

17. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Berlin wird Fahrradstadt – Berlin braucht ein Fahrradstraßennetz

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Bezirken und der Öffentlichkeit einen berlinweiten Plan für ein Fahrradstraßennetz zu erarbeiten und die Umsetzung zweier Pilotrouten zu initiieren. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

Der Plan soll folgende Ziele verfolgen:

- Der Plan soll die wichtigen Zentren Berlins miteinander verbinden und regionale Zentren integrieren. Knotenpunkte des ÖPNV werden mit hoher Priorität in das Gesamtnetz eingebunden.
- Fahrradstraßen ergänzen die Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen, um zusätzliche Routen und auch eine Entlastung der teilweise überlasteten Fahrradinfrastruktur zu bieten.
- Die Fahrradstraßen müssen sinnvoll an bestehende Radverkehrsinfrastruktur oder weitere Fahrradstraßen angebunden sein, um attraktive Routen zu ergeben. Dabei erfahren das existierende Haupt- und Nebenroutennetz und die bestehende Radinfrastruktur besondere Beachtung.

Bei der Auswahl der Fahrradstraßen werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Fahrradstraßen werden in Straßen mit besonders hohem Radverkehrsanteil eingerichtet, oder als Alternativrouten zu Radverkehrsanlagen in von Kraftfahrzeugverkehr hoch belasteten Straßen.

- Fahrradstraßen müssen ausreichend breit sein, um beidseitiges Überholen mit dem Fahrrad zu ermöglichen.
- Fahrradstraßen sollten möglichst mit glattem Belag ausgestattet sein, um ein angenehmes und zügiges Vorankommen zu gewährleisten.
- Gemeinsame Rad- und Fußwege in Grünanlagen bzw. für den Radverkehr freigegebene Grünanlagen können innerhalb des Netzes attraktive Verbindungen zwischen Fahrradstraßen schaffen. Bei mehreren vorhandenen Wegen in Grünanlagen und Parks bietet sich eine Trennung von Fuß- und Radverkehr an.
- Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen werden folgende Straßen vermieden: verkehrsberuhigte Straßen mit steilen Rampen, Spielstraßen, häufig von Hauptverkehrsstraßen gequerte Straßen sowie Straßen, die selbst ein hohes Aufkommen von Kfz und LKW aufweisen und/ oder auf denen Linien des ÖPNV verkehren.
- In den Außenbezirken sind Fahrradstraßen mit wenigen querenden Straßen oder auf ehemaligen Bahndämmen auch als Radschnellwege auszubauen.

Begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Planes für ein Fahrradstraßennetz:

- Für komfortables und sicheres Fahrradfahren sind Fahrradstraßen so weit wie möglich dem Radverkehr vorzubehalten. Dazu soll geprüft werden, ob das Parken auf die Anwohnerinnen und Anwohner beschränkt werden kann. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden, werden bei Bedarf weitere Maßnahmen wie beispielsweise schräg angeordnete, ggf. versenkbare Poller eingesetzt.
- Um sicherzustellen, dass Fahrradstraßen von der Bevölkerung angenommen und akzeptiert werden, wird eine starke Beteiligung der Öffentlichkeit bereits im Planungsprozess durchgeführt. Insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner werden frühzeitig eingebunden, um Missverständnisse zu vermeiden und die Wünsche von Anwohnerinnen und Anwohnern aufzunehmen.
- Um AutofahrerInnen und Taxis für die in Fahrradstraßen geltenden Regeln zu sensibilisieren, verstärkt der Senat seine Öffentlichkeitsarbeit.

Umsetzung von Pilotprojekten:

- Bis zum Ende der Legislatur werden zwei Pilotrouten des Plans – eine Nord-Süd und eine Ost-West-Route – umgesetzt. Hier bieten sich Routen an, die Bezirke mit einem hohen Anteil an Radfahrern miteinander verbinden und schon heute von vielen Radfahrern frequentiert werden. Eine mögliche Route könnte die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf über Schöneberg und Kreuzberg mit Neukölln verknüpfen und vom Volkspark Wilmersdorf unter anderem über die Prinzregentenstraße, die Bergmannstraße bis zum Weigandufer führen. Als zweite Route sollte eine Nord-Süd-Route von Pankow nach Schöneberg geprüft werden, die unter anderem über die Stargarder Straße, die Markgrafenstraße und die Crellestraße verlaufen könnte. Zu diesen beiden Routen soll zunächst eine umfangreiche Bürgerbeteiligung durchgeführt werden.

- Parallel zu diesem Prozess sollen weitere, mit geringem Aufwand herzustellende Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Dem Abgeordnetenhaus ist jährlich zur Umsetzung des Fahrradstraßennetzes, jeweils zum 30. April, zu berichten.

Begründung:

Fahrradfahren in Berlin wird immer beliebter. Der Anteil der FahrradfahrerInnen in Berlin wächst ständig und die bestehende Infrastruktur reicht schon lange nicht mehr aus. RadfahrerInnen haben sehr unterschiedliche Bedürfnisse: Einige wollen schnell und ohne Umwege ans Ziel gelangen und bevorzugen Radstreifen auf Hauptverkehrsstraßen. Ein großer Anteil der FahrradfahrerInnen bevorzugt jedoch attraktive Routen abseits von Lärm und Abgasen, auf denen sie zügig, entspannt und sicher vorankommen. Fahrradstraßen sind keine Alternative zu Radstreifen auf Hauptverkehrsstraßen, sondern ergänzen diese, um zusätzliche Routen und auch eine Entlastung der teilweise überlasteten Fahrradinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen zu bieten.

Fahrradstraßen bieten die Chance, das Fahrradfahren in Berlin noch sichtbarer und damit attraktiver zu gestalten. Auch für Ortsunkundige ist eine ausreichend eingerichtete und genutzte Fahrradstraße sofort als solche erkennbar. Gleichzeitig müssen Fahrradstraßen auch von den anderen Verkehrsteilnehmern stärker respektiert werden. Hierzu fordern wir eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit des Senats, um vor allem Autofahrer und Taxis zu sensibilisieren.

In den letzten Jahren wurden in einigen Bezirken Fahrradstraßen ausgewiesen. In diesen können die FahrradfahrerInnen auch zu zweit nebeneinander fahren oder stressfrei überholen. Fahrradstraßen dürfen, wenn es nicht explizit durch ein Zusatzzeichen – wie “Anlieger frei” – erlaubt ist, nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden. Sind sie für andere Verkehrsteilnehmer freigegeben, dürfen diese eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten, müssen RadfahrerInnen Vorrang einräumen und gegebenenfalls langsamer fahren, um die FahrradfahrerInnen nicht zu behindern.

Bisher planen die meisten Bezirke Fahrradstraßen, eine Gesamtkonzeption für die Stadt ist jedoch nicht in Arbeit, manche Bezirke verfügen auch noch über keine einzige Fahrradstraße. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus hat daher ein Konzept für ein berlinweites Netz von Fahrradstraßen erarbeitet, das sichere und komfortable Fahrradrouten schaffen soll. Damit sollen die wichtigen Zentren Berlins miteinander verbunden und regionale Zentren integriert werden. Knotenpunkte des ÖPNV sollen mit hoher Priorität in ein solches Gesamtnetz eingebunden werden. Auf dieser Basis fordern wir den Senat auf, einen Plan für ein berlinweites Fahrradstraßennetz zu erarbeiten. Die existierenden Studien können und sollen dabei einbezogen werden. Der Plan für ein berlinweites Fahrradstraßennetz soll den Bezirken zur Orientierung zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist der Senat aufgefordert, eine Nord-Süd-Route und eine Ost-West-Route als Pilotprojekte gemeinsam mit der Stadtgesellschaft und den Bezirken umzusetzen, um Sinn und Machbarkeit von verknüpften Fahrradstraßen aufzuzeigen.

Das Fahrradstraßennetz besteht nicht ausschließlich aus direkt verbundenen Fahrradstraßen. Vielmehr dürfen die Fahrradstraße nicht im Nichts enden, sondern müssen sinnvoll an bestehende Radverkehrsinfrastruktur oder weitere Fahrradstraßen angebunden sein, um attraktive Routen zu ergeben. Dabei erfahren das existierende Haupt- und Nebenroutennetz und die bestehende Radinfrastruktur besondere Beachtung. Fahrradstraßen sind dort sinnvoll, wo der Radverkehrsanteil besonders hoch ist oder sie Alternativrouten zu Straßen begleitenden Radverkehrsanlagen in von Kraftfahrzeugverkehr hoch belasteten Straßen bieten.

Es gibt einige Anforderungen an eine gut für die RadfahrerInnen nutzbare und sich insgesamt in den Stadtverkehr gut einfügende Fahrradstraße:

So müssen Fahrradstraßen ausreichend breit sein, um beidseitiges Überholen mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Eine ausreichende Breite kann beispielsweise auch dadurch erreicht werden, dass Parkflächen neu angeordnet werden. Gerade Schrägparken statt Querparken verringert die Anzahl der Parkplätze kaum, schafft jedoch deutlich mehr Sicherheit für die RadfahrerInnen.

Fahrradstraßen sollten möglichst mit glattem Belag ausgestattet sein, um ein angenehmes und zügiges Vorankommen zu gewährleisten. Das Fahrradrouthenetz sollte daher soweit wie möglich Straßen mit Kopfsteinpflaster vermeiden. Um jedoch ein sinnvolles Netz und attraktive Alternativen zu Hauptverkehrsstraßen zu schaffen, ist es in Einzelfällen nicht möglich, gänzlich auf Straßen mit Kopfsteinpflaster im Fahrradstraßennetz zu verzichten. Sofern es sich nur um kürzere Strecken und Übergänge handelt, kann eine Verfüugung des Pflasters Abhilfe schaffen, bei einzelnen längeren Strecken müsste mittel- bis langfristig auch eine Asphaltierung ins Auge gefasst werden.

In Grünanlagen und Parks ist die Ausschilderung einer Fahrradstraße nur sinnvoll, wenn eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr möglich ist. Innerhalb des Fahrradrouthenetzes können jedoch gemeinsame Rad- und Fußwege in Grünanlagen bzw. für den Radverkehr freigegebene Grünanlagen attraktive Verbindungen zwischen Fahrradstraßen schaffen.

In verkehrsberuhigten Straßen findet man häufig steile Rampen zur Verkehrsberuhigung. Diese sind ein Hindernis für die Ausweisung einer Fahrradstraße, da sie eine Gefährdung der Fahrradfahrer darstellen können. Ebenfalls nicht geeignet sind Spielstraßen, da nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist.

Um Konflikten vorzubeugen, sollten Straßen, die häufig von Hauptverkehrsstraßen gequert werden sowie Straßen, die selbst ein hohes Aufkommen von Kfz und LKW aufweisen und/oder auf denen Linien des ÖPNV verkehren, ebenfalls vermieden werden.

Damit Fahrradstraßen erfolgreich werden, benötigt es teilweise unterstützende Maßnahmen. Kraftfahrzeuge sollten so weit wie möglich aus Fahrradstraßen herausgehalten werden. Das Parken könnte dazu auf die Anwohnerinnen und Anwohner beschränkt werden. Um Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen in Fahrradstraßen zu vermeiden, können beispielsweise schrägt angeordnete Poller eingesetzt werden.

Um sicherzustellen, dass Fahrradstraßen von der Bevölkerung angenommen und akzeptiert werden, ist eine starke Beteiligung der Öffentlichkeit bereits im Planungsprozess erforderlich. Insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner sollten frühzeitig eingebunden werden, um

Missverständnisse zu vermeiden und die Wünsche von Anwohnerinnen und Anwohnern aufzunehmen. Insbesondere wenn Parkflächen wegfallen und der Straßenraum umgestaltet wird, ist die frühzeitige Beteiligung wichtig. Auch wenn es unter Umständen zu Einbußen bei Parkflächen kommt, können diese unter Umständen durch eine an den Bedürfnissen Anwohnerinnen und Anwohnern ausgerichtete Umgestaltung des Straßenraums kompensiert werden.

Neben der Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner müssen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer informiert werden, was die Einrichtung der Fahrradstraße für sie bedeutet und welche Regeln sich daraus ergeben. Unter Umständen ist es hilfreich, Tafeln aufzustellen, um auf einen Blick die geltenden Regeln zu verdeutlichen. Außerdem sind begleitende Kampagnen durch die Bezirke notwendig, die erläutern, warum die Straße verändert wurde und welche Veränderungen sich daraus für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ergeben. Diese Maßnahmen sind insbesondere wichtig, wenn zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden.

In den nächsten Jahren sollte der Fokus auf zwei Pilotlinien gelegt werden, um je eine durchgehende Verbindung von Nord nach Süd und eine von Ost nach West fertig zu stellen und den Netzgedanken sicht- und nutzbar zu machen.

Als Pilotrouten würden sich folgende zwei Routen eignen:

Die erste Route verbindet die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf über Schöneberg und Kreuzberg mit Neukölln. Die Route bietet sich wegen der erheblichen und weiter steigenden Radverkehre an. Zudem können auf dieser Route auch vorhandene Radverkehrsanlagen und Fahrradstraßen mit genutzt werden. Die Route beginnt in Wilmersdorf am Volkspark. Zunächst verläuft sie im Park bevor sie mit der Mannheimer Straße das erste mal als Fahrradstraße geführt wird um dann die Blisse- und Uhlandstraße zu queren und als Fahrradstraße auf der Straße am Volkspark weiter zu verlaufen. Nach der Querung der Bundesallee und der Fahrradstraße Prinzregenten Straße folgt sie weiter dem Parkverlauf um ab der Freiher-von-Stein-Straße über die Belzigerstraße bis zur Hauptstraße als Fahrradstraße geführt zu werden. Nach dem Queren der Hauptstraße verläuft sie ein kurzes Stück auf der Helmstraße um dann über die Fahrradstraße Crellestraße, in der sie auf die Route Richtung Steglitz trifft, auf die Monumentenstraße zu gelangen. Ab hier führt sie auf der Monumentenstraße als Fahrradstraße bis zur Kreuzbergstraße. Ebenfalls als Fahrradstraße verläuft die Route dann auf der Kreuzbergstraße bis zur Bergmannstraße, in der die Fahrradstraße für die bestehende Begegnungszone unterbrochen wird, bis zum Beginn der bestehenden Fahrradstraße in der Bergmannstraße, auf der sie bis zum Südsterne verläuft. Von hier verläuft sie über die Fahrradstraßen Körte Straße, Grimm Straße und Böckstraße bis zum Kottbusser Damm. Dieser wird gequert, und über die Fahrradstraßen Bürknerstraße, Maybachufer und Weigandufer wird die Route bis zu ihrem Ende an der Ederstraße geführt.

Die zweite Route verläuft aus Pankow kommend durch Mitte und Kreuzberg nach Schöneberg. Auch hier wird dem hohen Aufkommen an Radverkehr ein attraktives Angebot zum Fahren durch die Stadt gemacht. Die Route soll die Dunckerstraße als Fahrradstraße nutzen, auf der Stargarder Straße kreuzt sie die Ringroute und verläuft auf ihr bis zur Senefelder Straße, um auf ihr und der Kollwitzstraße als Fahrradstraßen bis zur Schönhauser Allee zu gelangen. Nach Queren der Torstraße verläuft sie auf den bereits bestehenden Fahrradstraßen Max-Beer-Straße und Rochstraße, um dann auf der bestehenden bzw. für den Radverkehr zu erweiternden Infrastruktur auf die Museumsinsel zu gelangen und auf den neu einzurichten-

den Fahrradstraßen Bodestraße und Hinter dem Gießhaus zur Straße unter den Linden zu führen. Hier quert die Route den Bebelplatz, um dann auf der Markgrafenstraße als Fahrradstraße über die Leipziger Straße hinweg zur Lindenstraße zu führen. Über die ETA-Hoffmann-Promenade und die Rahel-Varnhagen-Promenade verläuft die Route dann zur Großbeerensstraße, die wiederum als Fahrradstraße bis zur Kreuzbergstraße führt. Hier trifft sie auf die südliche Ost-West-Route und verläuft auf ihr Richtung Westen bis zur Crellestraße. Ab hier führt ein Zug aus Fahrradstraßen, die neu eingerichtet werden sollen über Crellestraße und Eberstraße bis zum Innsbruckerplatz. Nach dem Queren dieses Platzes führt der Verlauf über Rubensstraße, Semperstraße und Hedwigstraße.

Teilstrecken der Routen sind schnell umzusetzen, an einigen Stellen wie zum Beispiel Knotenpunkten sind jedoch auch begleitende bauliche Maßnahmen notwendig. Parallel dazu können in den Bezirken weitere leicht umsetzbare Fahrradstraßen initiiert werden, die im Rahmen der Gesamtkonzeption bestehende Radverkehrsströme unterstützen sowie mit den angrenzenden Bezirken koordiniert sind.

Berlin, den 17. Juni 2014

Pop Kapek Gelbhaar
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen