



# Die Berliner Radverkehrsstrategie

„Fahr Rad – Radverkehr 2010“

Veranstaltung der DVWG am 23. Juni 2010

# Übersicht

1. Einführung: Berlin – eine „Fahrradstadt“?
  - Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Berlin
2. Das strategische „Dach“ der Verkehrspolitik
  - Informationen zur laufenden Fortschreibung des StEP Verkehr
3. Die Berliner Radverkehrsstrategie von 2004
  - Prozess, Inhalte, Umsetzung
4. Neue Herausforderungen
  - Anforderungen für die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie
5. Fazit

# 1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

## 1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Berlin

## 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.“

*(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 27. Juli 2008)*

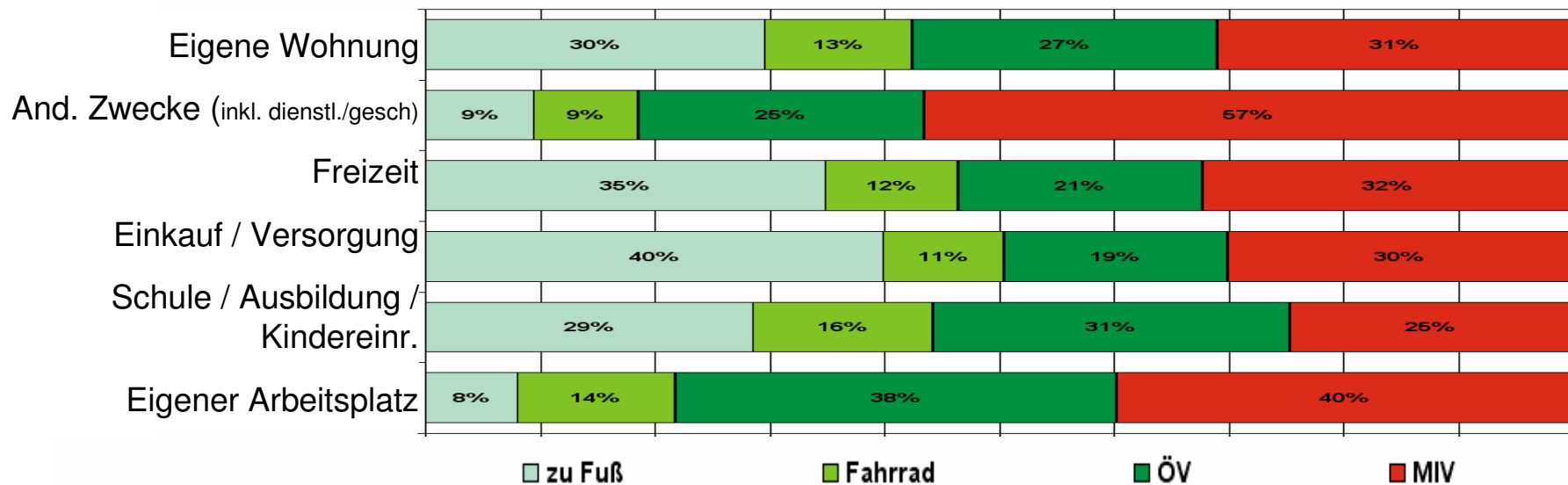
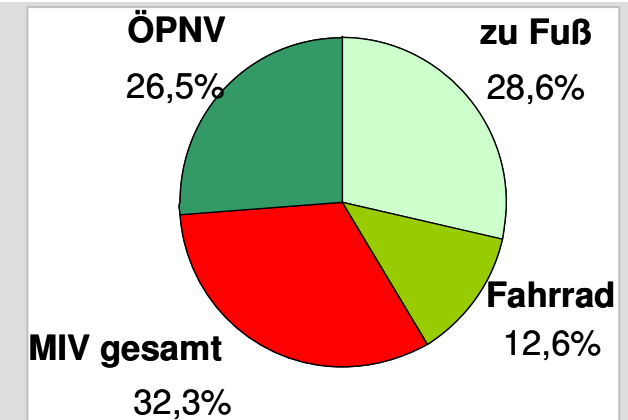


### 1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Berlin

## Mobilität in Berlin heute

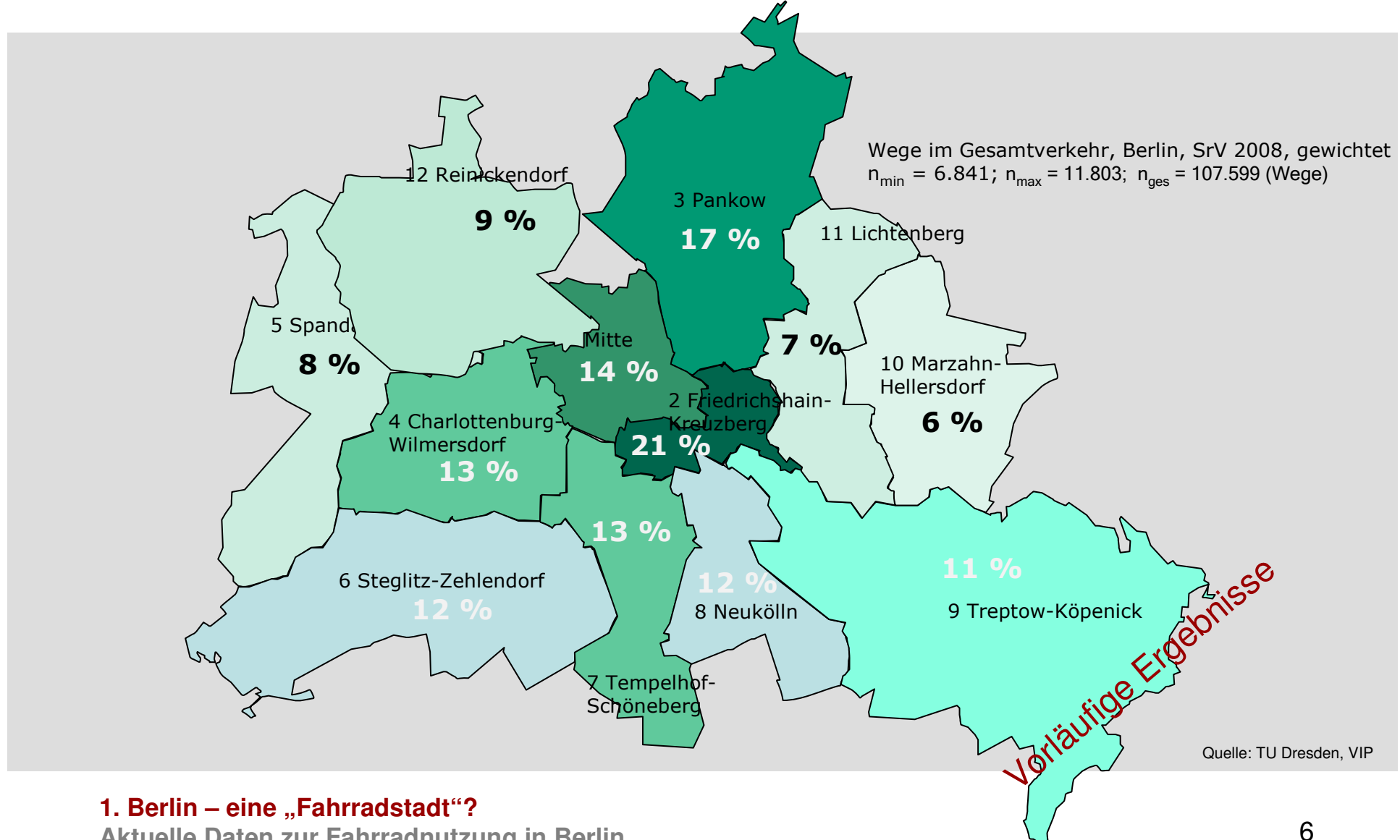
- 2/3 der Alltagswege im Umweltverbund (SrV 2008)
- v. a. bei Arbeitswegen, aber auch bei Freizeit- und Einkaufswegen!
- niedrige Motorisierung (ca. 320 PKW/1000 EW)
- rückläufige Pkw-Nutzung



### 1. StEP-Verkehr: Einführung

Der Berliner StEP Verkehr: Ein Baustein auf dem Weg zu mehr Klimaschutz

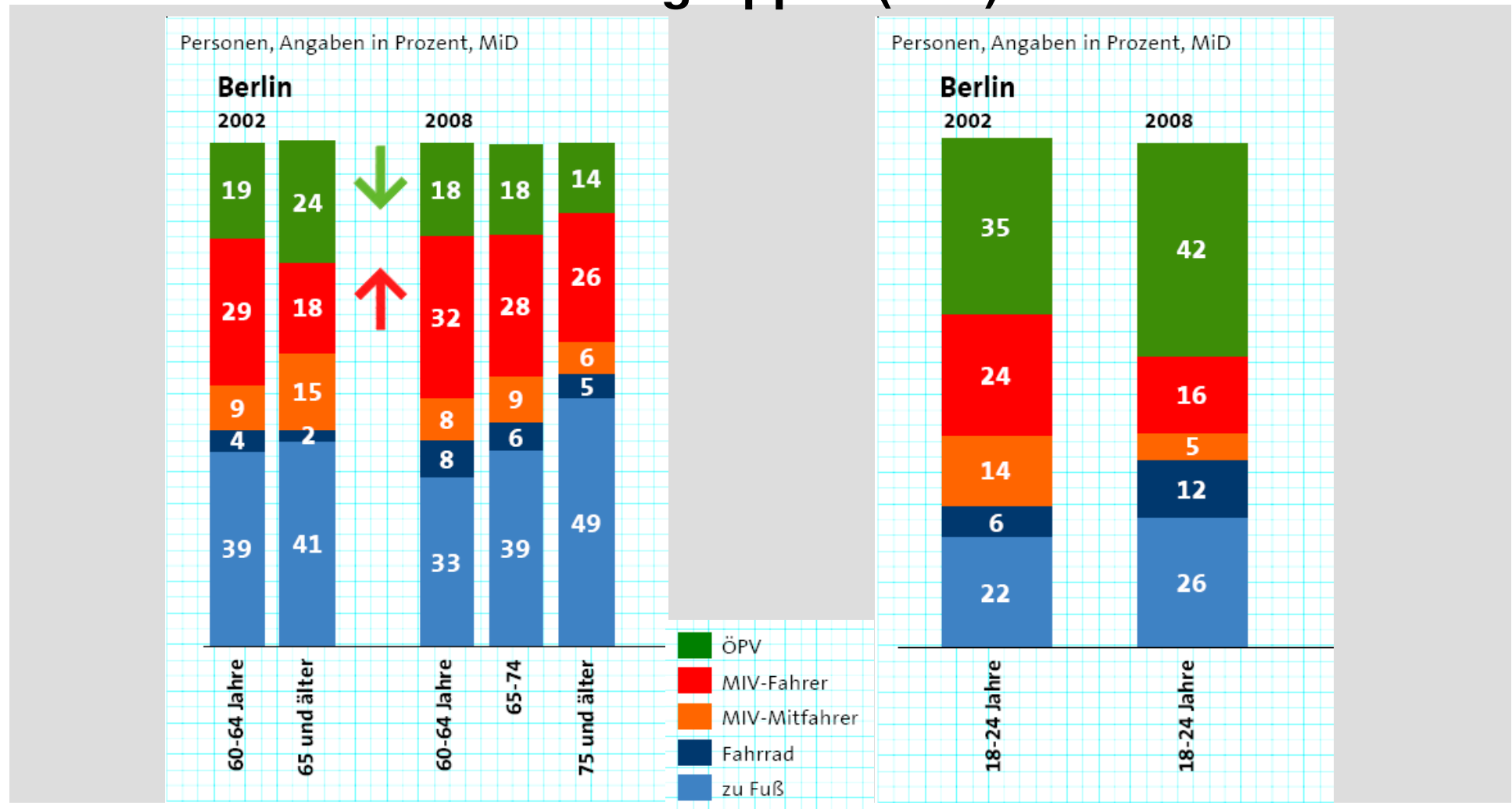
# Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr in Berlin nach Bezirken



## 1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Berlin

## Trends der Verkehrsmittelwahl bei ausgewählten Altersgruppen (MiD)



### 1. StEP-Verkehr: Einführung

Der Berliner StEP Verkehr: Ein Baustein auf dem Weg zu mehr Klimaschutz

## Berlin – eine „Fahrradstadt“!

„Auch in Berlin rollten die Leute im Sommer Schutzblech an Schutzblech durch die Stadt. Man sah hohe Bundesbeamte, Abgeordnete und Lobbyisten, wie sie mit Geschwadern radelnder Hausfrauen, Studenten und Büroleuten an den Ampeln auf Grün warteten und die Autos verdrängten. Und sogar jetzt sind viele noch immer nicht umgestiegen, haben die Mütze in die Stirn gezogen und den Daumen fest an der Klingel...“

*(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 15. November 2009)*



### 1. Berlin – eine „Fahrradstadt“?

Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Berlin



## 2. Das strategische „Dach“ der Verkehrspolitik

### 2. Das strategische „Dach“ der Verkehrspolitik

Informationen zur laufenden Fortschreibung des StEP Verkehr

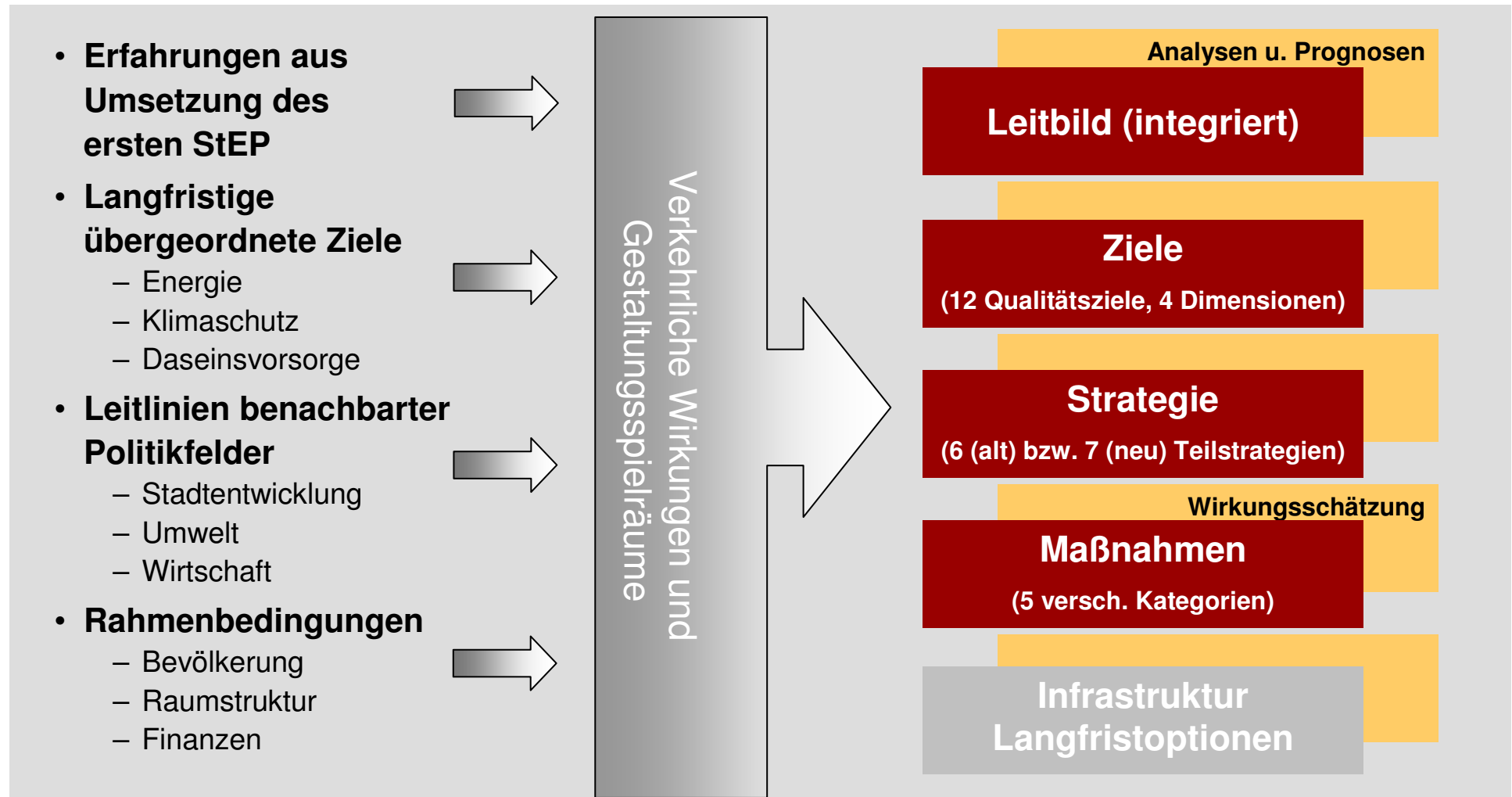
## Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

- 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 Fuß- und Radverkehr und zur Reduzierung des Autoverkehrs
- Umfassendes Maßnahmenprogramm (Infrastruktur, Kommunikation u. a.)
- Erste Ansätze zur integrierten Betrachtung von ÖPNV und Radverkehr verbunden mit entsprechenden Maßnahmen
- Derzeit Fortschreibung (u. a. mit neuem Schwerpunkt zum inter-/multimodalen Verkehrsverhalten)

### 2. Das strategische „Dach“ der Verkehrspolitik

Informationen zur laufenden Fortschreibung des StEP Verkehr

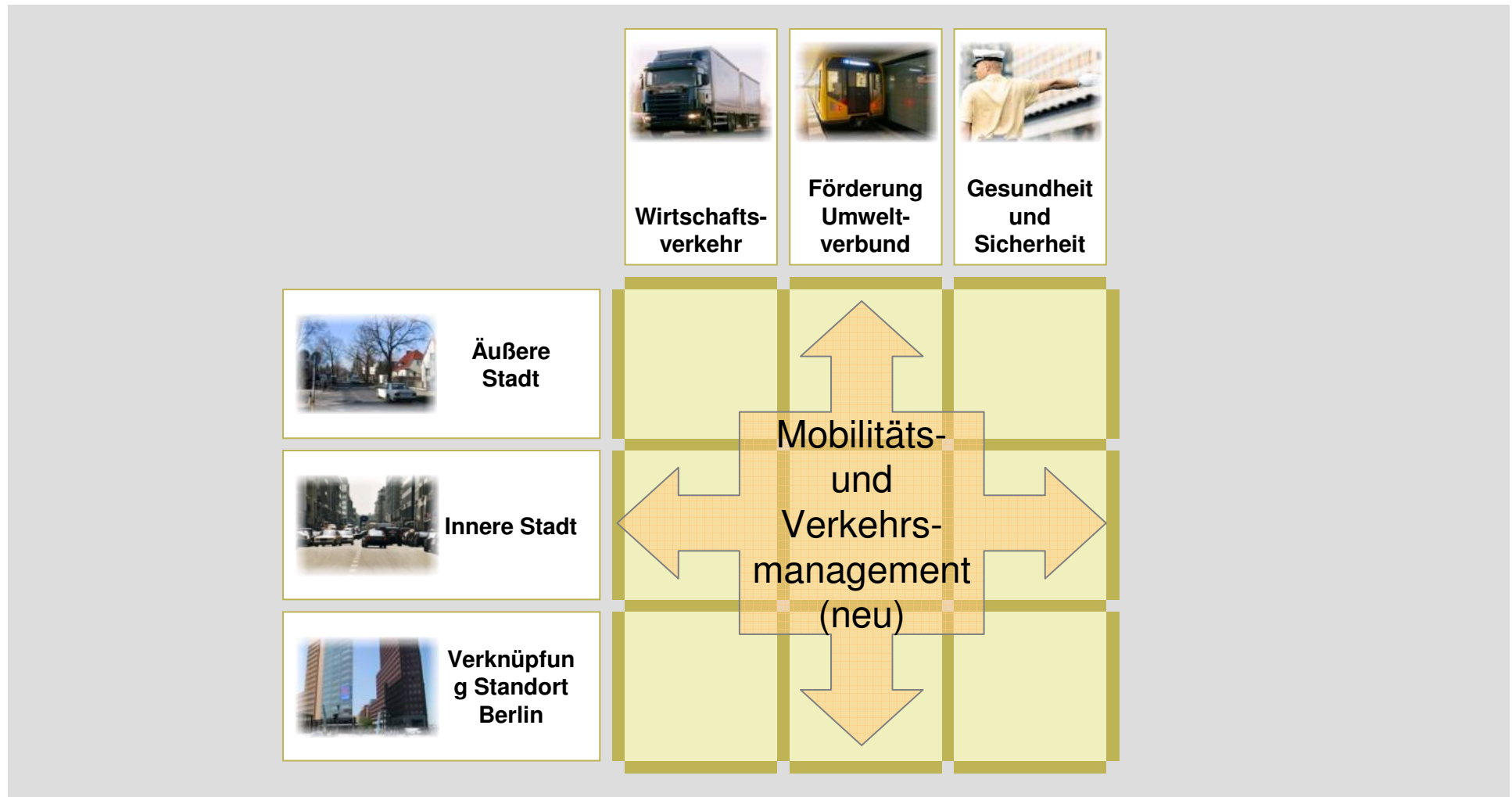
## Struktur des StEP



### 2. Das strategische „Dach“ der Verkehrspolitik

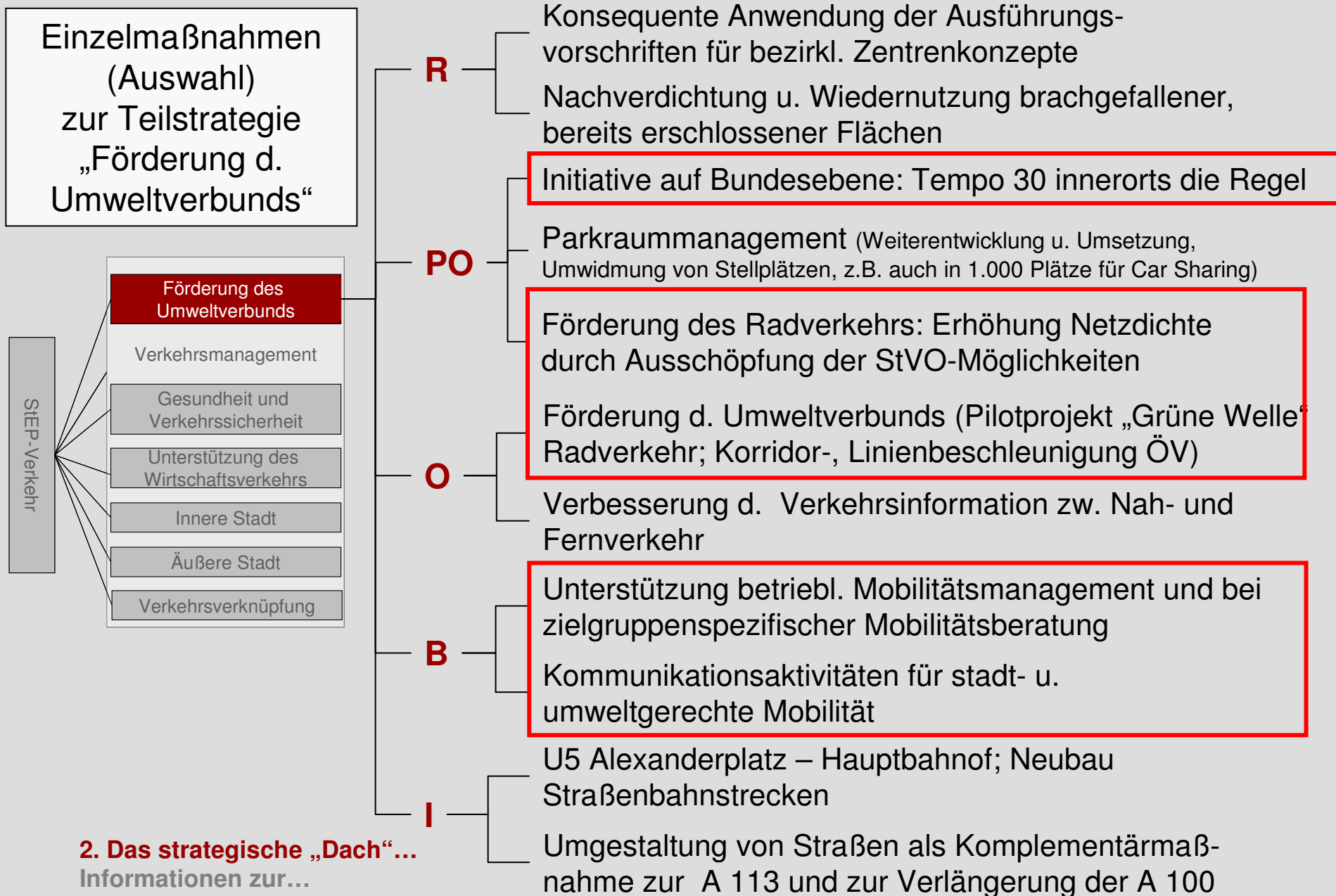
Informationen zur laufenden Fortschreibung des StEP Verkehr

## Überlagerung der Teilstrategien



### 2. Das strategische „Dach“ der Verkehrspolitik

Informationen zur laufenden Fortschreibung des StEP Verkehr



### **3. Die Berliner Radverkehrsstrategie von 2004**

# 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/politik\\_planung/rad/strategie/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/)

Abgeordnetenhaus **BERLIN**

Drucksache 15/ 3360  
04.11.2004

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. Dem 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 Mobilitätszielsetzung und zur Öffentlichkeitsarbeit einbeziehen muss, hat die Senatverwaltung für Stadtentwicklung den „FahrRat“ einberufen, der sich zusammensetzt aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der verschiedenen Verwaltungen, die mit dem Radverkehr befasst sind (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Senatverwaltung für Bildung, Jugend und Sport, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Bezirksliche Tiefenämter), 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).

# 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 Hauptroutennetzes (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, Netzdichte)
- 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

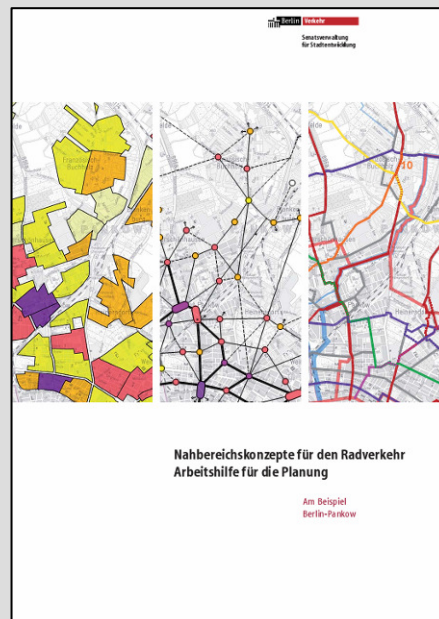
### Vorrangige Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche:

- 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



### 3. Die Berliner Radverkehrsstrategie von 2004 Prozess, Inhalte, Umsetzung

## Radverkehrsstrategie: Umsetzung

### Infrastruktur – Straßenraum:

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





## Radverkehrsstrategie: Umsetzung

### Infrastruktur – Parken:

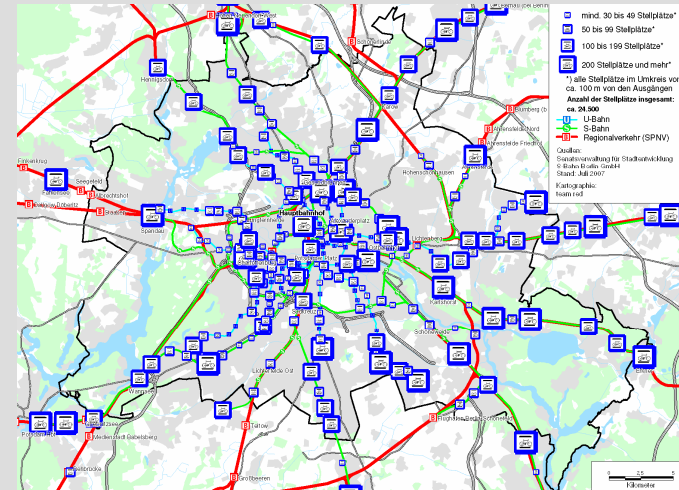
- Abstellanlagen im öffentlichen Raum
- Leitfaden „Fahrradparken“
- Erhöhte Anforderungen an das Fahrradparken in der Bauordnung
- Stellplatzablösesatzung für Fahrräder



## Radverkehrsstrategie: Umsetzung

### Verknüpfung ÖPNV:

- Bike + Ride
- Fahrradmitnahme
- Öffentliche Leihfahräder





# Radverkehrsstrategie: Umsetzung

## Kommunikation und Service:

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



## Radverkehrsstrategie: Umsetzung



### 3. Die Berliner Radverkehrsstrategie von 2004 Prozess, Inhalte, Umsetzung

## Radverkehrsstrategie: Umsetzung

### Forschung und Innovation:

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



### 3. Die Berliner Radverkehrsstrategie von 2004 Prozess, Inhalte, Umsetzung

# 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, Forschungsförderung
- insgesamt derzeit ca. 8 Mio. € (ohne Berücksichtigung der integrierten Radverkehrsförderung bei anderen Infrastrukturprojekten)

### Zwischenfazit

- 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 13%, 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.

## 4. Neue Herausforderungen

### 4. Neue Herausforderungen

Anforderungen für die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie

# Neue Entwicklungen und Schwerpunkte

- Bei mittlerweile 1,5 Mio. per Rad pro Tag in Berlin gibt es zunehmend Probleme mit der Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Infrastruktur.
- Neue Nutzergruppen (z. B. ältere Menschen) haben besondere Anforderungen (auch an die Infrastruktur).
- Intermodales Mobilitätsverhalten wächst weiter – bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV gibt es noch viel zu tun.
- Fahrrad und Elektromobilität – der Verkaufsboom von „Pedelects“ u. ä. wird auch vor Berlin nicht haltmachen. Daraus resultieren u. U. neue Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrsregelungen.
- Radverkehrsförderung wird immer mehr zum Konsensthema – dies muss genutzt werden!

## 4. Neue Herausforderungen

Anforderungen für die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie



# Schlussfolgerungen

- Die Berliner Radverkehrsstrategie wird ab 2010 fortgeschrieben. 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.).
  - Mehr Aktivitäten im Bereich Verkehrsregelungen und –management (Pilotversuche „Grüne Welle“, „Fahrradstraßen im Quartier“ etc.)
  - Gewinnung weiterer Akteure für die Radverkehrsförderung durch neue inhaltliche Schwerpunkte (Einzelhandel, Wohnungswirtschaft, ÖPNV-Aufgabenträger und –Unternehmen u. a.)
  - Innovation ist wichtig (z. B. „Stadtrad Berlin“)

## 4. Neue Herausforderungen

Anforderungen für die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie

## **5. Fazit**

### **5. Fazit**

Die Berliner Radverkehrsstrategie

## Fazit



**5. Fazit**  
Die Berliner Radverkehrsstrategie



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung**

**[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr)**