

1. Juni 2016 | Pressegespräch

GRÜNER 10-PUNKTE-PLAN: BERLIN WIRD FAHRRAD-HAUPTSTADT

Wir Berliner Grüne wollen noch mehr Menschen fürs Radfahren begeistern. Allein seit 1992 hat sich der Anteil des Radverkehrs in Berlin von 7 auf 13 Prozent fast verdoppelt, Tendenz steigend. Trotzdem fühlt sich eine Mehrheit der Menschen, die in Berlin mit dem Rad unterwegs sind, als Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zweiter Klasse. Wichtig ist daher eine Rad-Infrastruktur zu schaffen, mit der alle sicher und bequem in der Stadt unterwegs sein können – ein 10-jähriges Kind genauso wie eine 80-jährige Seniorin.

Für den Radverkehr sprechen viele Gründe. Er ist sauber und klimafreundlich. Wenn mehr Berlinerinnen und Berliner aufs Rad umsteigen, ist auch wieder mehr Platz auf den Straßen. Und: eine bessere Rad-Infrastruktur sorgt für mehr Verkehrssicherheit und weniger Konflikte im Alltag. Davon profitieren alle, die sich im öffentlichen Raum bewegen – von den Fußgängerinnen bis zum Wirtschaftsverkehr.

Bereits heute liegt der Anteil des Radverkehrs innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings mit mehr als 18 Prozent über dem des Autoverkehrs. In manchen Stadtteilen besitzt weniger als ein Fünftel der Bevölkerung ein eigenes Auto. Berlin hat daher die besten Voraussetzungen, Vorreiter für moderne und nachhaltige Mobilität zu werden. Aber bis der Radverkehr in unserer Stadt – wie in Kopenhagen und Münster – mehr als ein Drittel am Verkehrsaufkommen ausmacht, ist noch einiges zu tun.

1. FAHRRADSTRASSEN IN DER GANZEN STADT

Fahrradstraßen bieten Routen abseits des Autoverkehrs, ohne Lärm und Gestank, mit genügend Platz, um auch zu zweit nebeneinander fahren oder stressfrei überholen zu können. Radverkehr hat auf Fahrradstraßen Vorrang, nur für Anliegerverkehr – nicht aber für Durchgangsverkehr – sind sie meist freigegeben.

Unser Ziel ist ein Netz aus Fahrradstraßen in der ganzen Stadt, das optimal mit der restlichen Fahrradinfrastruktur verknüpft ist. Beginnen wollen wir mit zwei Routen: einer Nord-Süd-Route von Pankow über Prenzlauer Berg, Mitte und Kreuzberg nach Schöneberg, sowie einer Ost-West-Route von Charlottenburg über Schöneberg und Kreuzberg nach Neukölln.

2. RADSTREIFEN AUF HAUPTVERKEHRSTRASSEN

Auf allen Hauptverkehrsstraßen sollen breite und komfortable Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Noch immer sind auf mehr als der Hälfte der Hauptverkehrsstraßen keine Radstreifen oder -wege vorhanden. Pro Jahr wollen wir mindestens 100 Kilometer neue Radstreifen oder vom Auto- und Fußverkehr getrennte Radwege nach Kopenhagener Vorbild anlegen.

Ziel ist nach Möglichkeit eine Breite von zwei bis drei Metern, damit auch langsame Fahrerinnen und Fahrer oder etwa Eltern mit Kinderanhänger gefahrlos überholt werden können. Auf stark befahrenen Straßen soll der Radverkehr sowohl vom Autoverkehr als auch vom Fußverkehr baulich getrennt werden, sodass die Verkehrssicherheit steigt und die Radstreifen nicht mehr zugeparkt werden.

3. RADSCHNELLWEGE – ANBINDUNGEN IN DIE INNENSTADT

Radschnellwege bieten schnelle und komfortable Verbindungen, vor allem für Pendlerinnen und Pendler aus den Außenbezirken in die Innenstadt, und binden auch die wichtigsten Gewerbegebiete wie beispielsweise Adlershof oder in Zukunft auch Tegel an. Sie sind entweder kreuzungsfrei oder bevorrechtigt und durch die Breite von mindestens zwei Metern pro Richtung und den glatten Belag auch für Pedelecs geeignet.

4. SICHERHEIT IM KREUZUNGSBEREICH

Viele Berliner Kreuzungen sind eine besondere Gefahrenstelle für Radfahrerinnen und Radfahrer. Alle Kreuzungen, an denen es in den vergangenen drei Jahren zu Unfällen mit Todesfolge gekommen ist oder die als Unfallschwerpunkte identifiziert werden, wollen wir innerhalb eines Jahres umgestalten.

Farbige Markierungen der Radspuren oder vorzeitiges Grün an Fahrradampeln sollen mehr Sicherheit schaffen. Bei farbig markierten vorgezogenen Haltelinien für den Radverkehr kann man bei Rot bequem bis an die Ampel vorfahren und sich vor den Kraftfahrzeugen aufstellen. Der Vorteil: Radfahrerinnen und Radfahrer sind besser sichtbar und können – genau wie PKWs – in einer Ampelphase links abbiegen.

5. BESTEHENDE RADWEGE SICHERER GESTALTEN

Bei den Bordsteinradwegen, die in den nächsten Jahren voraussichtlich erhalten bleiben, sollen Sichthindernisse vor Kreuzungen beseitigt werden, damit der Radverkehr im Blickfeld der abbiegenden Autos ist. Wo immer möglich soll der Radweg vor der Kreuzung auf die Straße verlegt werden. Um Konflikte mit dem Fußverkehr zu reduzieren, sollen auch nicht benutzungspflichtige Radwege klar als solche erkennbar sein und insbesondere an Gefahrenstellen markiert werden, beispielsweise durch Fahrradpiktogramme oder weiße Streifen.

6. „GRÜNE WELLE“ FÜR DEN RADVERKEHR

Auf wichtigen Strecken wollen wir die Grünphasen so schalten, dass Radfahrerinnen und Radfahrer bei durchschnittlicher Geschwindigkeit mindestens fünf aufeinanderfolgende Ampeln ohne Halt überqueren können.

7. RISIKEN AN BAUSTELLEN ABBAUEN

Bei Baustellen müssen stets die Bedürfnisse von Radfahrerinnen und Radfahrern berücksichtigt werden. Konflikte zwischen Rad-, Fuß- und Autoverkehr müssen dabei vermieden werden. Soweit möglich soll der Radverkehr dabei eine eigene Spur bekommen. Die Vermeidung von Sicherheitsrisiken für schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern muss Vorrang vor einem zügigen Vorankommen des Autoverkehrs haben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrslenkung sollen für diese Prioritätensetzung eine klare Anweisung bekommen und für die Umsetzung geschult werden.

8. GUTES PARKEN – AUCH FÜR RÄDER

Berlin braucht deutlich mehr Fahrradparkplätze, gerade in der Nähe von U- und S-Bahnhöfen, vor Geschäften und auf öffentlichen Plätzen. An den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten wie z.B.: Ostkreuz, Hauptbahnhof, Südkreuz, Zoo oder Gesundbrunnen sollen Fahrradparkhäuser gebaut werden.

9. MEHR GELD FÜR DEN RADVERKEHR

Berlin gibt noch immer weit weniger für den Radverkehr aus, als es der Senat in seiner Radverkehrsstrategie mit 5 Euro pro Einwohner*in und Jahr angestrebt hat. 2015 waren es inklusive der Bundesmittel (GRW-Mittel) nur 3,40 Euro. Die eingestellten Mittel wurden in den letzten Jahren zudem oft nicht ausgeschöpft. Der nationale Radverkehrsplan empfiehlt zehn Euro. Wir Grüne schlagen hier ganz konkret vor, in Zukunft die Mittel zu verdreifachen.

10. DAMIT ES VORAN GEHT: MEHR PERSONAL

Fortschritte für den Radverkehr gibt es nur, wenn unsere Verwaltungen mehr Zeit dafür investieren. Berlin braucht dazu eine bessere Personalausstattung für den Radverkehr: zehn Vollzeitstellen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (inklusive der Verkehrslenkung) und je eine Stelle in den Bezirken.

ZUM HINTERGRUND – ZAHLEN UND FAKTEN

Unfälle:

- Allein im Jahr 2015 gab es fast 7800 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung, das sind ca. 1500 Unfälle mehr als im Jahr 2000.

- Hauptunfallursache gegenüber Radfahrer*innen sind mit über 1500 Fällen Fehler beim Abbiegen, danach folgen mit 600 Fällen verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen.
- 2014 und 2015 wurden jeweils 10 Radfahrer*innen bei Unfällen getötet. 2016 kamen bis Mai schon 7 Radfahrer*innen ums Lebens – obwohl die Fahrradsaison erst begonnen hat.

Finanzmittel:

- 2015 wurden inklusive GRW-Mittel ca. 12 Millionen Euro für den Radverkehr ausgegeben, das bedeutet ca. 3,40 Euro pro Einwohner*in und Jahr. Die Berliner Radverkehrsstrategie sieht jedoch 5 Euro und der nationale Radverkehrsplan sogar 10 Euro vor. Im Vergleich dazu: Paris investiert ca. 12 Euro pro Einwohner*in und Jahr, Kopenhagen 21 Euro und Groningen sogar 105 Euro.
- In den letzten fünf Jahren sind in Berlin mehr als 6 Millionen Euro an eingeplanten Mitteln für den Radverkehr nicht ausgegeben worden!

Länge der Radverkehrsanlagen:

- Das gesamte übergeordnete Straßennetz hat eine Länge von circa 1600 Kilometern.
- Nach Stand 2015 befinden sich auf rund 735 Kilometern dieser Straßen Radverkehrsanlagen – und zwar:
 - (nur) 143 Kilometer Radfahr- und Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen.
 - 484 Kilometer mit baulichen (Bordstein-)Radwegen, die oft zu schmal und in einem schlechten Zustand sind.
 - 108 Kilometer sind gemeinsame Geh- und Radwege oder für den Radverkehr freigegebene Gehwege.
- Hinzu kommen rund 50 Kilometer Straße mit für den Radverkehr freigegebenen Bussonderfahrstreifen.
- Paris plant in fünf Jahren sein Radverkehrsnetz von 700 Kilometer auf 1400 Kilometer Länge zu verdoppeln. Berlin schaffte gerade einmal 7 Kilometer pro Jahr in den Jahren 2013 und 2014.

Radverkehrsanteil:

- Der Radverkehrsanteil liegt in Berlin bei 13 Prozent – in Kopenhagen dagegen bei 36 Prozent und in Münster bei 37 Prozent.