

12.09.2011

Seite 1 von 3

MASTERPLAN RADVERKEHR

Hintergrund und Zielsetzung

Die Infrastruktur für den Fahrradverkehr liegt derzeit um Längen hinter dem Bedarf zurück. Hieraus ergeben sich Konflikte und Gefährdungspotenziale, die vermieden werden sollten. Der unvermeidbare Preisanstieg für fossile Treibstoffe und die fehlende Verfügbarkeit preiswerter Antriebsalternativen machen Prognosen wahrscheinlich, nach denen der Anteil des motorisierten Individualverkehrs stärker schrumpft als bislang angenommen.

Eine große politische Herausforderung ist deshalb, auch dann noch Mobilität zu garantieren, wenn der motorisierte Individualverkehr weiter abnimmt. Die Mobilität kann dann gewährleistet werden, wenn die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Radverkehrsanlagen zügig verbessert wird. In einem Masterplan ÖPNV-Beschleunigung, einem Masterplan Tram und einem S-Bahn-Konzept haben wir bereits wesentliche Vorschläge für die Optimierung des ÖPNV erarbeitet.

Ein ebenso grundsätzliches Konzept ist unser **Masterplan Radverkehr**. Berlin braucht ein alltagstaugliches, flächendeckendes Radverkehrsnetz.

Velorouten

Velorouten sind dort zu planen, wo die tatsächliche, am Alltag orientierte Nachfrage besteht. Die bestehenden Velorouten entsprechen bislang in erster Linie eher touristischen Anforderungen. Oft führen sie nicht direkt in die Stadtteilzentren, sondern an ihnen vorbei. Das muss geändert werden. Unser Ziel ist es, 75 Prozent aller Hauptstraßen des Hauptverkehrsstraßennetzes bis Ende der Legislaturperiode mit attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen auszustatten. Bis 2020 könnten es 90 Prozent sein. Hierzu sind passgenaue Verkehrslösungen zu entwickeln.

Radverkehrsanlagen müssen auch tatsächlich zum Radfahren geeignet sein. Ein besonders gutes Beispiel für schlechte Fahrradplanung ist die als Fahrradroute ausgewiesene Weddingenweg in Steglitz mit Kopfsteinpflasterung.

12.09.2011

Seite 2 von 3

Hauptverkehrsstraßen

Derzeit verfügt die überwiegende Mehrzahl der Hauptverkehrsstraßen wie die Sonnenallee, die Leipziger Straße, der Tempelhofer Damm oder die Potsdamer Chaussee nicht über geeignete 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, Park- und Ladezonen auf die bestehenden Radwege zu verschieben und den heutigen Parkraum mit Fahrradstreifen zu versehen. Vor Knotenpunkten ist in der Regel eine Aufweitung der Stellflächen für Pkws möglich, so dass sich die Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können. Da die Durchlassfähigkeit der Verkehrsknoten über die Leistungsfähigkeit von Straßen entscheidet, wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch diese Maßnahmen nicht eingeschränkt.

Bislang verfügen nur 200 km von insgesamt 1500 km Hauptverkehrsstraßen über Fahrradspuren.

Bei den übrigen Radverkehrsanlagen handelt es sich ganz überwiegend um völlig marode und unsichere Radwege aus den 1960er – 1980er Jahren.

Lichtsignalanlagen

Die Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen müssen wieder deutlich gesenkt werden. Mit der Verlängerung der Umlaufzeiten in den letzten Jahren ist auch die Geschwindigkeit von Bussen und Straßenbahnen gesunken. Fußgänger und Radfahrer an Fußgänger-Anforderungsanlagen müssen bis zu 100 Sekunden Anforderungszeit in Kauf nehmen. Das kann zu tödlichem Fehlverhalten führen, zum Beispiel an der Seestraße/Nordufer. Dort wurden innerhalb eines Jahres an der Veloroute zwei Radfahrerinnen beim Überqueren der Straße getötet. Die Anforderungszeiten sollen 20 Sekunden nicht überschreiten.

Fahrrad und ÖPNV

An Schnittstellen zwischen FahrradfahrerInnen und ÖPNV wie z.B. auf Busspuren und in Haltestellenbereichen besteht oft erhebliches Konfliktpotential. Die Busspuren weisen oft eine zu geringe Breite auf oder es kommt an Radwegen zu unvermeidlichen Konflikten

12.09.2011

Seite 3 von 3

zwischen wartenden Fahrgästen oder Ein- und Aussteigern. Viele Straßenzüge mit hoher Busfrequenz (Hindenburgdamm, Hauptstraße, Sonnenallee, Goerzallee) haben unzureichende oder überhaupt keine Radverkehrsanlagen oder Busspuren.

Hier müssen zu Gunsten des ÖPNV und des Radverkehrs Lösungen gefunden werden, die beiden Systemen gerecht werden. Beide Systeme können sich gut vertragen, wenn man dem Grundsatz folgt, dass die Busspur eine Regelbreite von 4,75m erhält. 3,0m breite Busspuren sind für Rad- und Busverkehr nur für kurze Streckenabschnitte geeignet, sofern keine Haltestelle vorhanden ist und die Strecke nicht länger als 100 Meter ist.

Intermodale Verknüpfung mit ÖPNV

Die Mitnahmebedingungen für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln sollen erleichtert werden. Dafür sind neu zu beschaffende S- und U-Bahn-Wagen mit mehr und mit deutlich besser handhabbaren Fahrradstellplätzen auszustatten. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme soll auf das Omnibus-Nachnetz ausgeweitet werden. Die tarifliche Gestaltung der Fahrradmitnahme ist auf Jahres- und Halbjahreskarten (Saisonkarten) auszudehnen. Die Zahl der Fahrradständer reicht an R-, U-, S- und Straßenbahnhaltestellen und öffentlichen Gebäuden bei weitem nicht aus und ist deutlich zu erhöhen. Auch EigentümerInnen von Läden und Betrieben müssen für den Bedarf an Abstellvorrichtungen sensibilisiert werden. Darüber hinaus ist ein Fahrradverleihsystem nach dem Pariser Vorbild anzustreben.

Kosten und Finanzierung

Das Fahrradabstellkonzept ist nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) förderfähig und kann beschleunigt umgesetzt werden. Darüber hinaus sind alle EU-Förderprogramme auf ihre Verwendbarkeit für die Finanzierung von Radverkehrsanlagen zu prüfen.

Bei allen Sanierungsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz ist die räumliche Neuordnung zugunsten des Radverkehrs und des ÖPNV zu berücksichtigen. Die Anlage von Radverkehrsanlagen reduziert den zukünftigen Sanierungsbedarf. Auf diese Weise eingesparte Mittel können in weitere Radverkehrsprojekte investiert werden.