

SICHER IM SATTEL

AUF DEM WEG ZUR FAHRRAD-MODELLSTADT BERLIN



INHALT

- 2 Vorwort
- 3 **BESTANDSANALYSE: RADVERKEHR IN BERLIN**
- 6 **FAHRRAD FAHREN: SCHNELL UND SCHICK**
- 6 Radverkehrsstrategie:
die Umsetzung krankt
- 8 Unfallzahlen und Unfallfolgen
- 9 Autos haben Vorfahrt beim Senat
- 10 Das Fahrrad – zu oft Stiefkind
der Verkehrsplanung
- 12 **BEDÜRFNISSE VON RADFAHRERINNEN
UND RADFAHRERN**
- 12 Tempo, Tempo!
- 13 Schnell ankommen auf schöner Strecke
- 14 Vorsichtig – und immer mit der Ruhe
- 14 Fahrrad-Tourismus
- 15 Mauer-Streifzüge
- 16 **BESSERE HARDWARE: RADWEGE,
BESCHILDERUNG, ABSTELLPLÄTZE**
- 16 Fehlplanungen beseitigen
- 17 Instandhaltung und Beschilderung
- 18 Bessere und mehr Abstellanlagen schaffen
- 19 Radverkehr an Baustellen besser
berücksichtigen
- 20 Rahmenbedingungen für Elektrofahräder
verbessern
- 21 **BESSERE SOFTWARE:
BILDUNG, KONTROLLEN, SERVICE**
- 21 RadverkehrsplanerInnen in den Behörden
weiterbilden und anleiten
- 22 Rundum-Service für Radverkehr anbieten
- 22 ÖPNV-integrierte Fahrradverleihsysteme
schaffen
- 23 Fahrradmitnahme in öffentlichen
Verkehrsmitteln verbessern
- 24 Weniger Unfälle durch bessere Kontrolle
und Vollzug
- 25 Kooperation mit den Verbänden ausbauen
- 25 Verkehrserziehung intensivieren
- 26 **STRASSE FREI FÜR DEN RADVERKEHR – DIE
WICHTIGSTEN MASSNAHMEN**
- 27 Ausbau der Infrastruktur vorantreiben –
Verkehrssicherheit verbessern
- 29 Radverkehr an Baustellen sicherer machen
- 30 Benutzungspflichtige Radwege abschaffen
- 31 **FAZIT**
- 32 **SERVICE**
- 33 **IMPRESSUM**



VORWORT

Berlin ist eine Fahrradstadt. Der Senat hat viel erreicht, und das ist anzuerkennen. Das größte Lob: „Da kannst du nicht meckern!“ hat sich die rot-rote Radverkehrspolitik allerdings noch nicht verdient. Es gibt Dinge, die besser gemacht werden müssen. Wir glauben, dass Berlin das Zeug zur Modellstadt Radverkehr hat.

Voraussetzung dafür ist, dass der Radverkehr den Vorrang vor dem Autoverkehr bekommt. Größter Kritikpunkt ist: Es gibt immer noch zu viele Unfälle mit schwer verletzten und getöteten RadfahrerInnen. Zu kritisieren sind außerdem die Benachteiligung von RadfahrerInnen bei der Verteilung des Straßenraums, die großen Lücken und Mängel in der Fahrradinfrastruktur insbeson-



Claudia Hämmerling

verkehrspolitische Sprecherin
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus

dere im Außenbereich und die Diskriminierungen des Radverkehrs an Ampelanlagen und Baustellen.

Wir zeigen in diesem Heft, was im Radverkehr noch nicht so gut läuft und geben Empfehlungen, wie man ihn sicherer und alltagstauglicher machen kann. Manche Verbesserung erfordert kaum Geld, sondern nur politischen Willen. Manche Verbesserung ist teuer, aber finanzierbar, wenn in Radverkehrsprojekte statt in Autoprojekte investiert wird. Wir halten die konsequente Radver-

kehrsförderung für alternativlos. Unser Ziel ist es, die Potenziale des Radverkehrs besser zu nutzen. Dazu brauchen wir die breite Unterstützung der BerlinerInnen. Eine interessante Lektüre und allzeit unfallfreies Radeln wünscht Ihnen

Claudia Hämmerling



BESTANDSANALYSE: RADVERKEHR IN BERLIN

In Europa stammen etwa ein Drittel der klimaschädlichen Emissionen aus dem städtischen Verkehr. Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der verstärkte Einsatz regenerativer Energien im Verkehr sind alternativlos. Aber das reicht bei weitem nicht aus. Ohne radikale Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind die notwendigen Klimaschutzziele nicht zu erreichen.

Die umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten sind Gehen und Radfahren. Damit der Anteil dieser Mobilitätsarten steigt, müssen Anreize geschaffen werden. Seit den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts genießt die Autoverkehrsförderung den höchsten



Gefährlich – Invalidenstraße: Durch den geplanten vierspurigen Straßenausbau verzögert sich auch der Bau der Fahrradinfrastruktur weiter, weil Anwohner klagen.

Stellenwert. Dem Autoverkehr ist der Löwenanteil des Straßenraumes gewidmet – zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs. Das muss geändert werden. Den umweltfreundlichen Mobilitätsarten muss



Vorbild Münster: Der Radverkehrsanteil der Fahrradstadt liegt bei 30 Prozent. Entsprechend ist das Fahrradaufkommen am Bahnhof.

mehr Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden, Ampelschaltungen müssen umweltfreundliche Mobilität unterstützen. Erst mit der grundsätzlichen Förderung des Radverkehrs werden größtmögliche Anreize geschaffen, auf das Auto zu verzichten.



Guter Ansatz – Invalidenstraße: komfortabel auf der eigenen Radspur

In dieser Broschüre wird vorgestellt, wie fahrradfreundliche Infrastruktur aussehen sollte. Daneben sollen Fotos aus dem gesamten Stadtgebiet für unsinnige und gefährliche Radverkehrsregelungen sensibilisieren. Bilder erklären Unfallrisiken oft besser als viele Worte. Daraus ergibt sich letzt-



Völlig am Bedarf vorbei am neuen Hauptbahnhof: Radwegebenutzungspflicht am zentralen Umsteigeknoten vor dem Bahnhof

lich ein Handlungsleitfaden und Maßnahmenplan, wie radverkehrsfeindliche und gefährliche Situationen vermieden und beseitigt werden können. Oft kostet es kaum Geld, es bedarf nur einer anderen verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung. Häufig



Foto: Mathias Kraatz

Vorteilhaft – Esplanade: Einbahnstraße für Radfahrer freigegeben

fehlt das Problembewusstsein, manchmal fehlt es an Planungskompetenz für Radverkehrsplanung. Gelegentlich entsteht aber auch der Eindruck von Gedankenlosigkeit oder gar Böswilligkeit. Wir wollen Wege aufzeigen, die zu alltagstauglichen Radverkehrsbedingungen führen und den Weg zur Fahrrad-Modellstadt Berlin ebnen.

DER GOLDENE LENKER 2011

Wir setzen auf Kompetenz und Beteiligung der Berliner RadfahrerInnen bei der Verbesserung der Radverkehrsbedingungen. Bis zum Sommer 2011 sammeln wir Vorschläge, an welchen Orten in Berlin besonders gelungene Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen wurden und wo Planungsspannen zu besichtigen sind. Am Rande der Fahrrad-Sternfahrt



Foto: Cornelius Bechtler

Bedarfsgerecht: Am S-Bahnhof Schönhauser Allee hat der Grüne Verkehrsstadtrat Parkplätze in Abstellanlagen umgewandelt.

2011 werden wir dann zwei Preise verleihen: „Den golden Lenker“ und „Die verbogene Felge“.

Die besten Preisvorschläge werden jeweils mit einem Öko-Präsentkorb prämiert. Ihre Vorschläge schicken Sie bitte mit Foto und kurzer Beschreibung unter dem Betreff „Fahrradpreis“ an claudia.haemmerling@gruene-fraktion-berlin.de

Wir freuen uns auf Ihre Vorschläge und sind gespannt.



Völlig am Bedarf vorbei: Abstellanlagen hinter dem Einkaufszentrum Zehlendorf, abgelegen und viel zu weit vom Eingang entfernt

FAHRRAD FAHREN: SCHNELL UND SCHICK

Auf kurzen Strecken ist das Fahrrad konkurrenzlos. Strecken von bis zu drei Kilometern Länge werden in der Regel am schnellsten mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Hälfte aller mit dem PKW zurückgelegten Strecken sind kürzer als sechs, ein Viertel kürzer als drei Kilometer. Hier schlummert noch viel Potenzial für den Radverkehr! Außerdem ist Radfahren schick – heute mehr denn je. Seit Mitte der neunziger Jahre hat sich der Radverkehrsanteil in Berlin verdoppelt. Laut Senat beträgt er berlinweit zwölf bis 13 Prozent, in Kreuzberg liegt er bei 21 Prozent, und in der Kastanienallee im Prenzlauer Berg ist das Radverkehrsaufkommen höher als das der Autos.

Es gibt gute Gründe, warum in Berlin immer mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind:

- Die Berliner Stadtstruktur: 3,4 Mio. EinwohnerInnen auf einer Fläche von der Größe des Ruhrgebiets und ein dichtes Straßennetz sind eine gute Basis für reibungsarmen Radverkehr.
- Nur wenige BerlinerInnen haben ein Auto: Auf 1000 BerlinerInnen sind nur 319 PKW angemeldet. Bewegungsmuffel sind out. Sport ist in. Radfahren ersetzt teilweise das Fitnesscenter.
- Das Auto hat zumindest bei Jüngeren und Aufgeklärten als Statussymbol ausgedient. Stattdessen wird in ein Rad investiert. Es muss ja nicht das hausbackene Dreigangschaltungsgefährt oder die alte Rostlaube sein. Bis zum Designerfahrrad gibt es maßgeschneiderte Drahtesel für jeden Geschmack und auch ungewöhnliche Dienstfahrräder.



Wird umgebaut – Kastanienallee: Die Defizite für den Radverkehr werden in Kürze durch den Grünen Baustadtrat beseitigt.

RADVERKEHRSSTRATEGIE: DIE UMSETZUNG KRANKT

Die Radverkehrsstrategie des Senats von 2004 liest sich wie ein Grünes Wahlprogramm: Steigerung des Radverkehrsanteils bis 2010 auf 15 Prozent bei gleichzeitiger Halbierung der Radverkehrsunfälle,



Foto: Mathias Kraatz

Praktisch und politisch korrekt: Andreas Otto, Bündnisgrüner Abgeordneter im Abgeordnetenhaus, in seinem Wahlkreis

komplexes Radroutennetz, Abstellanlagen, Berücksichtigung bei Ampelsteuerungen und Baustellen, Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen, Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitstraining, Ausschilderung von Radrouten, Publikationen.



Provoziert Fehlverhalten – Bahnhofstraße Blankenburg: Weil Radweg/-spur rechts fehlt, fahren RadfahrerInnen auf der falschen Seite am Stau vorbei.

Etlliches davon ist auch umgesetzt worden: Es gibt inzwischen elf beschilderte Radverkehrsrouten, vier überregionale europäische Radwege und recht gut ausgebaute Radverkehrsanlagen im Innenstadtring. Die Fahrradinfrastruktur zum

Einkaufen und die Abstellanlagen sind besser geworden. Der Radverkehrsanteil ist gestiegen, wenn auch nicht auf 15 Prozent. Die Qualität der Radverkehrsanlagen in der Innenstadt hat sich deutlich verbessert. Ihre Qualität ist allerdings unterschiedlich. In einigen Gebieten ist sie vorbildlich, in anderen ist sie in schlechtem Zustand, oder sie fehlt sogar komplett. Besonders groß sind die Defizite in den Außenbezirken. Einige Bezirke wie z.B. Pankow bauen diese Defizite in eigener Verantwortung schneller ab als andere. Vergleicht man die Berliner Bezirke, ist der Zusammenhang zwischen Radverkehrsaufkommen und Qualität der Infrastruktur unverkennbar. Radverkehrsförderung ist somit auch in hohem Maße von der politischen Schwerpunktsetzung in den Bezirken abhängig. Absoluter Vorreiter in ist der Bezirk Pankow. Der zuständige Grüne Stadtrat hat die Fahrradinfrastruktur trotz begrenzter Ressourcen kontinu-



Vorbildlich – Alt-Blankenburg: Radverkehrsförderung im Außenbereich von Pankow

ierlich verbessert und dabei auch die Defizite im Außenbereich berücksichtigt. Der Senat hat zu viel von dem, was er sich vorgenommen hat, auf die lange Bank geschoben. Die

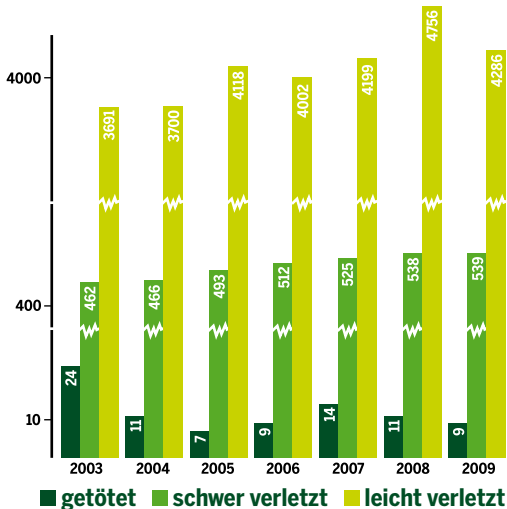
Radverkehrsstrategie stößt immer dann an ihre Grenzen, wenn sie den Interessen von AutofahrerInnen entgegensteht. Zum Beispiel gibt es regelmäßig zähen Widerstand, wenn es um die Bereitstellung von zusätzlichen Verkehrsflächen für Abstellanlagen oder für Radspuren geht, insbesondere wenn diese als Parkplätze genutzt werden. Das gilt ganz besonders an Baustellen. Am Beispiel der Baustelle Stresemannstraße war der Senat trotz mehrfacher Intervention nicht bereit, auf Parkplätze zu verzichten und stattdessen Verkehrsflächen für diskriminierungsfreien und sicheren Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Erst nach zwei Jahren Schriftverkehr, „blutigen“ Aktionen und der Androhung einer Strafanzeige wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr im Verkehrsausschuss wurden wenigstens die Schilder zur Radwegebenutzungspflicht in beide Richtungen entfernt (mehr dazu auf der Klappkarte).



Gefährlich – Baustelle Stresemannstraße: Hinweis auf Sicherheitsmängel an der Baustelle Stresemannstraße durch eine „blutige“ Aktion

UNFALLZAHLEN UND UNFALLFOLGEN

Neben den Vorteilen für Gesundheit, Umwelt und Klima hat Radfahren – wie alles im Leben – auch weniger angenehme Aspekte. Wer mit dem Rad unterwegs ist, trägt ein höheres Verletzungsrisiko



■ getötet ■ schwer verletzt ■ leicht verletzt

Quelle: Verkehrsunfallstatistik des Senats 2009

als im Auto oder in Bus und Bahn. Relativ hohe Geschwindigkeiten und die fehlende Knautschzone führen leichter zu schweren und tödlichen

Verletzungen. Verkehrsunfälle mit Radfahrerinnenbeteiligung enden in über 70 Prozent mit Personenschäden. 2009 lag ihr Anteil unter den Schwerverletzten und Toten bei über 90 Prozent. Damit hat die Radverkehrsstrategie des Senats aus dem Jahr 2004 eines ihrer wichtigsten Ziele verfehlt. Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen sollte dazu führen, dass sich die Anzahl der bei Unfällen schwer verletzten und getöteten RadfahrerInnen um mindestens die Hälfte reduziert.

Fakt ist: Die Zahl der schwer verletzten und getöteten RadfahrerInnen hat sich seit 2004 von 477 auf 548 erhöht. Das ist eine Zunahme von 15 Prozent. 2009 waren 35 Prozent aller Unfälle auf überhöhte Geschwindigkeit des Autoverkehrs zurückzuführen. Es ist schwer nachvollziehbar, weshalb der Senat die wirkungsvolle Geschwindigkeitsüberwachung durch Blitzer nicht ausgeweitet hat, um Menschenleben besser zu schützen. Die

teuren mobilen Radargeräte sind vorhanden, werden aber durchschnittlich nur 40 Minuten am Tag eingesetzt.

AUTOS HABEN VORFAHRT BEIM SENAT

Trotz der engagierten RadverkehrsplanerInnen im Senat liegt der verkehrspolitische Schwerpunkt von Rot-Rot bei der Autoverkehrsförderung. Dies beweist er auch dadurch, dass er sich seit Jahren dem europaweiten autofreien Tag verweigert. Millionenschwere Straßen- und Autobahnneubauprogramme in der Innenstadt verschlingen die Landes- und EU-Mittel und engen die Spielräume für die Radverkehrsförderung ein. Ein Beispiel ist der Weiterbau der Autobahn A100 nach Treptow. Der Senat will sie, und die Bundesregierung finanziert sie als Transitstrecke für den Fernverkehr mitten durch die Stadt. Die Hauptverkehrslast sollen die Bezirke Friedrichshain und Pankow tragen.



Foto bearbeitet

Unfallsschwerpunkt Warschauer Straße: Der Radverkehr wird zwischen parkende Fahrzeuge und Schwerlastverkehr gequetscht.

Der Bereich Mühlenstraße/Stralauer Allee/ Warschauer Straße/Am Oberbaum ist besonders unfallträchtig für RadlerInnen: 2009 gab es dort 16 verletzte RadfahrerInnen. Und in genau diesem



Grüne Fraktion protestiert: Europaweiter autofreier Tag – alle Jahre wieder ohne Berlin

gefährlichen Bereich werden nach der geplanten Autobahnverlängerung viele Autos und LKW zusätzlich unterwegs sein – insbesondere in den Nachtstunden. Damit wird es nicht nur lauter und staubiger in der Umweltzone, sondern auf ohnehin für Radverkehr gefährlichen Straßen steigen die Unfall- und Verletzungsrisiken.

DAS FAHRRAD – ZU OFT STIEFKIND DER VERKEHRSPANUNG

Durch Nichtbeachtung der Radverkehrsbelange werden völlig unnötig Konflikte zwischen Rad-, Fuß- und Autoverkehr provoziert. Immer sind RadfahrerInnen (wie FußgängerInnen auch) an Ampelkreuzungen und bei Verkehrsplanungen an



**Ignoranz: Baustelle am Unfallschwerpunkt
Schönhauser Allee völlig ohne Berücksichtigung
des Radverkehrs**

Baustellen VerkehrsteilnehmerInnen zweiter und dritter Klasse. Die Konsequenz lautet viel zu oft: Entweder zwei Minuten Angst oder absteigen und schieben.



**Zweckentfremdung des Radweges an der
Greifswalder Straße: verkehrswidrig parken-
der Pkw und illegal abgestellter Container**

Foto: Almuth Tharan

Das heißt: Vielerorts begünstigen Verkehrsregeln oder Anordnungen der Behörden die Entstehung von gefährlichen Situationen für RadfahrerInnen. Hier muss gehandelt werden! Häufig sind auch Kontrolldefizite verantwortlich für unsinnige Anordnungen oder Mängel an der Benutzbarkeit von Radverkehrsanlagen. Die Gründe sind Desinteresse und/oder fehlendes Personal.



BEDÜRFNISSE VON RADFAHRERINNEN UND RADFAHRERN

Die RadfahrerInnen in Berlin lassen sich in mehrere Kategorien aufteilen. Unter den Alltags-RadfahrerInnen finden sich „Auf-Zeit-FahrerInnen“, die entspannteren „Ich-will-komfortabel-ankommen-FahrerInnen“ und die „Lieber-vorsichtig-FahrerInnen“. Hinzu kommen TouristInnen, die per Fahrrad Berlin erkunden.

Diese grobe Einordnung macht deutlich, dass es den einheitlichen Anspruch an Radverkehrslagen nicht gibt. Die unterschiedlichen RadfahrerInnen-gruppen zeichnen sich durch eine völlig unterschiedliche Bedürfnisstruktur aus. Angesichts des starken Wachstums des Radver-



Unfallsschwerpunkt Kottbusser Platz: Hier wird der Verkehr in der Baustelle auf Tempo 50 beschleunigt.

kehrs sollte man allen Bedürfnissen Rechnung tragen. Der Radweg ohne Benutzungspflicht ist für Kinder und vorsichtige LangsamradfahrerInnen, Straße und Radspur für alle anderen. Um den Ansprüchen gerecht zu werden, plädieren wir für die

Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen, wohlgerneht nicht für ihre Abschaffung. Allen RadfahrerInnen hilft es, wenn an gefährlichen, schlecht einsehbaren Straßen oder Kreuzungen Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet werden. Gerade bei Baustellen wird das oft versäumt, oder sie werden nicht beachtet, weil niemand kontrolliert. Neben diesen „regelmäßigen“ RadfahrerInnen gibt es die TouristInnen bzw. SonntagsfahrerInnen. Sie sind nur gelegentlich mit dem Rad in Berlin unterwegs. Aber auch sie brauchen ihren Platz im Straßenraum, denn sie erscheinen in der Saison überaus zahlreich.

TEMPO, TEMPO!

Zur Gruppe der „Auf-Zeit-FahrerInnen“ gehören überwiegend sportliche, selbstbewusste Männer. Viele von ihnen fahren auch Auto oder sind vom Auto aufs Fahrrad umgestiegen. Sie fühlen sich im



Illegal aber sicher auf der Potsdamer Straße: Radler nutzt Busspur statt des benutzungspflichtigen Radweges.

Strom des Autoverkehrs sicher. Sie fahren zügig im Verkehrsfluss und nehmen selbstbewusst ihre Fahrspur ein, statt sich vorsichtig an den Fahrbahnrand zu quetschen. Damit verhindern sie riskante Überholmanöver der weniger rücksichtsvollen AutofahrerInnen. Sie bewegen sich auf dem Fahrrad im Abbiegeverkehr ebenso sicher wie hinter dem

Lenkrad. Obwohl die meisten ruhigere Straßen vorziehen, stört es sie nicht, auf Hauptverkehrsstraßen zu fahren, wenn es ihnen Zeitvorteile verschafft. Diese Gruppe fühlt sich diskriminiert, wenn sie auf schmale Radwege in Konkurrenz und in den Konflikt zu den FußgängerInnen gezwungen wird und wenn sie an Ampelkreuzungen bei Grün langsam

und vorsichtig geradeaus fahren muss, um nicht von rechts abbiegenden Fahrzeugen überfahren zu werden. Diese RadfahrerInnen fühlen sich ebenfalls diskriminiert, wenn sie im Gegensatz zum Autoverkehr zwei Ampelphasen benötigen, um links abbiegen zu können. Viele von ihnen verzichten ganz bewusst auf den eigenen Pkw. Das Fahrrad ist ihnen Ersatz. Radwege auf dem Bürgersteig sind für sie eine Zumutung. Sie erwarten, dass sie für ihr sozial- und umweltpolitisch vorbildliches Verhalten belohnt werden und dass sie etwas von dem durch sie entlasteten Straßenraum zurückbekommen. Und das zu Recht.

SCHNELL ANKOMMEN AUF SCHÖNER STRECKE

Die „Ich-will-komfortabel-ankommen-FahrerInnen“ stellen hohe Ansprüche an Radverkehrsanlagen: Ein Netz von Fahrradstraßen oder zumindest flächendeckende Routen auf eigener



AlltagsradfahrerInnen: zügig und entspannt unterwegs

Radspur direkt zum persönlichen Ziel sollte es sein und am besten auf ruhigen grünen Wegen. Da das noch einige Zeit Wunschdenken bleiben wird, müssen diese RadfahrerInnen kompromissbereiter sein als die erste Gruppe. Sie fahren je nach Verkehrslage auf dem Radweg oder auf der

Straße, auf der Nebenstraße oder auf der Hauptstraße. Sie wägen Vor- und Nachteile ab: Längere Strecke gegen mehr Komfort. Das ist die wohl größte Gruppe mit dem höchsten Wachstumspotenzial. Gerade deshalb muss dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur Priorität eingeräumt werden.

VORSICHTIG – UND IMMER MIT DER RUHE

„Lieber-vorsichtig-FahrerInnen“ fühlen sich sicherer auf Radwegen auf dem Bürgersteig, obwohl gerade diese Sicherheit trügerisch ist, wenn beim Kreuzen der Straße nicht sehr aufgepasst wird. Diese RadfahrerInnen sind (noch) nicht in der Lage oder nicht bereit, ständig auf alle AkteurInnen im Straßenverkehrsfluss zu achten. Sie gehen das Radfahren langsamer und vorsichtiger an. Deshalb ist diese Personengruppe auf Radwegen kein so großes Gefährdungspotenzial für die

FußgängerInnen wie die erste Personengruppe, die regelmäßig mit hohem Tempo unterwegs ist. Zu dieser Gruppe zählen auch FahranfängerInnen und natürlich kleinere Kinder. Für diese Personen müssen die Radwege in einem sicheren Zustand erhalten werden.

FAHRRAD-TOURISMUS

Einige Leute sind nur ausnahmsweise auf dem Fahrrad in der Stadt unterwegs. Hierzu zählen vor allem Fahrrad-TouristInnen. Sie wollen die Sehenswürdigkeiten dieser Stadt auf dem Drahtesel erkunden. Da sie mit Sightseeing beschäftigt sind, ist ihre Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr geteilt. Möglichst einfache, klare und sichere Radverkehrsregeln ermöglichen auch ihnen konfliktarmes und unfallfreies Fahren. Ihnen ist keine Überschrift gewidmet aber unterschlagen werden sie auch nicht: Die notorischen „Bei-Rot-über-die-Kreuzung-und-ohne-Licht-



FahrradtouristInnengruppe mit eingeschränkter Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr

FahrerInnen“. Sie riskieren nicht nur ihre eigene Gesundheit sondern auch die der anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Das ist rücksichtslos. Die Straßenverkehrsordnung gilt für alle. Entspannter und sicherer Radverkehr verlangt, dass alle sich an die Regeln halten.

MAUERSTREIFZÜGE

Ein Verdienst der Berliner Grünen ist es, dass der 160 km lange Mauerradweg vom Berliner Senat als Fahrradrouten ausgebaut und entsprechend beschildert wurde. Michael Cramer, heutiger Europaabgeordneter und ehemaliger verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus, hatte die Idee zu diesem Projekt und fand Unterstützung im Senat. Seinem Engagement haben es BerlinerInnen und TouristInnen zu verdanken, dass sie entlang des ehemaligen Todesstreifens historische Zeugnisse besichtigen, sich ein Bild von den Schrecken der Teilung der Stadt machen und Geschichte buchstäblich erfahren können.

Seit 2001 finden alljährlich unter Beteiligung der Grünen Abgeordnetenhausfraktion die von Michael Cramer geführten Mauerstreifzüge mit dem Fahrrad statt. Informationen und Termine finden Sie auf der Website von Claudia Hämmerling unter „News“.



Pause am Potsdamer Platz: Fahrradrikscha und Liege-Tandem an den Mauerresten am ausgeschilderten Mauerradweg

BESSERE HARDWARE : RADWEGE, BESCHILDERUNG, ABSTELLPLÄTZE

FEHLPLANUNGEN BESEITIGEN

Auch im Fahrradzeitalter gibt es überall in Berlin fahrradfeindliche Verkehrsplanungen und Bausünden aus der Vergangenheit. Zu schmale oder hinter Gebüsch geführte Radwege, seltsame Verkehrsführungen oder völlig fehlende Radwege. Diese Planungen bedürfen dringend der Überarbeitung und Neuregelung.



Inakzeptabler Planungsfehler am Hauptbahnhof: benutzungspflichtige Radwege in beide Richtungen statt sicherer Radspuren

In den letzten Jahren wurden vorbildliche Radverkehrsanlagen gebaut. Mitunter wurde der Radverkehr aber auch schlecht berücksichtigt oder „vergessen“. Dazu gehört unter anderem der irritierende Bau von unvermittelt endenden



Offenbarungseid – vierspuriger Straßenneubau: Innenstadtring ohne Radverkehrsanlage und ohne eigene Straßenbahntrasse an der Eberswalder Straße

Radwegen oder unsinnige Abbiegeregelungen. Eine der Hauptplanungsünden ist die Anlage von benutzungspflichtigen Radwegen im Haltestellenbereich der öffentlichen Verkehrsmittel:



Überraschung – unvermitteltes Radwegende: Die Planungssünde in der Blankenburger Bahnhofstraße wurde kürzlich korrigiert.

Für AutofahrerInnen müssen RadfahrerInnen besser und schneller sichtbar werden. Das können rot gekennzeichnete Aufstellflächen und entsprechende Markierungen an Kreuzungen gewährleisten.



Rätsel: Sollen die rechts abbiegenden RadlerInnen wirklich in die wartenden Menschen an der Ampel fahren?

INSTANDHALTUNG UND BESCHILDERUNG

Mit der einmaligen Anlage von Radwegen und dem Markieren von Fahrradspuren ist es nicht getan. Oftmals wird die Instandhaltung von



Richtung ist klar: gute Ausschilderung der Radrouten an der Frankfurter Allee

Anlagen für den Fahrradverkehr sträflich vernachlässigt. Abseits von Hauptstraßen geführte Radrouten oder Fahrradstraßen sind grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist aber auch, sie entsprechend auszuschildern, damit sie auch von Ortsfremden gefunden werden.



Verschüttet am Potsdamer Platz: Schnee von Straße und Gehweg wird auf die Radwege geschoben. Eis wird nicht beseitigt.

Der Winterdienst in Berlin vernachlässigt die Bedürfnisse von Radfahrerinnen und Radfahrern seit Jahren. Mangelnde Schnee- und Eisbeseitigung machen Radverkehrsanlagen im Winter über Wochen oder Monate unbenutzbar. Dass es



Vergessen – Abstellanlage Hauptbahnhof: Weil ausreichende Fahrradabstellplätze fehlen, werden Räder überall angeschlossen – gelegentlich versperren sie den Weg.

auch anders geht, zeigt Kopenhagen: Hier werden zuerst Fuß- und Radwege von Schnee und Eis geräumt, dann die Straßen. Der Radverkehr fließt dort auch im Winter ungehindert.



Teuer und gut gemeint aber schlecht gemacht: Abstellanlage Typ Felgenverbieger

BESSERE UND MEHR ABSTELLPLÄTZE SCHAFFEN

Bei den Abstellmöglichkeiten bietet sich Rad fahrenden Menschen oft ein trauriges Bild. Sogar am neu gebauten Hauptbahnhof haben sie Seltenheitswert. RadlerInnen sind kreativ



Ärgerlich: Fahrradleihe blockiert Abstellmöglichkeit.

und suchen sich Alternativen. Sind Abstellmöglichkeiten vorhanden, sind diese oft ungeeignet („Felgenverbieger“), an der falschen Stelle (siehe S. 5) oder überfüllt. Gerade in der Saison finden sich nicht einmal mehr inoffizielle „Parkplätze“



Vorbildlich, aber zu klein – Abstellanlage S-Bhf Blankenburg: Stellplatznot begünstigt Abstellen auf der Rollstuhlfahrerrampe.

wie Laternen. Doch gerade nicht sicher angeschlossene Fahrräder sind besonders diebstahlgefährdet.



Ohne Worte: Baustelle Alexanderplatz

RADVERKEHR AN BAUSTELLEN BESSER BERÜCKSICHTIGEN

Baustellenbedingte Verkehrsregelungen diskriminieren den Radverkehr fast immer. Regelmäßig fehlen eigene Spuren und sinnvolle Regeln. RadfahrerInnen bleibt die Qual der Wahl zwischen gefährlich engen Auto-Fahrspuren und

Foto: Andreas Otto



Organisierter Konflikt auf der Stresemannstraße: FahrradtouristInnengruppe auf benutzungspflichtigem gemischtem Rad- und Gehweg

dem schmalen gemeinsam genutzten Fuß- und Gehweg. Dabei würden oft z.B. Tempo 20 und die Aufhebung von Parkplätzen auch hier stressfreies Radfahren ermöglichen. Es geht aber auch anders.



Perfekter Baustellenradweg an der Frankfurter Allee: Von Anfang an gut geplanter Radverkehr an Baustellen vermeidet Konflikte und Risiken.

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR ELEKTROFAHRRÄDER VERBESSERN

Pedelecs, die Porschegeneration der Elektrofahrräder, führen in Berlin noch ein Nischendasein. Bisher haben nur wenige die bequemen, leisen

und schnellen Elektroräder für sich entdeckt, auf denen mühelos und kinderleicht in kürzester Zeit auf 25 km/h beschleunigt werden kann. Dann wird das Tempo sinnvollerweise zumeist gedrosselt. Sie sind eine echte Alternative zum Auto. Mit dieser neuen Fahrrad-Generation wird der Radverkehr für völlig neue Nutzergruppen erschlossen. Diese Räder ermöglichen auch Untrainierten und körperlich weniger belastbaren Personen die problemlose Bewältigung längere Fahrradstrecken und den Transport von Lasten. Für ältere Menschen und für Jüngere, die schnell und ohne körperliche Anstrengung zur Arbeit kommen möchten, sind diese Räder das umweltfreundliche Fortbewegungsmittel der Zukunft.



BESSERE SOFTWARE: BILDUNG, KONTROLLEN, SERVICE

RADVERKEHRSPLANER/INNEN IN DEN BEHÖRDEN WEITERBILDEN UND ANLEITEN

Regelmäßig ist nicht böser Wille sondern fehlendes Wissen über Radwegeplanung in den Behörden die Ursache für unverständliche und unsinnige Anordnungen. VerkehrsplanerInnen müssen sich weiterbilden. Hierzu steht bis 2010 im Rahmen der Fahrradakademie, die Teil des



Foto: Dirk Eggestein

Irreführend – Steglitzer Damm: In der empfohlenen Richtung ist bestenfalls Schritttempo möglich.

Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 ist, ein umfangreiches Fortbildungsangebot für die Kommunen zur Verfügung. Für alltägliche Probleme werden Lösungen vorgestellt, die sich an den realen Verhältnissen orientieren. Darüber hinaus wird auch vermittelt, wie Planungen gegenüber anderen Politikfeldern durchgesetzt werden können. Es ist zu hoffen, dass diese Initiative fortgeführt wird. Informationen gibt es unter www.fahrradakademie.de

Verantwortlich für Ampelsteuerungen und Baustellenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen ist die Verkehrslenkung Berlin (VLB). Ihre Anordnungen erfolgen ganz überwiegend im Interesse des motorisierten Verkehrs. Auch diese Behörde muss im Hinblick auf die stetig wachsende Zahl der RadfahrerInnen umsteuern und hierzu weitergebildet und unterwiesen werden. An Ampelschaltungen dürfen die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen nicht länger diskri-



Baustelle Zehlendorf: Absteigen ist oft die einzige Alternative für Radverkehr an Baustellen.

miniert werden. Bei der Verkehrsführung an Baustellen muss auf die Sicherheit von RadfahrerInnen und FußgängerInnen mehr Rücksicht



Fehlt in Berlin – Fahrradstation Münster: Konsequente Radverkehrsförderung machen das Fahrrad zum Verkehrsmittel Nr. 1.

genommen werden als auf den ungehinderten Verkehrsfluss der Autos. Ebenso wichtig wie die richtige Anordnung ist die Kontrolle ihrer Umsetzung durch die Baufirmen. Auch hier gibt es deutliche Defizite.

RUNDUM-SERVICE FÜR RADVERKEHR ANBIETEN

Es gibt in Berlin etliche Läden, die Reparaturdienstleistungen und fachliche Beratung durchführen. Eine Fahrradstation wie Münster hat Berlin leider nicht. Dabei ist eine Fahrradstation mit einem Rundum-Service mit 3300 Stellplätzen, Beratung, Reparatur, Verleih, kontrollierter Aufbewahrung, Waschdienst etc. eine echte Marktlücke in der Fahrradstadt Berlin, die es zu schließen gilt. Gut geeignete Standorte wären Umsteigebahnhöfe wie z.B. Gesundbrunnen und Schöneberg.

ÖPNV-INTEGRIERTE FAHRRADLEIHSYSTEME SCHAFFEN

In Berlin gibt es zahlreiche Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder. Man kann einfache Fahrräder ausleihen, aber auch ganz spezielle, wie z.B. das Lastenrad, das Konferenz-Bike für sechs Personen und die Fahrradrikscha mit Fahrer. Diese sind

besonders beliebt, um die Stadt touristisch zu erkunden. Am Pariser Platz ist fast immer eine verfügbar.

Das bisher komplexeste Fahrradverleihsystem heißt „Call a Bike“. Es deckt den inneren S-Bahnring ab und gehört der Deutschen Bahn AG. Leider ist es relativ kompliziert und teuer.

Berlin braucht ein niedrighschwelliges Angebot: Preisgünstig, leicht verfügbar und in das ÖPNV-Tarifsystem integriert. Dann kann das Leihrad sein Potenzial als in den ÖPNV integriertes Verkehrsmittel voll ausschöpfen. Das gerade gestartete Modellprojekt zum Fahrradverleih in Mitte sollte Initialzündung für so ein einfaches Fahrradverleihsystem werden. Schon heute müssen Weiterentwicklung und Anschlussfinanzierung geklärt werden, wenn es eine Erfolgsgeschichte werden soll.



**Modellprojekt Leihräder – Potsdamer Platz:
Chance zum in den öffentlichen Personenverkehr integrierten Verkehrsmittel**

FAHRRADMITNAHME IN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN VERBESSERN

Vor dem S-Bahn-Chaos hat die Fahrradmitnahme in der Berliner S-Bahn gut funktioniert. Langfristig und mit einem besseren S-Bahn-Vertrag sind die Prognosen für eine Fahrradmitnahme wieder günstig. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in U- und Straßenbahn haben die Berliner Grünen vor einigen Jahren erfolgreich erstritten.

Unbefriedigend ist nach wie vor, dass im ICE die Fahrradmitnahme verweigert wird und im Ausflugs-Regionalverkehr die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder nicht ausreichen. Hier sind Grundsatzentscheidungen bei der Deutschen Bahn AG nötig oder aber ein Machtwort der Bundesregierung als Eigentümer der Deutschen Bahn.

Nachteilig für die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Tarifsystem. Das



Foto: Stephan von Dassel

Überzeugend: Nach der Fraktions-Aktion mit sperrigen Fahrradkartons in der U-Bahn wurde auch die Fahrradmitnahme in U-Bahn und Tram erlaubt.

Jahresabo für Fahrräder bzw. die integrierte Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bei Abonnements fehlen nach wie vor.

WENIGER UNFÄLLE DURCH BESSERE KONTROLLE UND VOLLZUG

Auch RadfahrerInnen müssen die Verkehrsregeln einhalten und kontrolliert werden. Aber in erster Linie sind die AutofahrerInnen zu disziplinieren. Sie werden durch einen Blechpanzer geschützt. Bei Kollisionen sind vor allem das Leben und die Gesundheit der Nichtmotorisiererten gefährdet.

Selbst bei guten baulichen Anlagen wird der Radverkehr sehr oft durch verkehrswidriges Verhalten von Autofahrerinnen und Autofahrern behindert. Durch blockierte Sichtbeziehungen und riskante Ausweichmanöver wegen auf Radspuren oder Radwegen parkender Autos, Lieferwagen etc. steigen die Unfallrisiken erheblich.



Blockiert – Alexanderplatz: Immer wieder nötigen Schwarzparker die RadlerInnen zu gefährlichen Überholmanövern.

Unangepasste Geschwindigkeit ist Unfallursache Nr. 1. Mehr und konsequentere Verkehrskontrollen sind deshalb unabdingbar. Geahndet werden müssen zu hohe Geschwindigkeiten, rücksichtsloses Überholen und Abbiegeverhalten und zu geringe Sicherheitsabstände.



Ausgebremst – Skalitzer Straße: Zwei parkende Fahrzeuge versperren Radspur

KOOPERATION MIT VERBÄNDEN AUSBAUEN

Erfolgreich ist die Kooperation im Senat und einigen Bezirken mit dem Fahr-Rat. Das ist ein Beratungsgremium, in dem VCD, ADFC, BUND, DIW, DIFU, BVG und S-Bahn vertreten sind. Die Behörden profitieren unmittelbar von der Kompetenz



Ungemäßlich – Rudelsburgstraße: Knappes Überholen erzeugt Stress, ist gefährlich und macht aggressiv.

dieser AkteurInnen in Radverkehrs- und Verkehrssicherheitsfragen. Gemeinsam konnten so die Radverkehrsbedingungen verbessert werden. In den Berliner Bezirken, wo diese erfolgreiche Kooperationsbeziehung noch fehlt, sollte sie schnellstens entwickelt werden.

Durch die Neubesetzung der Stelle des Fahrradbeauftragten besteht wieder die Chance, Radverkehrsverbesserungen auf dem „kleinen Dienstweg“ zu erzielen. Wir rechnen mit guter Kooperation.

VERKEHRSERZIEHUNG INTENSIVIEREN

Die Grundlagen des Radverkehrs und die motorischen Fertigkeiten des Radfahrens werden im Vorschulalter bzw. den ersten Schuljahren gelegt. Der Verkehrserziehung kommt eine herausragende Bedeutung zu. Es muss sichergestellt werden, dass alle Kinder die Grundlagen des Radfahrens und die Verkehrsregeln in den ersten Schuljahren erlernen. Im wahrsten Sinne des Wortes lebensrettend ist das Wissen um den Toten Winkel. Insbesondere die Jugendverkehrsschulen müssen für diese wichtige Basisarbeit finanziell ausgestattet werden.



Theorie und Praxis: Die Jugendverkehrsschule Steglitz leistet einen wichtigen Beitrag für das Erlernen des Radverkehrs-ABC.

STRASSE FREI FÜR DEN RADVERKEHR – DIE WICHTIGSTEN MASSNAHMEN

Mit dem eigenen Vorbild und parlamentarischen Initiativen wollen wir die Bedingungen für den Radverkehr weiter verbessern und die noch bestehenden Diskriminierungen, Einschränkungen und Gefährdungen von RadfahrerInnen beseitigen. Radverkehr muss den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Alltagstauglicher Radverkehr bedeutet ein flächendeckendes Netz sicherer Radverkehrsanlagen. RadfahrerInnen müssen stärker vor Verletzungsrisiken, insbesondere vor denen durch rücksichtslo-



Foto: Pressestelle Fraktion

Vorbildlich und praktisch: Einweihung des zweiten Grünen Fraktionsrades und Verzicht auf den Dienstwagen

sen Autoverkehr, geschützt werden. Die Senatspolitik des Straßenneubaus muss beendet werden. Mehr Straßen schaffen zusätzlichen Autoverkehr. Für den gleichzeitigen Straßenrückbau, mit dem der Senat die



Attraktiv – Oberbaumbrücke: das perfekte Motiv an der perfekten Radspur

millionenschweren Straßenneubauprogramme schmackhaft machen will, fehlt das Geld. Straßenneubauplanung bindet Verwaltungskapazitäten. Die fehlen dann bei der Radverkehrsplanung. Straßenneubau schadet dem Radverkehr, weil er der Sanierung von Straßen und der Verbesserung

der Radverkehrsanlagen das Geld entzieht. Allein in Pankow fehlen 200 Mio. Euro für die Sanierung der bestehenden Straßen und Radverkehrsanlagen. Darunter haben insbesondere RadfahrerInnen zu leiden.

AUSBAU DER INFRASTRUKTUR VORANTREIBEN – VERKEHRSSICHERHEIT VERBESSERN

Berlin braucht ein komplexes Routennetz von gut ausgeschilderten Fahrradstraßen und Fahrradspuren. Die noch bestehenden Infrastrukturlücken in der Innenstadt müssen geschlossen werden. Insbesondere im Außenbereich muss Fahrradinfrastruktur entwickelt und ein Netz attraktiver Verbindungen in die Innenstadt und untereinander geschaffen werden. Auch an vielen Hauptstraßen und stark belasteten Knoten fehlen Radverkehrsangebote, und in der Innenstadt sind Netzergänzungen und die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen nötig.



Vorfahrt – Linienstraße: Privilegiert und entspannt auf der Fahrradstraße.

Auch Einzelfallentscheidungen, die kein Geld kosten, können das Radwegenetz verbessern. Wenn die zeitlichen Beschränkungen von Busspuren aufgehoben werden, steht dem Radverkehr rund um die Uhr eine sichere Spur zur Verfügung. Statt derartiger einfacher und kostengünstiger Radverkehrsförde-



**Höchste Konzentration – Potsdamer Straße:
RadlerIn wird auf benutzungspflichtigem
Radweg von Bus-Fahrgästen überrannt.**

Die RadfahrerInnen werden am Potsdamer Platz und andernorts auf die benutzungspflichtigen Radwege ins Fußgängergewimmel. Einbahnstraßen sollten grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.



Sehen und gesehen werden – Kreuzung Frankfurter Tor: Gute Aufstellflächen und Abbiegemarkierungen senken Unfallrisiken.

Im Zusammenhang mit Straßensanierungsmaßnahmen und Umbaumaßnahmen müssen grundsätzlich Radspuren ausgewiesen und gut sichtbar markierte Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen werden. Die Zahl der Fahrradstellplätze



**Disziplinierte Selbsthilfe – Potsdamer Straße:
vorbildlich abgestellte Räder verdecken Mangel
an Abstellanlagen.**

an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, vor öffentlichen aber auch privaten Einrichtungen (Büros, Geschäfte) ist so zu erhöhen, dass das Abstellen an Bäumen, Zäunen etc. nicht mehr nötig ist. Fahrradstellplätze sind unabdingbar. Je



Planungsmurks – Zehlendorf: völlig unverständliche Radspurenmarkierungen

nach Bedarf müssen auch Parkplätze zu Fahrradstellplätzen umgewandelt werden. Neuplanung und Neubau von Radverkehrsanlagen müssen dem aktuellen Wissenstand über bauliche Standards für solche Anlagen entsprechen. Planungspannen darf es nicht mehr geben. Wer



Regelwidrig – Stresemannstraße: Parken auf der Radspur ist in Berlin die Regel.

so plant, muss zur Schulung geschickt werden. Verkehrskontrollen, die der Sicherheit des Radverkehrs dienen, müssen intensiviert werden. Neben den Geschwindigkeitskontrollen müssen Kontrollen der Einhaltung von Halte- und Parkverboten auf Radverkehrsanlagen erfolgen.



Seltenheitswert – Luisenstraße: Sehr löblich, an dieser Baustelle hat der Radverkehr ausnahmsweise Vorrang.

RADVERKEHR AN BAUSTELLEN SICHERER MACHEN

Fahrrad-, Auto- und Fußgängerverkehr – alle Verkehrsarten müssen an Baustellen berücksichtigt werden, notfalls auch auf Kosten von Parkplätzen.



Foto: Dirk Eggestein

Zu schmal – Albrecht-/Sedanstraße: Benutzungspflichtiger Radweg ist nicht wie vorgeschrieben 1,50 m breit. Der Senat hält dennoch an Benutzungspflicht fest.



Foto: Markus Rohling

Lächerlich und überflüssig und macht RadfahrerInnen zu Trotteln. Das Pendant wäre: Autofahrer aussteigen.

Sicherheitsrisiken für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen zugunsten eines zügigen Autoverkehrs sind nicht hinnehmbar.

BENUTZUNGSPFLICHTIGE RADWEGE ABSCHAFFEN

Alle mit den runden blauen Verkehrsschildern (Zeichen 237, 240, 241) ausgewiesenen Radwege auf Bürgersteigen sind benutzungspflichtig. Das heißt, RadfahrerInnen dürfen nicht auf der Straße fahren. Durch das hohe Radverkehrsaufkommen entstehen regelmäßig konflikträchtige und gefährliche Situationen, weil sich RadfahrerInnen und FußgängerInnen den Bürgersteig teilen müssen.

Für ambitionierte RadfahrerInnen ist das Fahren auf diesen Radwegen zumeist gefährlicher als auf der Straße. Wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge ist das Unfallrisiko für RadfahrerInnen, die den Radweg benutzen, höher als beim Fahren

auf der Straße. Auch FußgängerInnen werden gefährdet oder eingeschränkt. Deshalb soll der Senat eine Bundesratsinitiative ergreifen, um die Benutzungspflicht aufzuheben. Gleichzeitig soll er in eigener Verantwortung die Benutzungspflicht durch die Freigabe für den Radverkehr ersetzen. RadfahrerInnen müssen selbst entscheiden dürfen, wo sie fahren: Langsam und vorsichtig neben den FußgängerInnen oder zügig im Verkehrsstrom auf der Straße. Die blauen Radverkehrsschilder müssen ebenso aus dem Stadtbild verschwinden wie das Schild „Radfahrer absteigen“.

FAZIT

Die uneingeschränkte Radverkehrsförderung ist klimapolitisch alternativlos. Der Radverkehrsanteil kann sich in den nächsten zehn Jahren noch einmal verdoppeln, wenn es gelingt, die Rahmenbedingungen weiter zu verbessern. Diese politische Herausforderung nehmen wir an. Den RadfahrerInnen sollen sichere und attraktive Radverkehrsanlagen angeboten werden. FußgängerInnen dürfen durch den Radverkehr nicht behindert werden. Die Bedeutung des Fahrrads als ein in den ÖPNV integriertes Verkehrsmittel wird zunehmen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen zur Mitnahme und attraktive tarifliche Regelungen geschaffen werden. Es muss eine Selbstverständlichkeit sein, dem gewachsenen Radverkehrsanteil größere Verkehrsflächen

und mehr Geld zur Verfügung zu stellen. Berlin investiert derzeit gut zwei Euro pro Jahr und Einwohner. In den fahrradfreundlichen Niederlanden sind es 17 Euro pro Kopf. Die Messlatte liegt hoch. Es ist Zeit für eine uneingeschränkte Radverkehrsförderung – für einen alltagstauglichen Radverkehr. Das Ziel muss heißen: Berlin wird Fahrradmodellstadt.



SERVICE

Weiterführende Infos, AnsprechpartnerInnen, Routenplaner und Kartenmaterial gibt es hier:

ROUTENPLANER

www.bbbike.de

ADFC (ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB)

E-Mail: kontakt@adfc-berlin.de

www.adfc-berlin.de

VCD (VERKEHRSCLUB FÜR DEUTSCHLAND)

www.vcd.org

BUND (BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ)

www.bund-berlin.de

BVG - BERLINER VERKEHRSBETRIEBE

www.bvg.de

S-BAHN BERLIN GMBH

www.s-bahn-berlin.de

WEITERBILDUNGSANGEBOT

www.fahrradakademie.de

DIFU (DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK)

www.difu.de

DIW (DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG)

www.diw.de

Kritik und Verbesserungsvorschläge können Sie hier anbringen:

FAHRRADBEAUFTRAGTER DES SENATS

Arvid Krenz

E-Mail: fahrradbeauftragter@senstadt.berlin.de

VERKEHRSLENKUNG BERLIN

E-Mail: verkehrslenkung@senstadt.berlin.de

DANKE!

Ich danke Sarah Stark, Melanie Henneberger, Almuth Tharan, Henning Bubitz, Uwe Köhne, Benedikt Lux, Dirk Behrendt, Cornelius Bechtler, Andreas Otto und allen RadlerInnen, die mich mit Hinweisen und Vorschlägen unterstützt haben.

Claudia Hämmerling



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5
10111 Berlin
Telefon: 030 / 23 25-24 00
E-Mail: gruene@gruene-fraktion-berlin.de
Internet: www.gruene-fraktion-berlin.de

REDAKTION

Claudia Hämmerling (MdA, V.i.S.d.P),
Melanie Henneberger, Djuke Nickelsen,
Laura Törkel

GESTALTUNG

Robert Pelz

DRUCK

Druckhaus Schöneweide GmbH
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

AUFLAGE

3 000 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS

Mai 2010

Diese Publikation darf nicht für
Wahlkampfzwecke verwendet werden.

FAHRRADFALLEN – KÜNFTIG UNBEDINGT VERMEIDEN!

1



Toilettenhäuschen – kein Hindernis ist den Radlern fremd.

2



Potsdamer Straße – RadlerInnen Achtung: Erstdünne machen, dann in Luft auflösen!

3



Rad im Schnee – bei Schnee kommt der Berliner Radverkehr zum Erliegen.

4



Potsdamer Platz – Touristinnen und Touristen beim Sightseeing auf benutzungspflichtigem Radweg.

5



Lebensgefährliche Ampelschaltung am Alex: Wer dem Pfeil folgt, fährt in den Gegenverkehr.