsstraßen zu fahren. Der Senat hat deshalb 1995 ein etwa 660 km langes Fahrradrouten-Hauptnetz beschlossen, das soweit wie möglich über verkehrsarme Nebenstraßen, durch Grünflächen und entlang von Wasserläufen verläuft: Ausgehend vom Schlossplatz führen zwölf radiale Routen zur Stadtgrenze, die durch acht tangentielle Routen miteinander verknüpft sind. Hinzu kommen drei Radfernwege sowie der Berliner Mauerweg. Etwa 70 % dieses Netzes ist bereits gut befahrbar, wenn auch noch nicht alle Abschnitte den Anforderungen entsprechend ausgebaut sind.

Die Bündelung des Radverkehrs auf diesem Fahrradrouten-Hauptnetz findet ihre Grenzen in der hohen Umwege-Empfindlichkeit der Radfahrer/innen. Auch im übrigen Straßennetz müssen deshalb vermeidbare Beeinträchtigungen des Radverkehrs abgebaut werden, z.B. durch Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen, holperfreie Oberflächen sowie Querungshilfen an übergeordneten Straßen. In einigen Bezirken wurde deshalb bereits mit der Entwicklung ergänzender Nahbereichsnetze begonnen. Die wichtigsten darin vorgesehenen Verbindungen sollen als Nebenrouten in das stadtweite Routennetz aufgenommen werden.

- 1.1 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird in Zusammenarbeit mit den Bezirken bis 2006 ein weitgehend zusammenhängendes Fahrradrouten-Hauptnetz für die Innenstadt innerhalb des S-Bahnringes herstellen.
- 1.2 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit den Bezirken bis 2010 die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes von radialen und tangentialen Haupttrouten einschließlich des touristischen Netzes herzustellen und bis 2015 dessen durchgängig anforderungsgerechten Ausbau abzuschließen.
- 1.3 Die Bezirke sind aufgefordert, soweit noch nicht vorhanden, in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bis 2006 Konzeptionen für flächendeckende, engmaschige Nahbereichsnetze unter Orientierung insbesondere auf örtliche Zentren, wichtige Haltepunkte der öffentlichen Verkehrsmittel, Arbeitsplatzschwerpunkte und Infrastruktureinrichtungen auszuarbeiten und umzusetzen. Fahrradverbände und örtliche Initiativen sollen in die Konzeptentwicklung einbezogen werden. Dabei sollten auf Dauer angelegte Formen der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Verbänden und interessierten Bürgern/innen entwickelt werden, z.B. in der Form von „Runden Tischen“. In diesem Zusammenhang sollte - zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde - unter Berücksichtigung der Novellierung der Straßenverkehrsordnung auch die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung erneut geprüft werden, ebenso die eindeutige Beschilderung von Sackgassen, die für den Fußgänger- und Radverkehr durchlässig sind.
- 1.4 Konzeptionelle Überlegungen zu Wegenetzen, die in anderen Zusammenhängen erarbeitet werden, insbesondere die Planung von „20 Grünen Hauptwegen“ als Verbindungen von Grünflächen und entlang der Gewässer sollen bei der weiteren Netzverdichtung integriert werden; dabei ist der Bedeutung dieser Wege für den Fußgängerverkehr Rechnung zu tragen.
- 1.5 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird schrittweise bis 2010 die Planungen für ein „fahrradfreundliches Regierungsviertel“ sowie ein Programm zur Schaffung bzw. Sanierung von Radverkehrsanlagen an Straßen in der Baulast des Bundes umsetzen.
- 1.6 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die Bezirke legen bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen die „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zugrunde.
- 1.7 Die Bezirke sind aufgefordert, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten für den Bau, die Unterhaltung und die Sanierung von Radverkehrsanlagen den Anteil an Straßenbau- und Unterhaltungsmitteln einzusetzen, der dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr entspricht, und dabei auch solche Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen, die nicht Teil des Routennetzes oder nicht mehr benutzungspflichtig sind, soweit ihnen auch weiterhin eine Bedeutung für den Radverkehr zukommt.
- 1.8 Der ADFC wird bis 2005 zusammen mit dem VCD und dem BUND eine Aktion zur Identifizierung besonderer Schwachstellen im Radverkehrsnetz (Netzlücken, schlecht unterhaltene oder sonst den Anforderungen nicht genügende Radverkehrsanlagen, Gefahrenpunkte, zeitraubende Aufenthalte an Knoten und Querungstellen...) durchführen und diese Information den zuständigen Stellen des Senats und der Bezirke als Grundlage für Programme zur Mängelbeseitigung zur Verfügung stellen. In angemessenen Zeitabständen (etwa alle 3 Jahre) soll eine Nachkontrolle durchgeführt werden.

## 2. 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 und ist eine kostengünstige Werbung für den Radverkehr.

- 2.1 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird in Zusammenarbeit mit den Bezirken bis 2006 das Hauptrouthenetz in den bis dahin überwiegend fertiggestellten Abschnitten ausschildern, beginnend mit der Wannsee-Route (RR1) im Jahr 2004. Dabei werden auch Verbindungen mit wichtigen Zielen im näheren Einzugsbereich der Routen, insbesondere mit nahegelegenen U- und S-Bahnhöfen ausgedehnt. Die Wegweisung wird so konzipiert, dass sie schrittweise um Nebenrouten ergänzt werden kann.
- 2.2 Die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH werden bis 2006 an ihren Bahnhöfen und Haltestellen wichtige Ziele des Radverkehrs im Einzugsbereich sowie Verbindungen zum Fahrradrouthen-Hauptnetz ausschildern.
- 2.3 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird sich bei den Verlagen und Medien dafür einsetzen, dass die Radrouten zeitnah in Hilfsmittel für die Routenplanung wie Fahrrad-, Nahverkehrs- und andere Stadtpläne, Internet-Routenplaner, Ausflusstipps usw. integriert werden.

## 3. Ausreichende Abstellmöglichkeiten

Fast jeder dritte Fahrradbesitzer/in in Berlin schätzt die Abstellmöglichkeit an seinem Wohnort als umständlich ein. Mieterbefragungen weisen darauf hin, dass die Unzufriedenheit mit den Abstellmöglichkeiten in den großen Neubausiedlungen oft besonders hoch ist; aber auch in den dicht bebauten Altbauquartieren gibt es entsprechende Probleme. Schlecht zugänglich abgestellte Fahrräder werden seltener genutzt. Auch an wichtigen Zielen des Radverkehrs, insbesondere vor Ladengeschäften und öffentlichen Gebäuden, am Arbeitsplatz und an den Schulen sowie an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sind zweckmäßige Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl oft nicht vorhanden.

Die Radverkehrsstrategie geht davon aus, dass durch Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an den Zielorten ein erhebliches Potenzial für die Fahrradnutzung im Alltag neu erschlossen werden kann. Voraussetzung ist, dass die Abstellmöglichkeiten leicht zugänglich und nahe am Zielort liegen, ein standsicheres und beschädigungsfreies Abstellen sowie ein sicheres Anschließen ermöglichen, und bei längerer Abstelldauer auch Witterungsschutz bieten.

- 3.1 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird unter Einbeziehung des ADFC sowie der Wohnungswirtschaft zu einem Erfahrungsaustausch „Fahrradparken am Wohnort“ einladen. Dabei soll auch die Erarbeitung eines Ratgebers zur Schaffung von wohnungsbezogenen Fahrrad-Abstellmöglichkeiten für unterschiedliche Typen von Wohngebäuden erörtert werden.
- 3.2 Die Bezirke werden aufgefordert, im Zusammenwirken mit der Straßenverkehrsbehörde in den Wohngebieten und an wichtigen Zielorten bei fehlenden Flächen auf privaten Grundstücken im Bedarfsfall auch Teile des öffentlichen Straßenlandes, insbesondere von Pkw-Parkplätzen, in Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen zur Herstellung von Fahrradstellplätzen heranzuziehen.
- 3.3 Der ADFC und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung werden 2004 an die Interessenverbände des Einzelhandels und das Management von Shopping Centern und Einkaufsstraßen herantreten, um eine Initiative des Einzelhandels zum Thema „der Kunde als Radfahrer“ anzuregen. Ziel ist u.a. die Verbesserung der Ausstattung mit Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in geeigneter Qualität und guter Zuordnung zu Läden und Dienstleistungen. Dabei sind auch „Koppelungsgeschäfte“ (Abstellanlagen mit Werbeflächen) mit den Einzelhändlern oder mit Stadtmöblierungsfirmen zu prüfen.

#### **4. Optimale Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln**

Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel ergänzen einander: 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. Die kombinierte Nutzung beider Verkehrsmittel ermöglicht erhebliche Zeitgewinne und relativiert den in vielen Verbindungen bestehenden Zeitvorteil des motorisierten Individualverkehrs. In Berlin werden etwa 10 % aller Fahrrad-Wege mit der Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels (überwiegend der S-Bahn) kombiniert (8 % durch Abstellen an der Haltestelle, 2 % durch Mitnahme des Rades).

In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für diesen kombinierten Verkehr deutlich verbessert: Sperrzeiten sind entfallen, die Mitnahme in der Straßenbahn wurde ermöglicht, an immer mehr Bahnhöfen stehen Abstellanlagen und Aufzüge zur Verfügung, durch eine neue Tarifgestaltung wurde die Fahrradmitnahme erheblich billiger. Diese Verbesserungen spiegeln sich in einer stetigen Zunahme des Anteils der kombinierten Wege ÖPNV/Rad am Modal Split seit Anfang der 90er Jahre wider. In einigen Punkten, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung von Abstellanlagen und die Zugänglichkeit der Bahnsteige, besteht jedoch noch Handlungsbedarf. Vor allem aber muss der erreichte Standard noch besser kommuniziert werden, um neue Kundengruppen anzusprechen.

- 4.1 Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, 2005 eine Informations-Offensive zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln einzuleiten, die auf die Gewinnung von Neukunden ausgerichtet ist und auch den Alltagsverkehr einbezieht. Darin soll u.a. über mögliche Zeitersparnisse und Erweiterungen des Aktionsradius von Radfahrer/innen und ÖPNV-Nutzern/innen, über die Rahmenbedingungen der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen, über Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen, sowie über die neuen Tarifangebote für Radfahrer/innen informiert werden.
- 4.2 Die S-Bahn Berlin GmbH wird aufgefordert, ihr Stellplatzprogramm fortzusetzen und bis 2005 weitere 2.000 Stellplätze an den Bahnhöfen zur Verfügung zu stellen.
- 4.3 Die BVG wird aufgefordert, an wichtigen U-Bahnhöfen, aber auch an Straßenbahn- und Bushaltestellen ein Programm mit rund 2.000 Stellplätzen bis 2006 und 5.000 Stellplätzen bis 2010 aufzulegen und in Zusammenarbeit mit den Bezirken umzusetzen. Zwei Pilotvorhaben werden ab 2004 in Reinickendorf und Pankow realisiert.
- 4.4 Der ADFC und der Fahrradbeauftragte des Senats werden ihre Bemühungen fortsetzen, bei der DB Station und Service AG eine Verbesserung der Stellplatzsituation für Fahrräder auch an den Fernbahnhöfen, insbesondere am Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof und am Bahnhof Zoologischer Garten, zu erreichen. 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.
- 4.5 Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, auf Engpässe bei der Fahrradmitnahme (u.a. Ausflugsverkehr, Schienenersatzverkehr) flexibel zu reagieren. Die BVG hat einen Pilotversuch zur Fahrradmitnahme in einigen Nachtbuslinien gestartet. Sie wird darüber hinaus prüfen, ob und unter welchen Bedingungen auf weiteren ausgewählten Linien die Fahrradmitnahme zugelassen werden kann.
- 4.6 Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, anforderungsgerechte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ihren Fahrzeugen bereitzustellen; die Fahrradabstellbereiche sollen auch von außen deutlich erkennbar gekennzeichnet werden. Bei der Bestellung von Verkehrsleistungen wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Einsatz von für die Fahrradmitnahme geeigneten Fahrzeugen in ihren Anforderungskatalog aufnehmen.

#### **5. Mehr Aufmerksamkeit für das Mobilitätslernen an den Schulen**

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich mobil. Sie sind für selbständig zurückgelegte Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen. Die Altersgruppe der sechs- bis unter vierzehnjährigen nutzt bundesweit für etwa 16 % ihrer Wege das Fahrrad; mehr als ein Drittel aller Wege wird jedoch als Mitfahrer/innen im Auto zurückgelegt. Selbständige 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 nicht zuletzt auf die Entwicklung des Sozialverhaltens. Kinder sollen deshalb altersgerecht an das selbständige Zurücklegen



von Wegen, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, herangeführt werden und im Rahmen ihrer Persönlichkeitsentwicklung Entscheidungen treffen dürfen. Die in diesem Lebensalter 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.

- 5.1 Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport wird schrittweise ab 2004 den Auftrag des Schulgesetzes zum Mobilitätslernen in Curricula, Rahmenpläne, Projektangebote, Unterrichtsmaterialien für Schüler und Lehrer sowie in Angebote der Lehrerfortbildung umsetzen.  
Der BUND und der VCD organisieren den „Runden Tisch Mobilitätserziehung“, der diese Entwicklung begleitet. Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport wird auch weitere außerschulische Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in diese Entwicklung einbeziehen.
- 5.2 Die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH werden die Mobilitätserziehung an den Schulen zum Schwerpunktthema „Verkehrsmittel des Umweltverbundes“ weiterhin unterstützen und Trainingsprogramme, Materialien und andere Angebote dazu unter Nutzung guter Beispiele aus anderen Städten (u.a. Hamburg) weiterentwickeln.
- 5.3 Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport wird die Vorbereitung auf die Fahrradprüfung als integralen Bestandteil des Sachkundeunterrichts erhalten, Hamburger Projekterfahrungen und Materialien zur Mobilitätserziehung auf ihre Übertragbarkeit überprüfen und Pilotprojekte an den Schulen dazu anregen.
- 5.4 Der Arbeitskreis Neue Erziehung wird das Thema Mobilitätserziehung in seine „Elternbriefe“ aufnehmen.
- 5.5 Der BUND wird zusammen mit dem FUSS e.V. und dem VCD weiterhin regelmäßig die Aktion „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ durchführen; dabei sollen auch das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel angemessen berücksichtigt werden.  
Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport und die Bezirke werden diese Aktion durch Aufgreifen des Themas in den Kindergärten und Schulen sowie in der Elternarbeit unterstützen.

## **6. Mehr Sicherheit für den Radverkehr**

Radfahren trägt einerseits durch seine gesundheitsfördernden Wirkungen dazu bei, Lebenszeit zu gewinnen, andererseits sind die Radfahrer/innen (und Fußgänger) bei Unfällen einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt, als andere Verkehrsteilnehmer. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung hat nach jahrelangem Rückgang in den letzten drei Jahren wieder leicht zugenommen, die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfallfolgen ist in Berlin weiterhin höher als in vergleichbaren Großstädten. Viele Unfälle gehen auf schlechte Sichtbeziehungen zwischen Kraftwagenführern/innen und Radfahrern/innen zurück. Bei etwa 40 % der Unfälle mit Personenschaden waren Radfahrer/innen die Hauptverursacher; häufigste Unfallursache ist hier die falsche Fahrbahnbenutzung, insbesondere das Fahren auf dem Radweg in der falschen Richtung. Bei Verursachung durch andere Verkehrsteilnehmer/innen sind Fehler beim Abbiegen die häufigste Ursache von Unfällen, fast ein Drittel der tödlichen Unfälle werden durch abbiegende Lastkraftwagen verursacht (toter Winkel).

- 6.1 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird zusammen mit der Polizei im Jahr 2004 eine Sonderauswertung der in der Unfalldatenbank erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung durchführen, die sich auf einen Zeitraum von mindestens drei Jahren bezieht und als Grundlage für ein auf Fahrrad-Unfallschwerpunkte bezogenes Maßnahmenprogramm dienen kann.
- 6.2 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird bis 2005 zusammen mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen des neuen Verkehrssicherheitsprogramms das „10-Punkte-Programm“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern/innen an Knotenpunkten aktualisieren, um Aussagen zu anderen Unfallschwerpunkten ergänzen, und dazu ein Umsetzungskonzept mit Zeitplan erarbeiten.

- 6.3 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird bis 2006 auf der Grundlage der Unfallanalyse und des Umsetzungskonzeptes für mindestens fünf besonders problematische Knotenpunkte<sup>1</sup> als Pilotprojekte bis 2006 Umgestaltungsplanungen ausarbeiten und deren Realisierung finanziell absichern. Dabei sollen auch neue, in Berlin bisher noch nicht erprobte Lösungen Anwendung finden, soweit sie mit der Straßenverkehrsordnung und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen vereinbar sind (z.B. aufgeweitete Rad-aufstellstreifen). Die in den Pilotprojekten gewonnenen Erfahrungen sollen zur Entwicklung von Regellösungen für vergleichbare Problempunkte genutzt werden.
- 6.4 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird - zusammen mit einem Medienpartner - die Novellierung der Straßenverkehrsordnung zum Anlass für eine Informationsinitiative nehmen, die Hinweise zum sicheren Verhalten sowie zu den Rechten und Pflichten von Autofahrern/innen und Radfahrern/innen im Hinblick auf ihre gemeinsame Teilnahme am Verkehrsgeschehen zum Gegenstand hat.
- 6.5 Die seit vielen Jahren laufende „Aktion toter Winkel“ der Aktionsgemeinschaft Verkehrssicherheit für Schulkinder, der u.a. auch die Polizei angehört, wird unter Federführung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport fortgesetzt. Der ADFC wird zusammen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die aktuelle Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema weiterführen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird sich weiterhin dafür einsetzen, zur Beseitigung des toten Winkels kurzfristig eine Nachrüstung von Lastkraftwagen mit geeigneten Außenspiegeln zu erreichen und dadurch die Anzahl schwerer Radfahr-unfälle wesentlich zu verringern.
- 6.6 Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, zusammen mit den Bauunternehmern und den Straßenbau-lastträgern auf der Grundlage der bestehenden Richtlinien fahrrad- und fußgängerfreundliche Einzelfall-Lösungen für die Verkehrsführung an Baustellen zu entwickeln, wo die Dauer der Behinderung oder andere Umstände (Regelabweichungen) dies erfordern; sie werden gebeten zu prüfen, wie die Umsetzung der ent-sprechenden Anordnungen verbessert werden kann. Der ADFC wird unter Einbindung seiner Mitglieder ein regelmäßiges „Baustellenmonitoring“ durchführen, das Problemstellen identifiziert und die zuständigen Be-hörden darauf hinweist.

## 7. Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches Klima

Die Erfahrung anderer Städte hat gezeigt, dass Vorbehalte gegenüber dem Fahrrad als Verkehrsmittel durch ein „fahrradfreundliches Klima“ abgebaut werden können. Dazu bedarf es einer qualifizierten Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, die sowohl auf rationale als auch auf emotionale Beweggründe der Verkehrsmittelwahl abstellt und auch die „kulturelle Dimension“ des Radfahrens einbezieht. Sie muss einerseits Maßnahmen zu-gunsten des Radverkehrs breit bekannt machen und Informationen zu konkreten Problemen (z.B. der Orientie-rung, der Verkehrssicherheit, der Mitnahme von Kindern...) bieten, und zugleich unter Bezugnahme auf radfahr-typische Imagefaktoren (z.B. Fitness, Erlebnis, Spaß, Spontaneität...) positive Signale vermitteln und eine inter-essante und zeitgemäße Alternative zum Autofahren entwickeln. Der gegenwärtige Stand der Öffentlich-keitsarbeit in Berlin ist in seiner Konzentration auf Freizeitaspekte des Radfahrens und auf Fragen der Verkeh-rsicherheit von diesen Zielen noch weit entfernt.

Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, müssen neue Zielgruppen und soziale Milieus gewonnen werden. Die weitaus größten Potenziale für die Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad liegen bei den Arbeits- und Ein-kaufwegen der berufstätigen Bevölkerung. Kinder und Jugendliche sind wichtig als Verkehrsmittelnutzer/innen der Zukunft (s. Abschn. 5). Darüber hinaus muss die Öffentlichkeitsarbeit die Entscheidungsträger in Politik und Gesellschaft sowie Personen und Gruppen mit Vorbildfunktion erreichen.

---

<sup>1</sup>. Auf der Grundlage der Unfallauswertung der Polizei sowie der Erfahrungen der Teilnehmer empfiehlt der FahrRat, dazu eine Auswahl aus den folgenden Knoten zu treffen:

- Danziger Straße/ Eberswalder Straße/ Kastanienallee/ Pappelallee/ Schönhauser Allee
- Hofjägerallee/ Klingelhöferstraße/ Stülerstraße/ Tiergartenstraße
- Dominicusstraße/ Hauptstraße
- Adlergestell/ Radickestraße
- Brunnenstraße/ Invalidenstraße/ Veteranenstraße
- Schönhauser Allee/ Wichertstraße/ Schivelbeiner Straße
- Müllerstraße/ Seestraße
- Alexanderstraße/ Brückenstraße/ Holzmarktstraße
- Neue Kantstraße/ Messedamm
- Landsberger Allee/ Petersberger Straße.

- 7.1 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird 2004 unter Einbeziehung der in diesem Bereich engagierten Gruppen eine Konzeption für eine integrierte Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs unter dem Dach einer gemeinsamen Berliner „Marke“ entwickeln (Markenname, Logo, Leitbild, Zielgruppen...). Die im FahrRat vertretenen Verwaltungen und Organisationen sind aufgefordert, in ihrer eigenen Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr darauf Bezug zu nehmen. Maßnahmen, die unter dem Dach dieser Marke veröffentlicht werden, müssen eine zur Förderung des Radverkehrs geeignete Qualität aufweisen; die Qualitätskontrolle erfolgt durch den Fahrradbeauftragten des Senats.
- 7.2 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird über die Radverkehrsstrategie informieren und die Schritte zu ihrer Umsetzung kontinuierlich 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 als Elemente dieser Strategie zeitnah zu informieren.
- 7.3 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird zusammen mit der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) das Internet-Angebot zum Thema Radverkehr besser sichtbar machen, in seiner Qualität verbessern, erweitern und in angemessenen Zeitabständen aktualisieren. Dabei wird eine Arbeitsteilung und intelligente Verknüpfung mit den Angeboten anderer Organisationen, insbesondere des ADFC, der Verkehrsunternehmen und der Polizei angestrebt. Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, ihre eigene Internet-Präsenz in dieser Hinsicht zu erweitern (Fahrradmitnahme, Tarife, Abstellen an Bahnhöfen und Haltestellen...).
- 7.4 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird die Zusammenarbeit mit interessierten Medienpartnern suchen, um die einzelnen Radrouten schrittweise entsprechend ihrem Ausbaufortschritt öffentlich bekannt zu machen und Informationsmaterialien dazu zu entwickeln, beginnend noch im Jahr 2004 mit der „Potsdam-Route“ (RR1) und dem Berliner Mauerradweg. Sie wird dazu insbesondere die notwendigen Informationen (Routenverlauf, Wegweisung, ggf. noch vorhandene Lücken, wichtige Alltags- und Freizeitziele entlang der Route, Etappenlängen, Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV...) in geeigneter Form aufbereiten.
- 7.5 Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz und der ADFC werden sich bei der AOK dafür einsetzen, dass die Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit und zur Uni“ ab 2005 auch in Berlin durchgeführt wird, mit dem Ziel, das erhebliche Verlagerungspotenzial bei den Berufswegen besser auszu-schöpfen und zugleich auf die gesundheitlichen Aspekte des Radfahrens aufmerksam zu machen.
- 7.6 Der ADFC wird aufgefordert, in Anlehnung an den bundesweiten Fahrrad-Klima-test Vorschläge für einen Wettbewerb „Berlins fahrradfreundlichster Bezirk“ auszuarbeiten und zusammen mit dem BUND und dem VCD im Jahr 2005 einen solchen Wettbewerb durchzuführen. Das Difu wird um wissenschaftliche Unterstützung gebeten.
- 7.7 Die Fahrradwirtschaft (Hersteller, Zulieferer, Handel) soll als wichtiger Kooperationspartner eingebunden werden. Sie wird aufgefordert, unter Bezugnahme auf die Radverkehrsstrategie mit öffentlichkeitswirksamen Marketing- und Informationsoffensiven Veranstaltungen, Kampagnen und Wettbewerben zu unterstützen, und sich dabei speziell auf die Gewinnung neuer, bisher noch nicht fahrradinteressierter Kundenkreise zu konzentrieren.
- 7.8 Der ADFC wird das große Interesse der Medien und der Öffentlichkeit an der alljährlichen Fahrrad-Sternfahrt weiter nutzen, um im Sinne der Radverkehrsstrategie neue Nutzerkreise für das Fahrrad zu begeistern.

## **V Umsetzung, Erfolgskontrolle und Nachsteuerung**

Die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen der Radverkehrsstrategie sollen innerhalb eines überschaubaren Zeitraums umgesetzt bzw. eingeleitet werden und qualitativ fühlbare sowie auch quantitativ messbare Wirkungen entwickeln. Sie sind deshalb jeweils einem oder mehreren Veranlassern zugeordnet, und es wird ein Zeithorizont für die Umsetzung benannt. Zur besseren Übersicht werden die Maßnahmen mit diesen Angaben sowie mit ergänzenden Angaben zum Personalaufwand und zur Finanzierung im Anhang in Tabellenform zusammengefasst.

Zur Erfolgskontrolle wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Abständen von etwa zwei Jahren überprüfen, inwieweit die im Teil II der Strategie genannten quantitativen Ziele erreicht werden konnten. Als Voraussetzung für eine solche Erfolgskontrolle

- wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung dafür Sorge tragen, dass Radverkehrszählungen zum regelmäßigen Bestandteil der Straßenverkehrszählungen werden;
- werden die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH im Rahmen ihrer Möglichkeiten jeweils aktuelle Schätzungen zur Fahrradmitnahme in ihren Verkehrsmitteln zuliefern;
- wird die Polizei eine entsprechende periodische Auswertung ihrer Unfalldatenbank zu den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung zur Verfügung stellen.

Weiterhin soll regelmäßig die Umsetzung der in Teil IV der Radverkehrsstrategie genannten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen überprüft werden, um auch daraus ggf. die Notwendigkeit einer Nachsteuerung ableiten zu können. Mit dieser Zielsetzung

- wird der Fahrradbeauftragte des Senats die Umsetzung der Strategie seitens der jeweils benannten öffentlichen Stellen begleiten und die Verwaltung auf auftretende Probleme und Verzögerungen hinweisen,
- wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einmal jährlich eine Sitzung der Mitglieder des FahrRats einberufen, um den erreichten Stand der Umsetzung der Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zu diskutieren und Vorschläge zur Nachsteuerung der Radverkehrsstrategie sowie für ergänzende Maßnahmen seitens der einzelnen Teilnehmer/innen zu entwickeln.

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

**VI Radverkehrsstrategie für Berlin – Maßnahmenkatalog**

Die aufgeführten Einzelmaßnahmen sollen – soweit aus dem Landeshaushalt zu finanzieren – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Doppelhaushaltsplans 2004/2005 und künftiger Haushaltspläne umgesetzt werden und stehen hinsichtlich der Realisierung unter Finanzierungsvorbehalt.

Nr. gem. Teil IV	Maßnahme	Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Geschätzte Kosten	Herkunft der Finanz- mittel	Zeitliche Ein- ordnung der Maßnahme
---------------------------	----------	-------------	-------------------------	----------------------	-----------------------------------	---

**Verkehrsverbände / Fahrradgewerbe**

1.8	Aktion zur Identifizierung besonderer Schwachstellen im Radverkehrsnetz	ADFC	BUND und VCD	Personalaufwand	Verbände	2004, Wiederholung in angemessenen Zeitabständen
3.3	Initiative des Einzelhandels zum Thema „Der Kunde als Radfahrer“, u.a. zur Verbesserung der Ausstattung mit Fahrrad-Abstellmöglichkeiten	ADFC	SenStadt; Interessenverbände des Einzelhandels, Management von Shopping Centern/ Einkaufsstraßen	Personalaufwand; weitere Kosten nach Planung	Einzelhandelsverband, Land, Gewerbetreibende	2004/2005
4.4	Verbesserung der Stellplatzsituation für Fahrräder an den Fernbahnhöfen	ADFC	SenStadt, DB Station und Service	nach Planung	DB Station und Service AG	schrittweise, ab 2004
5.1	Runder Tisch Mobilitätserziehung	BUND, VCD	diverse	Personalaufwand		Zweimal pro Jahr
5.4	Aufnahme des Themas Mobilitätserziehung in die „Elternbriefe“	(BUND)	Arbeitskreis Neue Erziehung		Arbeitskreis Neue Erziehung	2004
5.5	Aktion "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten" (unter Berücksichtigung des Fahrrades)	BUND	Sen Bildung, Jugend und Sport; Bezirke, FUSS e.V.	Personalaufwand	Land	ab 2004
6.5	Fortsetzung der Kampagne für bessere Außenspiegel bei Lkw	ADFC	SenStadt, Fuhrgewerbeverbände	Personalaufwand	Land, Private	ab 2004
6.6 b	Durchführung eines regelmäßigen „Baustellenmonitoring“ unter Einbindung der Mitglieder	ADFC	Straßenverkehrsbehörde/Bezirke	Personalaufwand	ADFC	2004, Wiederholung in angemessenen Zeitabständen
7.6	Wettbewerb „Berlins fahrradfreundlichster Bezirk“	ADFC	BUND und VCD, Difu	überwiegend Personalaufwand	Land, ADFC, Sponsoren	2004 (Konzept), 2005 (Durchführung)
7.7	Kooperationen mit der Fahrradwirtschaft, Unterstützung von Aktionen und Wettbewerben, Marketing- und Informationsoffensiven	Velokonzept	Fahrradwirtschaft, SenStadt	nach Planung	Fahrradwirtschaft	ab 2004
7.8	Fahrrad-Sternfahrt als Medium für die Erschließung neuer Nutzerkreise	ADFC	Polizei, SenStadt		ADFC, Sponsoren	alljährlich anlässlich der Fahrrad-Sternfahrt

Nr. gem. Teil IV	Maßnahme	Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Geschätzte Kosten	Herkunft der Finanz- mittel	Zeitliche Ein- ordnung der Maßnahme
---------------------------	----------	-------------	-------------------------	----------------------	-----------------------------------	---

#### Bezirke

1.3	Konzeptionen für flächendeckende, engmaschige Nahbereichsnetze	Bezirke	SenStadt; Fahrradver- bände und örtliche Initiativen	Personalauf- wand; weite- re Kosten nach Planung	Bezirke	bis 2006
3.2	Fahrradstellplätze auf öffentlichem Straßenland bei fehlenden Flächen auf privaten Grundstücken	Bezirke, Straßenver- kehrsbehörde	SenStadt	nach Planung	Bezirke, Begünstigte	schrittweise, ab 2004
6.6	Fahrrad- und fußgängerfreundliche Lösungen für die Verkehrsführung an Baustellen	Straßen- verkehrs- behörde	Bezirke	Personal- aufwand	Bauherren, Straßenver- kehrsbehör- de, Bezirke	bis 2006

#### Verkehrsunternehmen

2.2	Radverkehrs-Ausschilderung an Bahnhöfen und Haltestellen	BVG, S- Bahn Berlin GmbH		nach Pla- nung	BVG, S- Bahn Berlin GmbH	bis 2006
4.1	Informations-Offensive zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln	BVG, S- Bahn Berlin GmbH, VBB		nach Planung	BVG, S- Bahn Berlin GmbH, VBB	ab 2004
4.2	Fortsetzung des Stellplatzprogramms an S-Bahnhöfen	S-Bahn Ber- lin GmbH	Bezirke	ca. 330 T€ (75 % 1270/8910 2)	S-Bahn Ber- lin GmbH, Land*	2004 - 2006
4.3	Stellplatzprogramm an wichtigen U-Bahnhöfen, Straßenbahn- und Bushaltestellen	BVG	Bezirke	nach Pla- nung	BVG, Land*	schrittweise 2004 - 2006; Pilotvorhaben 2004
4.5	Pilotversuch zur Fahrradmitnahme in einigen Nachtbuslinien	BVG			BVG	2004
5.2	Unterstützung der Mobilitätserziehung an den Schulen	BVG, S- Bahn Berlin GmbH	Polizei, BGS	Personal- aufwand	BVG, S- Bahn Berlin GmbH	ab 2004
7.3 b	Erweiterung der Internet-Präsenz um Fahrrad-Belange	BVG, S- Bahn Berlin GmbH, VBB		Personal- aufwand	BVG, S- Bahn Berlin GmbH, VBB	ab 2004

#### Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport

5.1	Umsetzung des Auftrags des Schulgesetzes zum Mobilitätslernen in Curricula, Rahmenpläne, Projektangebote, Unterrichtsmaterialien und Angebote der Lehrerfortbildung	Sen Bildung, Jugend und Sport	beratend: BUND; VCD („Runder Tisch Mobili- tätserzie- hung“)	Personal- aufwand	Land	schrittweise, ab 2004
5.3	Überprüfung der Übertragbarkeit der Hamburger Projekterfahrungen und Durchführung von Pilotprojekten	Sen Bildung, Jugend und Sport	Bezirke	Personal- aufwand	Land	schrittweise, ab 2004
5.5	Unterstützung der Aktion "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten" (unter Berücksichtigung des Fahrrades)	Sen Bildung, Jugend und Sport; Bezirke	FUSS e.V., Unfallkasse Berlin	Personal- aufwand	Land	ab 2004

Nr. gem. Teil IV	Maßnahme	Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Geschätzte Kosten	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung der Maßnahme
------------------	----------	-------------	----------------------	-------------------	---------------------------	-----------------------------------

#### Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz

7.5	Durchführung der Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit und zur Uni“ auch in Berlin	Sen Gesundheit, ADFC	AOK, ACE	ca. 40 T€, zzgl. Personalaufwand	AOK, Sponsoren	ab 2005
-----	---	----------------------	----------	----------------------------------	----------------	---------

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

1.1	Infrastruktur für den Radverkehr (Radfernwege, Fahrradrouten-Hauptnetz vorwiegend für die Innenstadt und besonders wichtige Lückenschlüsse außerhalb des Hauptnetzes)	SenStadt	Bezirke, Straßenverkehrsbehörde	ca. 25 Mio.€ (1270/72016; 1370/88301)	Land*	2003 bis 2006
1.2	Infrastruktur für den Radverkehr (Komplettierung des Gesamtnetzes von radialen und tangentialen Haupttrouten und wichtige Lückenschlüsse außerhalb des Fahrradrouten-Hauptnetzes)	SenStadt	Bezirke, Straßenverkehrsbehörde	ca. 45 Mio.€ (1270/72016; 1370/88301)	Land*	2007 bis 2010
1.5	Radverkehrsanlagen an Straßen in der Baulast des Bundes, ausgewählte Vorhaben im Regierungsviertel	SenStadt		ca. 7 Mio.€ (1276/74622)	Bund	2004 bis 2010
2.1	Ausschilderung des Haupttroutennetzes	SenStadt	Bezirke, Straßenverkehrsbehörde	ca. 1 Mio. € (1370/88301; 1270/72016)	Land*	2004 bis 2010, beginnend mit der Wannsee-Route (RR1) im Jahr 2004
2.3	Integration der Radrouten in Hilfsmittel für die Routenplanung	SenStadt	Verlage und Medien		Verlage und Medien	angepasst an den Ausbaufortschritt der Routen, ab 2004
3.1	Erfahrungsaustausch „Fahrradparken am Wohnort“	SenStadt	Wohnungswirtschaft; ADFC	Personalaufwand; weitere Kosten nach Planung	Wohnungswirtschaft	2005
6.1	Sonderauswertung der Unfalldatenbank als Grundlage für ein auf Fahrrad-Unfallschwerpunkte bezogenes Maßnahmenprogramm	SenStadt	Polizei, Straßenverkehrsbehörde	ca. 50 T€ (1271/52512)	Land	2004
6.2	Aktualisierung des „10-Punkte-Programms“ zur Verbesserung der Sicherheit im Fahrradverkehr; Umsetzungskonzept	SenStadt	Polizei, Bezirke, Straßenverkehrsbehörde	Personalaufwand; weitere Kosten nach Planung	Land	bis 2005
6.3	Planung und Realisierung von Pilotprojekten zum sicheren Umbau von mindestens fünf besonders problematischen Knotenpunkten	SenStadt	Bezirke, Straßenverkehrsbehörde	ca. 2 Mio.€ (1255/72013; 1270/72016)	Land*	bis 2006
6.4	Informationsinitiative zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung	SenStadt	Medienpartner		Medienpartner	2005
7.1	Konzeption für die Öffentlichkeitsarbeit unter dem Dach einer gemeinsamen Berliner „Marke“	SenStadt	Interessengruppen Radverkehr	ca. 20T€ (1270/54010)	Land	2004

<b>Nr. gem. Teil IV</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Veranlasser</b>	<b>Wichtige Mitwirkende</b>	<b>Geschätzte Kosten</b>	<b>Herkunft der Finanz- mittel</b>	<b>Zeitliche Ein- ordnung der Maßnahme</b>
7.2	Information über die Radverkehrsstrategie und Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit zu ihrer Umsetzung	SenStadt		Personalaufwand; ca. 10 T€ (1270/54053)	Land	ab 2004
7.3	Qualifizierung, Erweiterung und Verknüpfung der Internet-Angebote zum Thema Radverkehr	SenStadt	VMZ, ADFC, Polizei	ca. 15 T€ (1270/54053)	Land, ADFC, Polizei	ab 2004
7.4	Informationsmaterialien zu den einzelnen Radrouten	SenStadt	Medienpartner	nach Produktplanung	Medienpartner	angepasst an den Ausbaufortschritt, ab 2004

\* unter Ausnutzung von Förderprogrammen des Bundes

Berlin, den 2. November 2004

Der Senat von Berlin

Klaus W o w e r e i t  
Regierender Bürgermeister

Ingeborg J u n g e - R e y e r  
Senatorin für Stadtentwicklung



**Anhang****Mitglieder des FahrRates**

<b>Name</b>	<b>Vertretene Institution</b>
Dr. Friedemann Kunst	Sen Stadt VII A
Peter Herwig	Sen Stadt VII A 32
Horst Wohlfarth von Alm	Sen Stadt VII A 3
Heribert Guggenthaler	Sen Stadt VII B
Roland Jannermann	Sen Stadt VII B 34
Dieter Wagner	Sen Stadt VII B 3
Christian Spath	Büro Spath & Nagel
Frank Biermann	Büro Spath & Nagel
Marion Schwarz	Leiterin des Tiefbauamtes Reinickendorf, KALT-Runde der Tiefbauamtsleiter
Benno Koch	Fahrradbeauftragter des Senats, Landesvorsitzender des ADFC Berlin
Regina Riemschneider	Der Polizeipräsident in Berlin, Landespolizeiverwaltungsamt, III A 11
Norbert Lobrecht	Der Polizeipräsident in Berlin, Zentraler Verkehrsdienst, Dir Ö9/SV ZVKD 23
Peter Herold	Der Polizeipräsident in Berlin, Verkehrsunfallbekämpfung, Stab des Polizeipräsidenten, St 1418
Christian Lindenberg	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport
Gunter Bleyer	Behörde für Bildung und Sport Hamburg, Amt für Bildung, Abt. B 22-16.
Tilman Bracher	Difu, Deutsches Institut für Urbanistik
Jutta Kloas	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (DIW Berlin)
Christoph Steinig	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), FAV-A2
Lutz Zschage	S-Bahn Berlin GmbH
Alexander Hunger	Stellv. Landesvorsitzender des ADFC Berlin
Martin Schlegel	BUND, Landesverband Berlin; Verkehrsökologische Gruppen
Friedrich Wellner	Berliner Radsport Verband
Stefan Kohte	Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Berlin
Ulrike Saade	velokonzept saade GmbH

Ausschuss-Kennung : BauWohnVgczxqsq