

Masterplan Fahrrad Grünes Programm zur Förderung des Fahrradverkehrs in Berlin



Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale
Verknüpfung

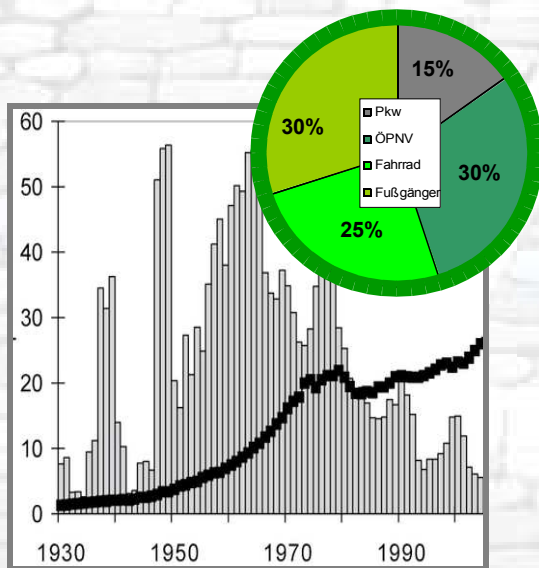
Kosten und
Finanzierung

Inhalt

- Kapitel 1 Hintergrund und Zielsetzung
- Kapitel 2 Velorouten
- Kapitel 3 Mehrspurige Hauptverkehrsstraßen
- Kapitel 4 Einspurige Hauptverkehrsstraßen
- Kapitel 5 Fahrrad und ÖPNV
- Kapitel 6 Die Umweltspur
- Kapitel 7 Lichtsignalanlagen
- Kapitel 8 Sonderlösungen
- Kapitel 9 Intermodale Verknüpfung mit ÖPNV
- Kapitel 10 Kosten und Finanzierung

Masterplan Fahrrad

- Grünes Programm zur Förderung des Fahrradverkehrs in Berlin



Kapitel 1 Hintergrund und Zielsetzung



Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge – Es ist die Aufgabe der Politik, diese auch in Zeiten knapper und teurer Rohstoffe zu gewährleisten

Die Grüne Botschaft:

Berlin muss bei einem MIV-Anteil von 15% aller Wege lebensfähig sein. Das heißt: E-Mobility mit minimalem Stromverbrauch fördern!



Den **elektrischen ÖPNV** ausbauen, R- S- und U-Bahnen effizient betreiben, Straßenbahnen verlängern.

Vorteil der Straßenbahn:

Oberleitungen machen teure Akkus überflüssig!



Gute Voraussetzungen für „Elektrischen Individualverkehr“ schaffen, **Elektrofahrräder (Pedelecs)** verbrauchen 250 Watt – Ein Elektroauto (16.000 W) damit so viel wie 64 Pedelecs!

Vorteil des Pedelecs: jederzeit an Steckdosen in der Wohnung aufladbar und für jeden erschwinglich!

- Hintergrund
- Velorouten
- Mehrspurige Hauptstraßen
- Einspurige Hauptstraßen
- Fahrrad & ÖPNV
- Umweltspur
- Lichtsignale
- Sonderfall
- Intermodale Verknüpfung
- Kosten und Finanzierung

Um die Berliner auf eine gute Zukunft mit viel weniger ÖL vorzubereiten müssen jetzt verkehrspolitisch die Weichen gestellt werden

Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige Hauptstraßen

Einspurige Hauptstraßen

Fahrrad & ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale Verknüpfung

Kosten und Finanzierung

ÖPNV:



Fahrrad:



Bisherige Grüne Botschaften:

- Masterplan Straßenbahn
- Masterplan Beschleunigung von Bus&Tram
- Regionalverkehrskonzept
- Ausschreibung der S-Bahn mit viel besseren und dichteren Taktfolgen

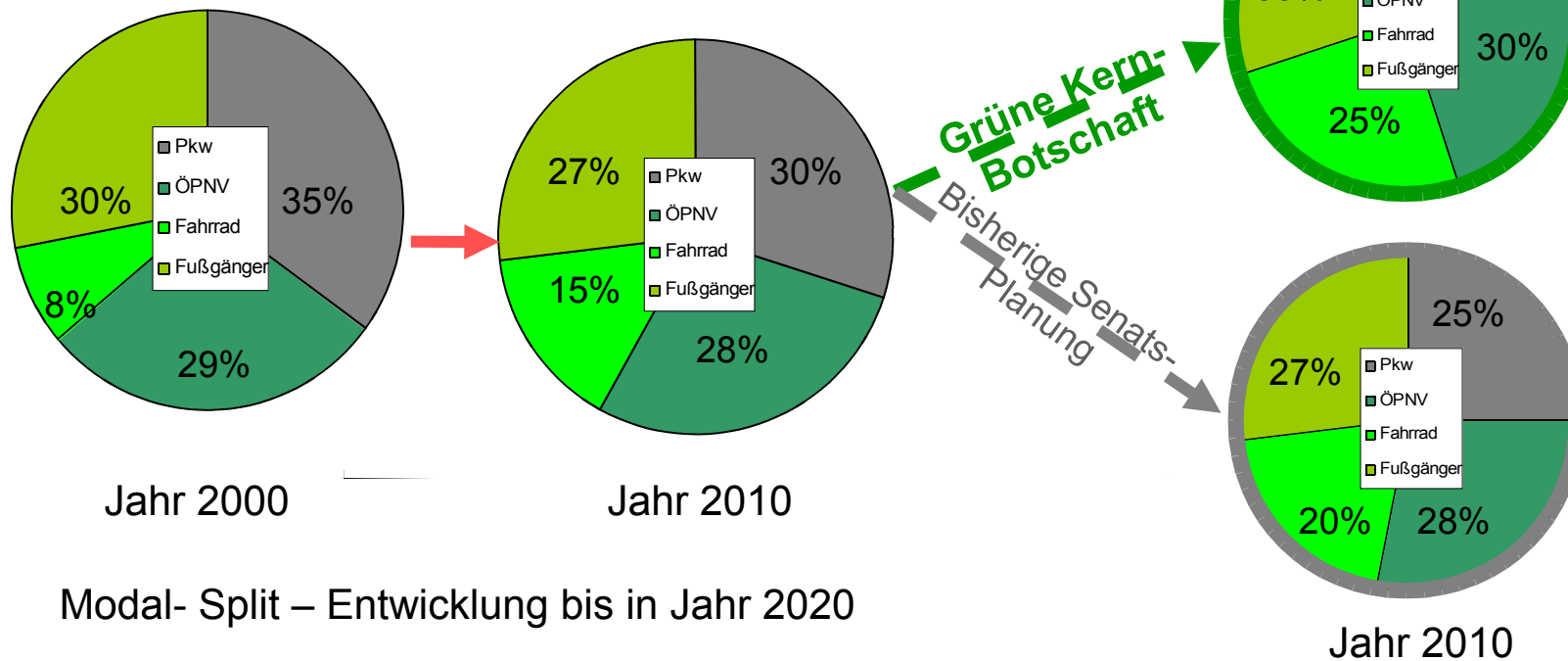
Neue Grüne Botschaft:

Masterplan Fahrrad

- Aufbauend auf bestehenden Konzepten, u.a. dem „Masterplan Beschleunigung von Bus&Tram“

Grüne Kern- Botschaft: Berlin muss darauf vorbereitet werden, dass ein auf 15% sinkender MIV-Anteil zu keinen Mobilitätseinschränkungen führt - beispielsweise durch den massiven Ausbau der Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen (75% bis 2016, 90% bis 2020)

- Hintergrund
- Velorouten
- Mehrspurige Hauptstraßen
- Einspurige Hauptstraßen
- Fahrrad & ÖPNV
- Umweltspur
- Lichtsignale
- Sonderfall
- Intermodale Verknüpfung
- Kosten und Finanzierung



Hintergrund

Der Radverkehr hat eine steigende Bedeutung für Berlin – einige Zahlen

Velorouten

- Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 6% 1990 auf 13-15% 2011
- Bis 2020 wird lt. bestehender Planungen eine Steigerung auf etwa 20% erwartet,
- beim Radverkehrsanteil im Binnenverkehr zwischen den Stadtquartieren bis zu 35%
- Das Fahrrad etabliert sich im Mobilitätsverhalten aller Bevölkerungsgruppen
- Es gibt ca. dreimal so viele Fahrräder wie Autos in Berlin

Mehrspurige Hauptstraßen

Einspurige Hauptstraßen

Fahrrad & ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale Verknüpfung

Kosten und Finanzierung

Durch den Radverkehr...

...wird die Verkehrsbelastung verringert bzw. steigt nicht weiter an

...werden Straßenanwohner weniger belastet

...nimmt die Luftbeeinträchtigung ab

...wird Benzin und Geld gespart

...wird durch die Bewegung die eigene Gesundheit gefördert

...wird für immer mehr Menschen das Grundbedürfnis nach Mobilität gesichert

...werden die Kosten für Straßeninstandsetzungsmaßnahmen verringert

Grüne Botschaften Kapitel 1 – Hintergrund

- Die weltweite Erdölförderung stagniert, die Zahl der Funde nimmt immer weiter ab
- Nach den Prognosen sinkt bis 2020 die Fördermenge weltweit zwischen -3,5 und -6,5%
- Neue Antriebstechnologien lassen auf sich warten, Elektroautos werden für viele Menschen unerschwinglich bleiben
- Berlin muss darauf vorbereitet sein wenn im Jahr 2020 aufgrund der hohen Kosten nur noch 15% der Wege mit dem MIV durchgeführt werden können
- Entsprechend muss die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und der Radverkehrsanlagen ausgebaut werden
- Das betrifft die Velorouten und allen Strecken des Hauptverkehrsstraßennetzes

Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale
Verknüpfung

Kosten und
Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 1 **– Zielsetzung des Masterplans**

- Velorouten sind dort zu planen wo die tatsächliche, am Alltag orientierte Nachfrage besteht
- 75 % aller Hauptstraßen des Hauptverkehrsstraßennetzes sind bis Ende der Legislaturperiode mit attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen auszustatten, bis 2020 sollen es 90% sein
 - Lösungen für mehrspurige Hauptverkehrsstraßen entwickeln
 - Lösungen für einspurige Hauptverkehrsstraßen entwickeln
- Tragfähige verkehrliche Lösungen für die Schnittstelle Fahrrad – ÖPNV realisieren, die beiden Verkehrssystemen gerecht werden
- Lichtsignalanlagen fahrradfreundlich gestalten, restriktive Fahrradsignale entfernen, Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen wieder deutlich senken
- Verkehrliche Lösungen für besonders anspruchsvolle Problemstellungen entwickeln
- Die intermodale und tarifliche Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV verbessern

Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

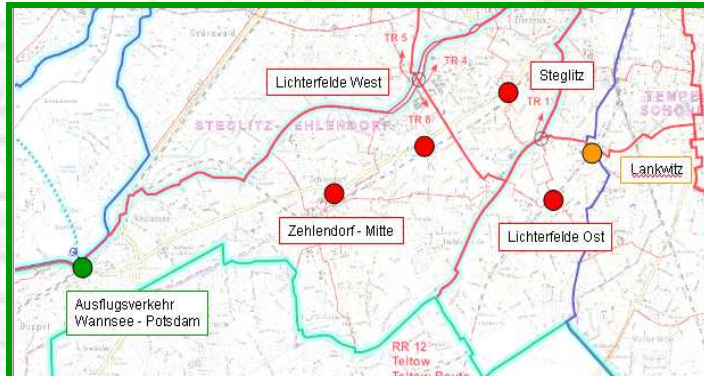
Intermodale
Verknüpfung

Kosten und
Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 2 – Velorouten

- Velorouten müssen sich an den alltäglichen Verkehrsbedürfnissen orientieren und dürfen nicht an zentralen Zielen und bezirklichen Zentren vorbeiführen
- Die Qualität muss zum Radfahren geeignet sein, auch für wenig geübte
- Schon heute gibt es beliebte Fahrradstrecken, welche in das Routenkonzept einbezogen werden können
- Besonders günstig ist es wenn sich die Routen an bereits bestehenden Radverkehrsströmen orientieren

Beispiel: Senats- Veloroutenkonzept in Zehlendorf



Weddigenweg: Katastrophal



Hochbaumstraße: Ideal



Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige Hauptstraßen

Einspurige Hauptstraßen

Fahrrad & ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

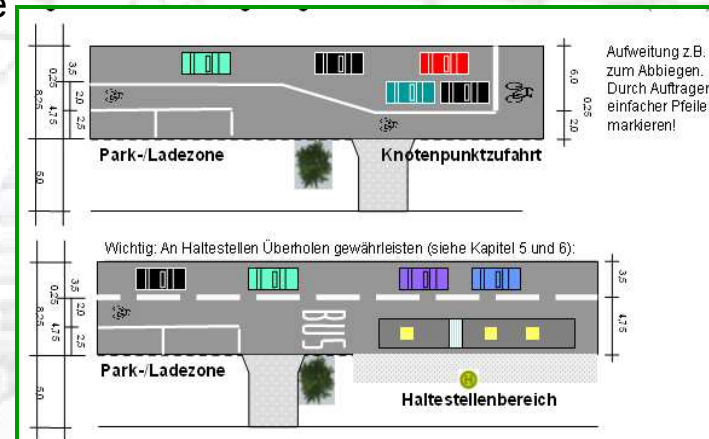
Sonderfall

Intermodale Verknüpfung

Kosten und Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 3 – mehrspurige Hauptverkehrsstraßen

- Die überwiegende Mehrzahl der Hauptverkehrsstraßen wie die Sonnenallee, die Leipziger Straße, der Tempelhofer Damm, oder die Potsdamer Chaussee verfügen nicht über adäquate Radverkehrsanlagen
- Dabei sind alle Straßenzüge für die Anlage leistungsfähiger Radfahrstreifen geeignet – teilweise ist sogar die Beibehaltung von zwei Fahrspuren möglich
- In vielen Fällen ist es sinnvoll, bestehende Radwege zum Parken und Laden zu nutzen und den heutigen Parkraum mit Fahrradstreifen zu versehen
- So kann dem Bedarf nach Park-/Ladezonen Rechnung getragen werden
- Vor Knotenpunkten ist in der Regel eine Aufweitung des Zufahrtbereiches möglich, sodass sich Pkw nebeneinander aufstellen können



Beispiel Sonnenallee (Neukölln)

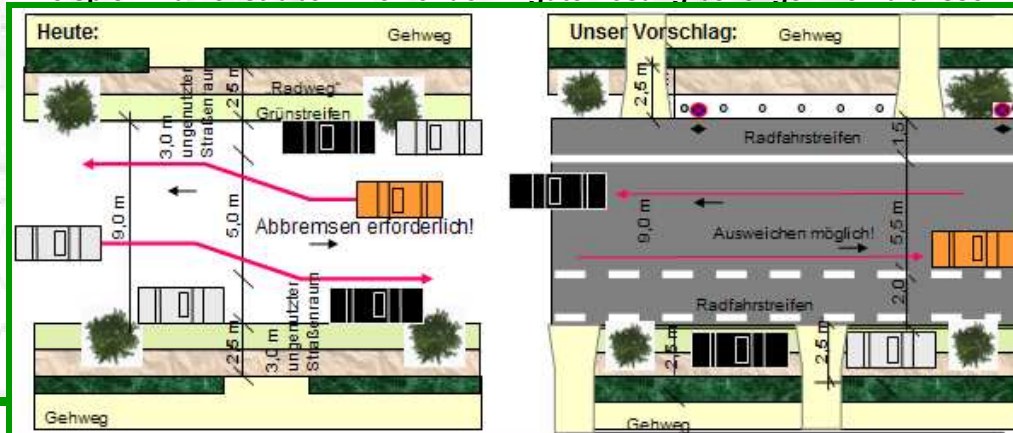
- Hintergrund
- Velorouten
- Mehrspurige Hauptstraßen**
- Einspurige Hauptstraßen
- Fahrrad & ÖPNV
- Umweltspur
- Lichtsignale
- Sonderfall
- Intermodale Verknüpfung
- Kosten und Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 4 – einspurige Hauptverkehrsstraßen

- Die überwiegende Mehrzahl der Hauptverkehrsstraßen verfügt über völlig marode und unsichere Radwege aus den 1960er – 1980er Jahren
- Zudem sind häufig überdimensionierte MIV-Spuren vorhanden, welche kurzfristig die Anordnung eines einseitigen Radfahrstreifens zulassen
- Bei fehlenden Ein-/Ausgängen und einem geringen Fußgängeraufkommen ist die gemeinsame Nutzung der Geh- /Radwegfläche durch Fußgänger und Radfahrer möglich. Wichtig ist das managen der gemeinsamen Rücksichtnahme

- In vielen Fällen macht es Sinn, bestehende Radwege zum Parken und Laden und die heutige Parkspur /-raum für die Anlage adäquater Fahrradstreifen zu nutzen

Beispiel: Mühlenstraße in Zehlendorf – gute Lösung bei engen Verhältnissen



Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige Hauptstraßen

Einspurige Hauptstraßen

Fahrrad & ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

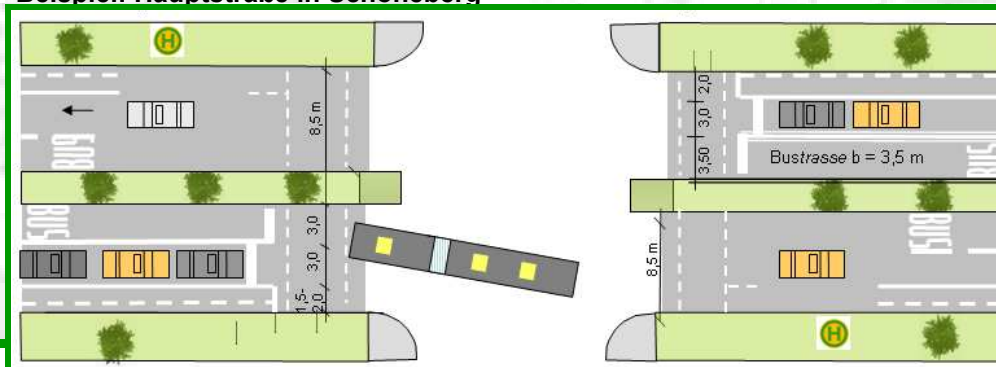
Intermodale Verknüpfung

Kosten und Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 5 – Fahrrad und ÖPNV

- An Schnittstellen zwischen Fahrradfahrern und ÖPNV wie Busspuren und Haltestellenbereichen besteht erhebliches Konfliktpotential
- Busspuren weisen häufig eine zu geringe Breite auf und an Radwegen sind Konflikte mit wartenden Fahrgästen oder Ein- und Aussteigern unvermeidlich
- Dabei könnten sich beide Systeme gut vertragen – so ist beispielsweise bis zu einer Länge von 100m auch eine 3,0m breite Busspur möglich, vorausgesetzt es gibt in diesem Bereich keine Haltestelle. Regelbreite der Busspur ist 4,75m (siehe Kapitel 6, Umweltspur)

Beispiel: Hauptstraße in Schöneberg



Grüne Botschaften Kapitel 6 – Die Umweltspur

- Viele Straßenzüge mit hoher Busfrequenz (Hindenburgdamm, Hauptstraße, Sonnenallee, Goerzallee) verfügen über unzureichende oder überhaupt keine Radverkehrs- oder Busbeschleunigungsmaßnahmen
- Es gilt, zu Gunsten des ÖPNV und des Radverkehrs gemeinsame Lösungen zu finden, welche beiden Systemen gerecht wird: Eine Möglichkeit ist die Umweltspur die optimal 4,75m, im Zufahrtsbereich von Knotenpunkten ohne Haltestelle 3,0m breit ist
- Die Breite von 4,75m ist erforderlich, damit Radfahrer an den an Haltestellen wartenden Busse sicher vorbeifahren und Busse wiederum Radfahrer überholen können
- Wird die Mindestbreite von mindestens 4,25m nicht erreicht ist eine 24-Stündige Gültigkeitszeit vorzusehen

Beispiel: Hindenburgdamm in Lichterfelde



Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige Hauptstraßen

Einspurige Hauptstraßen

Fahrrad & ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale Verknüpfung

Kosten und Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 7 – Lichtsignalanlagen

- Die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen sind in den vergangenen Jahren stark verlängert worden – zum Vorteil des MIV, zum Nachteil von Radfahrern
- Damit ist auch die Geschwindigkeit von Bussen und Straßenbahnen seit 2003 kontinuierlich gesunken
- Zum Teil müssen Fußgänger und Radfahrer an Fußgänger-Anforderungsanlagen ein rot – grün – Verhältnis von 20 : 1 hinnehmen, mit bis zu 100 sec Anforderungszeit
- Das kann tödliche Folgen haben. Beispiel Seestraße/Nordufer: Zwei getötete Radfahrer innerhalb eines Jahres an der Veloroute!
- Richtwert ist, dass Anforderungszeiten 20 Sekunden nicht überschreiten, die Grünphase muss 1/3 der Rotphase betragen
- Letzteres sollte grundsätzlich für Fußgänger und Radfahrer gelten
- Fahrradsignale, welche den Radverkehr mehr behindern als fördern sind generell zu entfernen



Beispiel: Tempelhofer Damm

Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

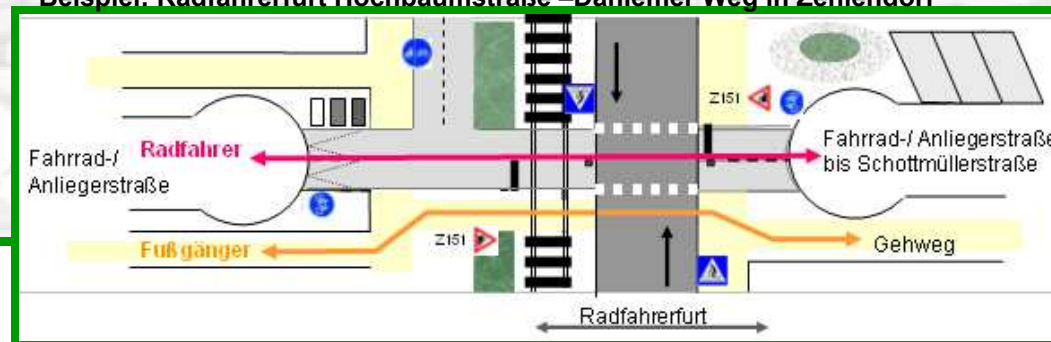
Intermodale
Verknüpfung

Kosten und
Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 8 – Sonderlösungen

- Insbesondere Velorouten können ihre Wirkung nur mit Sonderlösungen wie z.B. Radfahrerfurten (Querungshilfen analog Zebrastreifen) entfalten
- Diese kommen zur Geltung, wenn die Veloroute vom übrigen Verkehr befreit ist
- Wichtig ist, dass bei diesen Lösungen die Sichtbeziehungen gewahrt werden
- Auch komplizierte verkehrliche Aufgabenstellungen (siehe Beispiel mit einer parallel verlaufenden Bahntrasse) können so gelöst werden
- Auf den Einbau einer kostspieligen und nur längerfristig zu realisierenden Lichtsignalanlage kann so verzichtet werden
- Ganzheitliche Verkehrslösungen einschließlich alternative MIV- Fahrmöglichkeiten sind gefragt

Beispiel: Radfahrerfurt Hochbaumstraße –Dahlemer Weg in Zehlendorf



Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale
Verknüpfung

Kosten und
Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 9 - Intermodale Verknüpfung mit ÖPNV

- Neu zu beschaffende S- und U-Bahnwagen sind mit deutlich besseren und handhabbaren sowie mehr Fahrradstellplätzen auszustatten, entsprechende Multifunktionsflächen fahrradfreundlich zu gestalten
- Die tarifliche Gestaltung der Fahrradmitnahme ist auf Jahres- und Halbjahreskarten (Saisonkarten) auszudehnen
- Die Zahl der Fahrradständer reicht an R- U- S- und Straßenbahnen bei weitem nicht aus und ist deutlich zu erhöhen
- Die Fahrradmitnahme ist auf das gesamte Omnibus- Nachtnetz auszuweiten
- Fahrrad- Verleihstationen in den ÖPNV integriert nach dem „Pariser Modell“ umsetzen



Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale
Verknüpfung

Kosten und
Finanzierung

Grüne Botschaften Kapitel 10 – Finanzierung

- Grundprinzip muss sein, dass alle zur Verfügung stehenden Mittel den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung tragen und nicht vor allem dem Freizeitverkehr
- Hierzu zählen schwerpunktmäßig das Hauptverkehrsstraßennetz und die Verzahnung mit dem ÖPNV sowie Velorouten welche die alltäglichen Verkehrsbedürfnisse abbilden
- Bei allen Sanierungsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz ist die räumliche Neuordnung zu Gunsten des Radverkehrs und ÖPNV zu berücksichtigen
- Die Anlage von Radverkehrsanlagen reduziert den zukünftigen Sanierungsbedarf So eingesparte Mittel können ebenso in weitere Radverkehrsprojekte investiert werden
- Das Fahrradabstellkonzept ist GVFG- förderfähig und beschleunigt umzusetzen
- Alle Formen der EU-Finanzierung sind in Bezug auf ihre Verwendbarkeit für Radverkehrsanlagen zu prüfen

Hintergrund

Velorouten

Mehrspurige
Hauptstraßen

Einspurige
Hauptstraßen

Fahrrad &
ÖPNV

Umweltspur

Lichtsignale

Sonderfall

Intermodale
Verknüpfung

Kosten und
Finanzierung