



**VOLKS-  
ENTSCHEID  
FAHRRAD**

# Der Entwurf des Berliner Radverkehrsgesetzes (BerRG)

**Wichtige Punkte des BerRG  
und eine Stellungnahme zu den Vorwürfen aus der Politik**

Team Volksentscheid Fahrrad

Berlin, 24. Februar 2016



## Überblick

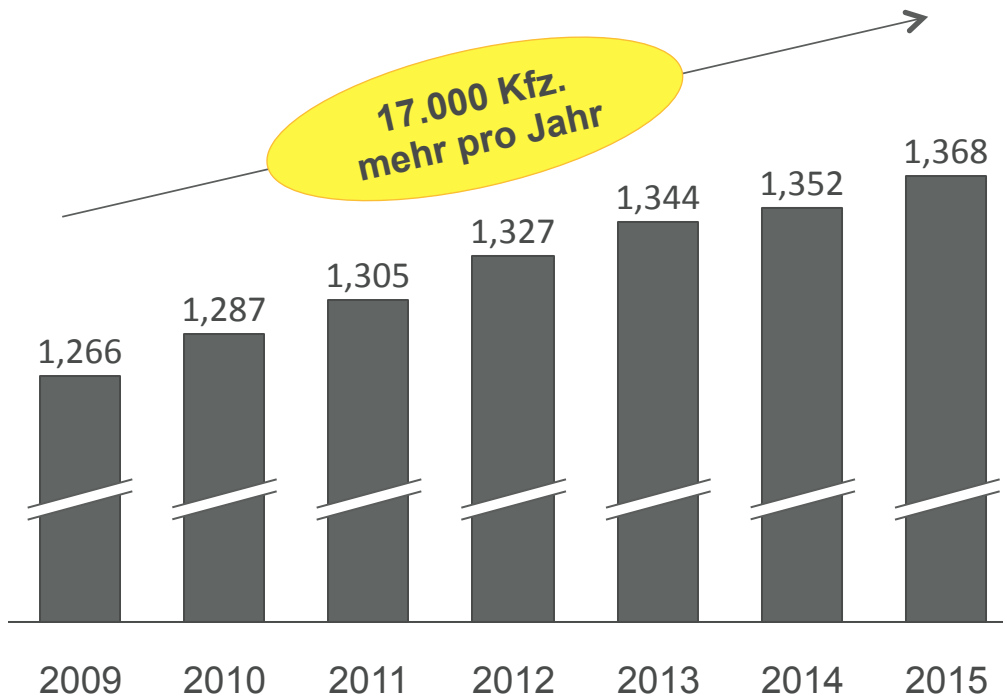
---

- **Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist**
- Die zehn Ziele des BerRG-Entwurfs im Überblick
- Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft
- Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind
- Warum wir jeden von Euch beim Sammeln brauchen

# „Weiter so“ der Verkehrspolitik in einer wachsenden Stadt wird nicht funktionieren



## Zuwachs Kfz-Bestand in Berlin<sup>1</sup>



- Pro Jahr 17.000 zusätzliche Kfz in Berlin = bei 4 Mio. Einwohnern weitere 150.000 Kfz

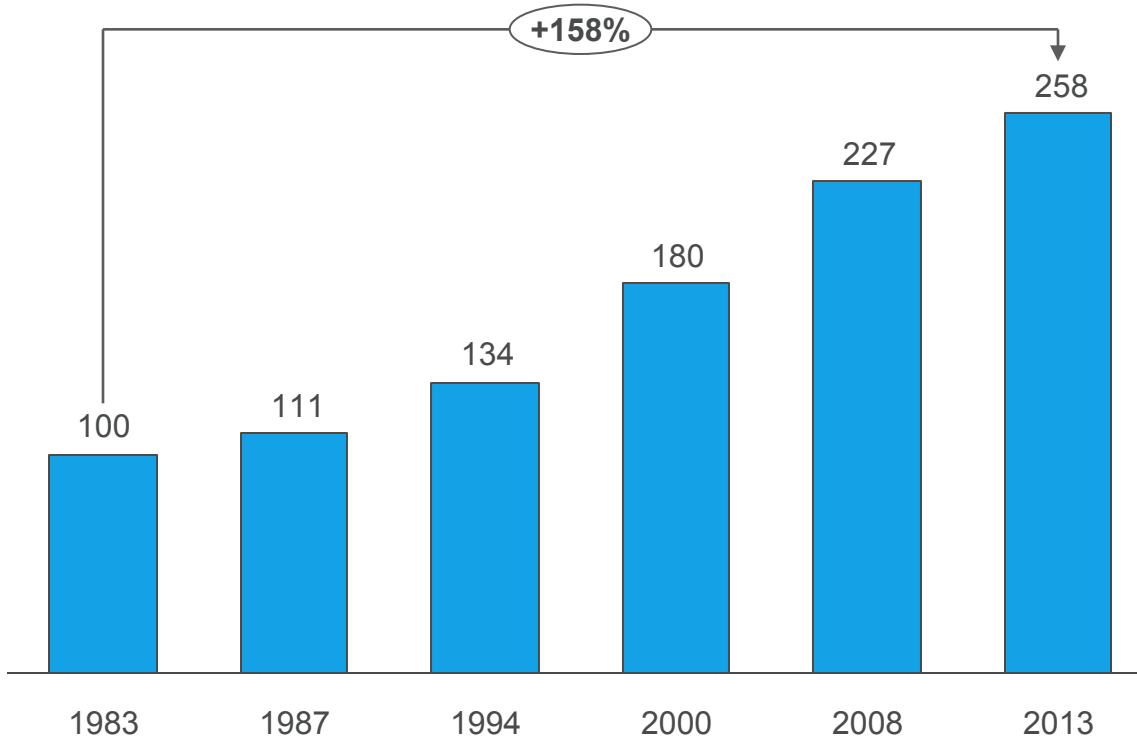
1) Kraftfahrtbundesamt Flensburg, <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/>

# Radverkehr wächst, Pkw-Verkehr schrumpft – Verkehrspolitik reagiert darauf zu wenig

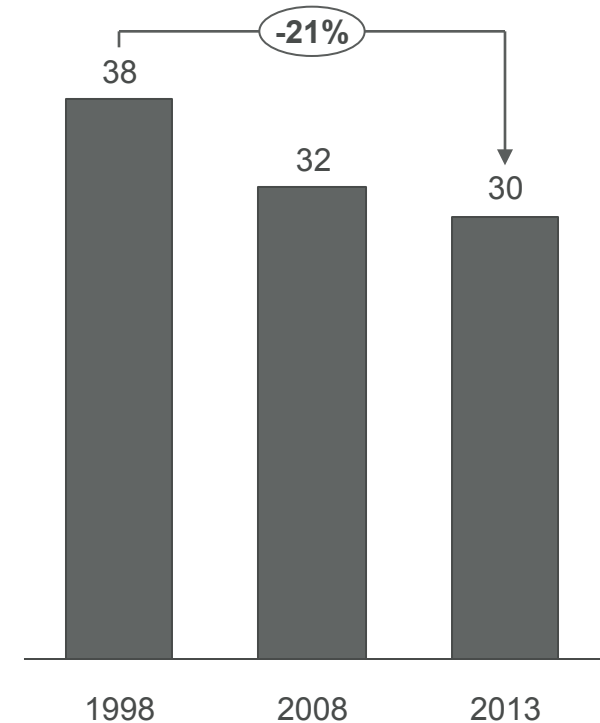


## Entwicklung des Rad- und Pkw-Verkehrs in Berlin in den letzten Jahren

**Wachstum Fahrrad-Verkehr seit 1983**  
(Basis 1983 = 100 als Beginn der Pegelzählungen)



**Rückgang Verkehrsanteil Pkw** (Wege pro Tag/Person in%)



1) Pkw: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/mobilitaet/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet/) und [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/SrV\\_2013\\_Berlin\\_Steckbrief.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/SrV_2013_Berlin_Steckbrief.pdf)

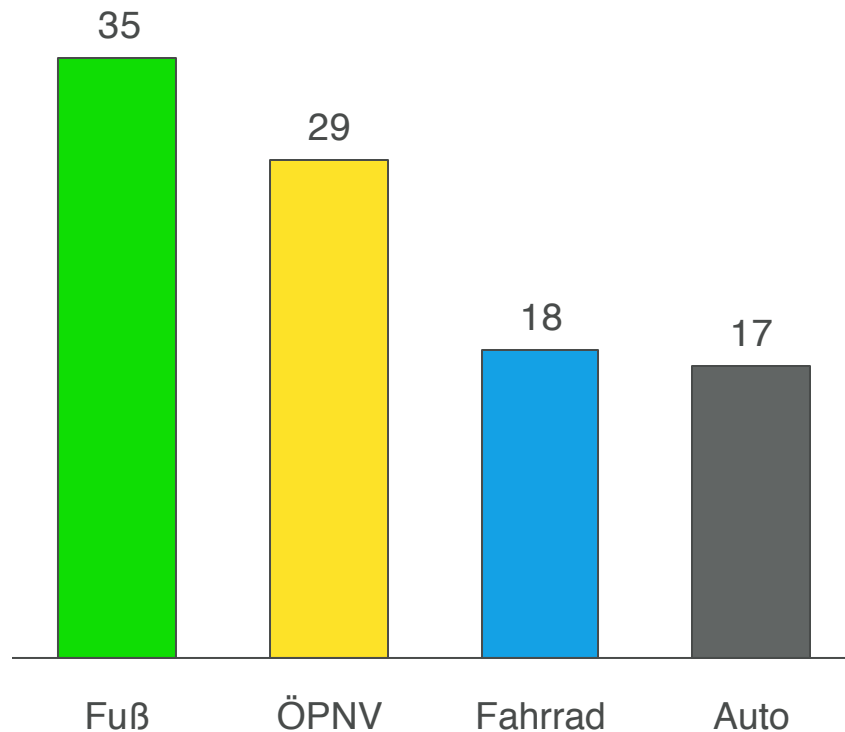
2) Radverkehr: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/download/bericht\\_radverkehr\\_2014.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/download/bericht_radverkehr_2014.pdf)



# Der Autoverkehr war schon 2013 in der Innenstadt die kleinste Verkehrsart



## Verkehrsanteile bzgl. Wege pro Person und Tag je Verkehrsart, Berlin Innenstadt-Ring, 2013



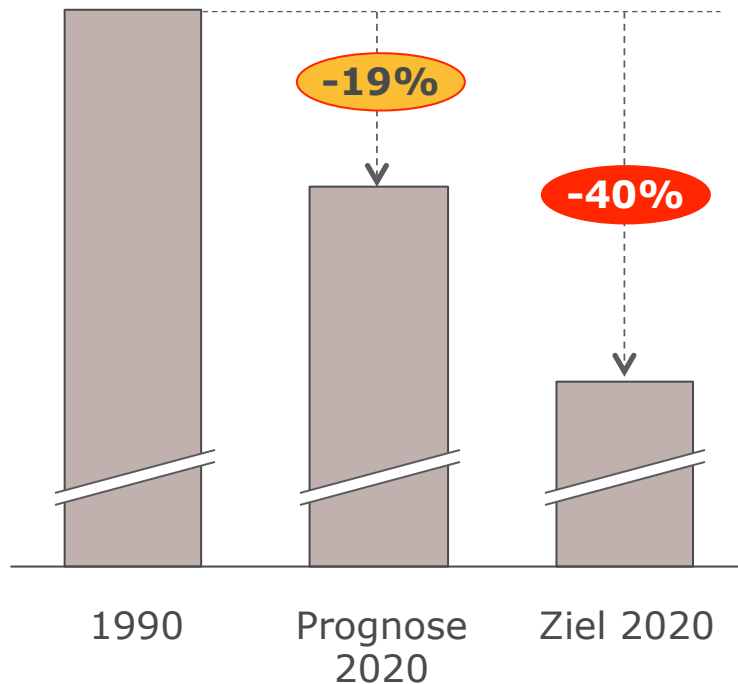
- Seit 2013 lt. Pegelzählmessungen wächst Radverkehr durchschnittlich 5 Prozent pro Jahr
- 2015 dürften es deshalb schon über 20% gewesen sein

# Die Klimaschutz-Strategie wird nur mit einem massiven Ausbau des Radverkehrs erfolgreich



## Berlins Beitrag zur Erreichung von Klimaschutz-Zielen / CO<sub>2</sub>-Ziele und Zielerreichung

CO<sub>2</sub>-Emissionen, Prognosen und Ziele  
(schematisch)



- Berlins Klimaschutz-Ziele sind spätestens seit der Klimakonferenz in Paris überholt und zu wenig ambitioniert
- Eingeleitete Maßnahmen führen bestenfalls zu 19% Einsparung
- Das bisherige kurzfristige Ziel von -40% bis 2020 wird total verfehlt
- Der Radverkehr ist die einzige Möglichkeit, schnell, günstig und effizient CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen



# Angemessenen und keine Utopie

## Unser Anspruch für die Ziele des Volksentscheids Fahrrad



- **Angemessen**, aber nicht überzogen
- **Schnell, mit Pinsel & Farbe** und auch baulich
- **Vernünftiger Vorschlag** für ein gutes Miteinander
- **Vorschläge**, die Hunderte von **Autofahrern als unterstützenswert** bezeichnen
- Eine **sichere und attraktive Infrastruktur**, so dass mehr Menschen **sich trauen, Rad zu fahren**
- Das Konzept für ein **lebenswertes, klimafreundliches Berlin** in einer **wachsenden Stadt**



## Überblick

---

- Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist
- **Die zehn Ziele des BerRG-Entwurfs im Überblick**
- Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft
- Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind
- Warum wir jeden von Euch beim Sammeln brauchen

# Wie Autofahrer die Autobahn, so Radfahrern die Fahrradstraße: breit, schnell, mit Vorfahrt, ohne Störung



## Ziel (1): 350 km sichere Fahrradstraßen auch für Kinder



- Fahrradstraßen werden in **Nebenstraßen** ausgewiesen und bilden das Rückgrat des künftigen **Berliner Fahrradnetzes**.
- Bis 2025 sollen **jedes Jahr mindestens 50 km** neue Fahrradstraßen ausgewiesen werden, um Lücken zu schließen und neue Verbindungen zu schaffen.
- Die Fahrradstraßen und das Netz sind so umzusetzen, dass insbesondere **Einrichtungen für Kinder und Jugendliche**, wie Schulen und Sportplätze, sicher und komfortabel erreichbar sind.
- Die Fahrradstraßen sollen **mindestens fünf Meter breit** sein, möglichst **Vorfahrt** haben und sonstiger Verkehr ist durch entsprechende Maßnahmen einzudämmen.



# Wenn jeder fünfte Berliner mit dem Rad fährt, darf dieser Verkehr auch einen angemessenen Platz haben



## Ziel (2): Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße



- An **allen Hauptverkehrsstraßen** sind gut befahrbare Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen einzurichten.
- **Fußgänger** sollen dabei möglichst nicht eingeschränkt werden.
- Die Breite der Radverkehrsanlage muss ausreichen, dass Radfahrer **sich gegenseitig sicher überholen** können.
- Der **Puffer zu parkenden Kfz beträgt einen Meter**, damit keine Gefahren durch unachtsam geöffnete Autotüren entstehen.
- Der Radverkehr soll **nicht mehr in Busspuren** geführt werden, sondern grundsätzlich eigenen Raum erhalten.

# Kreuzungen, die Todesursache Nummer 1: Schneller nach Unfällen, aber auch jedes Jahr ein Kreuzungspaket



## Ziel (3): 75 weitere Kreuzungen pro Jahr sicher machen



- Berlin baut **jährlich 25 der gefährlichsten Kreuzungen fahrradgerecht um** und ermittelt regelmäßig über einen Radverkehrsdialog, wo Radfahrer sich unsicher fühlen.
- **Nach jedem schweren Unfall** mit Radfahrerbeteiligung muss geprüft werden, ob die Verkehrsführung zu den Unfallursachen zählt. Falls ja, ist die **Kreuzung innerhalb von sechs Monaten** entsprechend **umzugestalten**.
- Bei jedem Umbau werden **klare Sichtbeziehungen** geschaffen, um **Abbiegeunfälle** effektiv zu verhindern.
- Zudem werden **jährlich fünfzig Kreuzungen** mit **sicheren Aufstellstreifen und Radfurten** markiert und so sicherer und übersichtlicher gestaltet.

# Kleinvieh macht auch Mist: Ärgerliche und gefährliche Details schneller beseitigen



## Ziel (4 ): Transparente, schnelle und effektive Mängelbeseitigung



- Radfahrer werden oft durch **vermeintliche Details** am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert. Dazu zählen Wurzelschäden oder unzureichend abgesenkte Bordsteine.
- Derartige **Mängel** sind schnell und nachhaltig zu beseitigen.
- Dazu wird eine Liste mit bestehenden Mängeln erstellt und kontinuierlich aktualisiert.
- Schäden werden **innerhalb von sechs Monaten** behoben. Für **Altfälle** gibt es eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2022.
- Die Kommunikation über **Online-Kanäle** macht die Arbeit der sonst „unsichtbaren“ Helfer und den Stand der Arbeiten für die Öffentlichkeit transparent.



# Einpendler aufs Rad locken, Gehwege befreien, Räder sicher abschließen können: Fahrradparken



## Ziel (5): 200.000 mal Fahrradparken an ÖPNV-Halten und Straßen



- Überall in der Stadt **mangelt es an Abstellmöglichkeiten** für Fahrräder.
- Bis 2025 sollen an allen **Bahnstationen** insgesamt **100.000** neue, sichere Abstellmöglichkeiten mit angeschlossenen Fahrradstationen entstehen.
- Nochmals **100.000** Abstellmöglichkeiten werden in den **Wohngebieten** so aufgestellt, dass sie die Gehwege nicht blockieren.
- Sie werden regelmäßig von offensichtlichen **Fahrradleichen** befreit.
- Bei privaten und öffentlichen **Neubauten** ist eine größere Zahl an Fahrradstellplätzen einzuplanen.

# Volksentscheid jetzt auf für Fußgänger und Bus-Fahrgäste: Grüne Wellen fürs Fahrrad, zu Fuß und den Bus



## Ziel (6): 50 Grüne Wellen fürs Fahrrad



- Bisher wird bei Ampelschaltungen ein zügiges Vorankommen von Radfahrern nicht berücksichtigt. Alle paar Meter anhalten zu müssen nervt und kostet unnötig Zeit und Kraft.
- Bis 2020 sind daher auf **mindestens 50 Abschnitten** von Hauptstraßen **Grüne Wellen für den Radverkehr für 20 km/h** einzurichten.
- Der **ÖPNV erhält Vorrangschaltung**.
- Die **Fußgänger kriegen Grüne Welle für Senioren-Tempo**, so dass sie in einem Rutsch auch über große Kreuzungen kommen.

# Gut für Zehlendorfer oder Köpenicker: Mit dem Rad in die Stadt über lange Strecken in die Stadt pendeln



## Ziel (7): 100 km Radschnellwege für den Pendelverkehr



- **Vier Meter breite Radschnellwege** ermöglichen ein schnelles Vorankommen über weite Strecken.
- Entlang der Hauptpendelströme werden die neuen **Hochgeschwindigkeitstrassen** als Teil des Fahrradrouthenetzes **kreuzungsfrei** durch und um die Stadt führen.
- Bis **2025** werden **mindestens 100 km** dieses Netzes eingerichtet.
- Die einzelnen Routen werden farblich gekennzeichnet und umfassen eine **Länge von acht bis zwölf Kilometern**.



# Mit Fahrrad-Staffeln die Schwächeren zu Fuß und mit dem Rad schützen und Fahrrad-Diebstahl eindämmen



## Ziel (8): Fahrradstaffeln und eine SoKo Fahrraddiebstahl



- Die beste Infrastruktur ist wertlos, wenn sie nicht benutzbar ist.
- **Zugeparkte Fahrradstreifen** gehören in Berlin zum Alltag.
- Mitarbeiter von **Ordnungsamt** und **Polizei** können als **Fahrradstaffel** diese und andere **Sicherheitsverstöße gegen schwächere Verkehrsteilnehmer**, die zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, ahnden.
- Sie betreiben **Aufklärung** und fördern ein rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen.
- Die Aufklärungsquote bei **Fahrraddiebstählen** wird durch die Zentralisierung der Ermittlungsarbeit erhöht.

# In Truppenstärke anrücken, um schneller was Gutes fürs Radfahren zu tun



## Ziel 9 Mehr Planerstellen und zentrale Fahrradabteilungen



- Für die Umsetzung der Ziele des Fahrradgesetzes muss **genügend Personal in der Berliner Verwaltung** zur Verfügung stehen. Dies ist momentan nicht der Fall.
- Es bedarf klarer **Zuständigkeiten**, einer neuen **Priorität** und einem **kräftigen Stellenaufbau**.
- In der **zentralen Fachabteilung** für den Radverkehr laufen die Fäden für alle entsprechenden Belange zusammen.
- In den **Bezirken** und bei der **Verkehrslenkung** werden Koordinierungs- und Planungsstellen eingerichtet, die der Fachabteilung zuarbeiten.
- **Schulung der Mitarbeiter** und Einbindung der Interessenvertretungen fallen ebenfalls in den Aufgabenbereich der Fachabteilung.

# Erziehung ist, wenn man auch im Dunkeln das Messer nicht ableckt: Berlin an viele Radler gewöhnen



## Ziel (10): Berlin für mehr Radverkehr sensibilisieren



- Fahrradfahren macht **Spaß**, ist **erschwinglich**, macht **gesund** und **urban**: Deshalb Der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr **nimmt stetig zu**.
- Andere müssen **dran gewöhnt werden** oder wünschen sich Informationen zum **partnerschaftlichen Verhalten** gegenüber dem steigenden Radverkehr.
- Die breite **Öffentlichkeit** sowie **LKW- und Taxi-Fahrer** sollen mit gezielten **Kampagnen** und **Ausbildungsangeboten** informiert und sensibilisiert werden.
- Der **Abbau aggressiven Verkehrsverhaltens** und die Förderung und Bewerbung der Fahrradmobilität als Teil eines positiven Lebensgefühls stehen dabei im Vordergrund.



## Überblick

---

- Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist
- Die zehn Ziele des BerRG-Entwurfs im Überblick
- **Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft**
- Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind
- Warum wir jeden von Euch beim Sammeln brauchen



# Der Volksentscheid soll den Radverkehr auf 35% steigern und dabei für die Mehrheit den Verkehr verbessern



## Überblick über Ziele und Vorteile für Auto-, ÖPNV- und Fußverkehr <sup>1</sup>

Die 10 Ziele des Volksentscheids Fahrrad	Für Autofahrer	Für Bus- und Bahn-Fahrgäste	Für Fußgänger und Rolli-Fahrer
(1) 350 km sichere Fahrradstraßen auch für Kinder	✓	✓	✓
(2) 2 m breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße		✓	✓
(3) 75 weitere Kreuzungen pro Jahr sicher machen	✓	✓	✓
(4) Transparente schnelle Mängelbeseitigung			✓
(5) 200.000 mal Fahrrad-Parken an ÖPNV-Halten und Straßen	✓	✓	✓
(6) 50 Grüne Wellen fürs Fahrrad		✓	✓
(7) 100 km Radschnellwege für den Pendlerverkehr	✓	✓	
(8) Fahrrad-Staffeln und eine SoKo Fahrrad-Diebstahl	✓	✓	✓
(9) Mehr Planerstellen und zentrale Fahrrad-Abteilungen	✓	✓	✓
(10) Berlin für mehr Radverkehr sensibilisieren	✓	✓	✓

1) Mehr Details unter [www.volksentscheid-fahrrad.de](http://www.volksentscheid-fahrrad.de)



# Der Volksentscheid lockt Autofahrer aufs Rad und macht Platz für die, die auf das Auto angewiesen sind



## Gut für Autofahrer, denn ...

Seit es gute Radwege gibt, steigen viele um:  
Wir haben weniger  
Stau und mehr  
Parkplätze



- Unsere sicheren und attraktiven 350 km **Fahrradstraßen** locken Radfahrer an und machen Platz auf Hauptstraßen (Z1)
- Sichere **Kreuzungen** sorgen für weniger Stress an gefährlichen Stellen (Z3)
- 100.000 sichere **Radabstellplätze** ermöglichen das Rad-ÖPNV-Pendeln und verringern Diebstähle (Z5)
- 100 km **Radschnellwege** können Einpendler zum Umstieg begeistern (Z7)
- Mehr Fahrrad-Staffeln der **Polizei** erwischen auch mehr Zweite-Reihe-Parker (Z8)
- Mehr **Planer** finden bessere Lösungen (Z9)
- Es werden alle für StVO-korrektes Verhalten und für mehr Radverkehr sensibilisiert (Z10)

# Der Volksentscheid macht die BVG-Busse schneller und pünktlicher und verringert Störungen



Gut für Fahrgäste in Bus und Bahn, denn ...

Die vom Radentscheid sorgen dafür, dass meine Busse schneller und pünktlicher fahren



- Unsere sicheren und attraktiven 350 km **Fahrradstraßen** „saugen“ Radfahrer von den Busrouten (Z1)
- Wir fordern die Trennung von **Rad- und Busspuren** und stiften endlich Frieden zwischen Busfahrern und Radfahrern (Z2)
- 100.000 **Radstellplätze** lassen mehr vom Auto aufs Rad und den ÖPNV umsteigen (Z5)
- Wir fordern **Grüne Welle** für Radfahrer und gleichzeitig Bus-Vorrangschaltungen (Z6)
- Die Fahrrad-Staffel der **Polizei** beiseitigt genauso auch Busspur-Parker (Z8)
- Mehr **Planer** finden bessere Lösungen (Z9)
- Radfahrer werden für korrektes Verhalten an Haltestellen **sensibilisiert** (Z10)

# Der Volksentscheid holt die Radler vom Gehweg und sorgt für besseren Fuß- und Rolli-Verkehr



## Gut für Fußgänger und Rollis, denn ...

Weniger Gehweg-Radler und -Parker:  
Das ist gut für uns  
auf dem Gehweg.



Auch uns Rollis  
wird das Leben  
leichter



- Unsere sicheren und attraktiven 350 km **Fahrradstraßen** „saugen“ Radfahrer von den Gehwegen (Z1)
- Wir wollen **Radwege**, die mindestens drei Meter breite Gehwege sicherstellen und Radfahrer von den Gehwegen locken (Z2)
- Wir fordern 100.000 **Radstellplätze**, die drei Meter Platz zur Hauswand halten und ggf. dann auf die Straße kommen (Z5)
- Wir legen bei **Grüner Welle** für Radfahrer auch **senioren-und Rolli-gerechte Ampelräumenzeiten** für Fußgänger fest (Z6)
- Die Fahrrad-Staffeln der **Polizei** sollen noch mehr auf Gehweg-Radler und Gehweg-Parker achten (Z8)
- Mehr **Planer** finden bessere Lösungen (Z9)
- Radfahrer werden für korrektes Verhalten ggü. Fußgängern **sensibilisiert** (Z10)



# Fahrradstraßen, Radschnellwege, Abstellmöglichkeiten: Das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden



Gut für Pendler, Fitness und Gesundheit, denn ...

Täglich mit dem Rad  
auch längere Strecken  
fahren, statt im Stau  
zu sitzen



- 350 km **Fahrradstraßen** erlauben (fast) autofreies Radfahren in der Stadt (Z1)
- Es werden **Radwege** an allen Hauptstraßen für das tägliche Einpendeln mit dem Rad eingerichtet (Z2)
- 200.000 **Radstellplätze** ermöglichen das **sichere Anschließen teurer Räder in der Stadt** und an **ÖPNV-Haltestellen** in Fahrrad-Boxen oder -Parkhäusern (Z5)
- Die **Grünen Wellen** für Radfahrer ermöglichen ein kontinuierliches Tempo (Z6)
- 100 km **Radschnellwege** abseits von Straßen laden ein, **Radfahren, Pendeln und Fitness** zu verbinden (Z7)
- Autofahrer werden in korrektem Verhalten gegenüber Radfahrern **sensibilisiert** (Z8 & 10)



## Überblick

---

- Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist
- Die zehn Ziele des BerRG-Entwurfs im Überblick
- Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft
- **Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind**
- Warum wir jeden von Euch beim Sammeln brauchen

# „Unnötig, polarisiert, benachteiligt andere“ – Äußerungen des Senators



## Vorwürfe seitens des Senators für Stadtentwicklung und Umwelt (1/4)



Foto: Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Andreas Geisel (SPD)  
© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

„Der Volksentscheid **polarisiert unnötig** eine verkehrspolitische Debatte“<sup>1</sup>

„... würde auch die **BVG** betreffen, denn Busse kämen dann ebenfalls nicht mehr durch.“<sup>2</sup>

„Was ich nicht möchte, ist, dass sich **eine Verkehrsart radikal gegen alle anderen durchsetzt und alle anderen benachteiligt.**“<sup>2</sup>

1) <http://www.welt.de/politik/deutschland/article151418976/Radfahrer-koennten-Berliner-Autos-den-Weg-abschneiden.html>

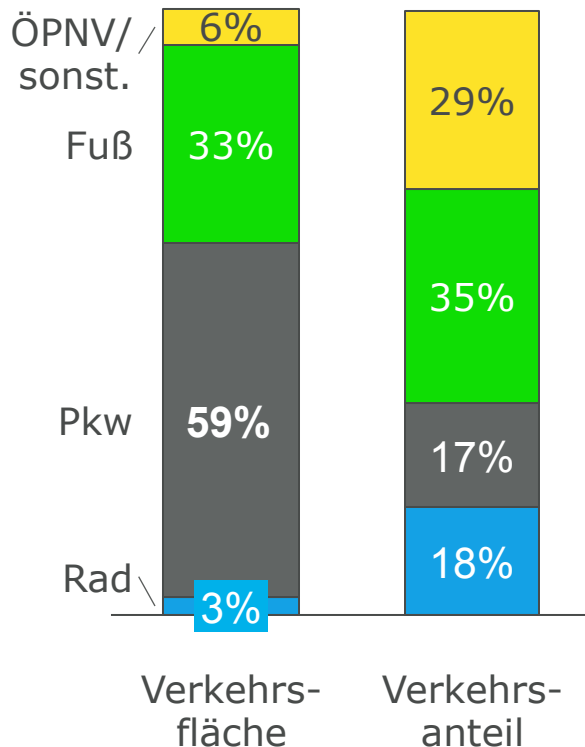
2) <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/radschnellwege--stellplaetze--gruene-welle--senator-fuer-stadtentwicklung-kritisiert-volksbegehren-zum-fahrradfahren,10809148,32958104.html>

# Den meisten Platz hat das Auto, obwohl 83% aller Berliner im Umweltverbund unterwegs sind

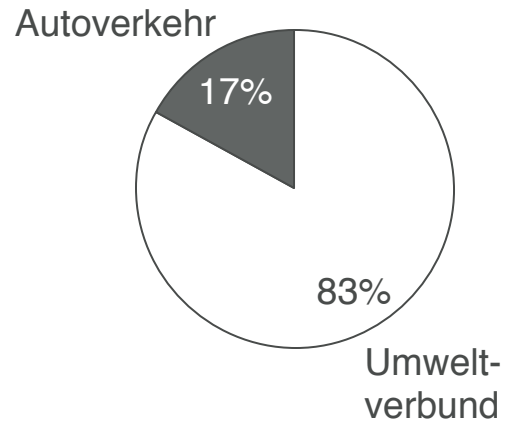


## Flächen- und Verkehrsanteile (2/4)

**Flächen- und Verkehrsanteil**  
(Berlin / Innenstadt 2013)



**Pkw vs. Umweltverbund**  
(Berlin / Innenstadt 2013)



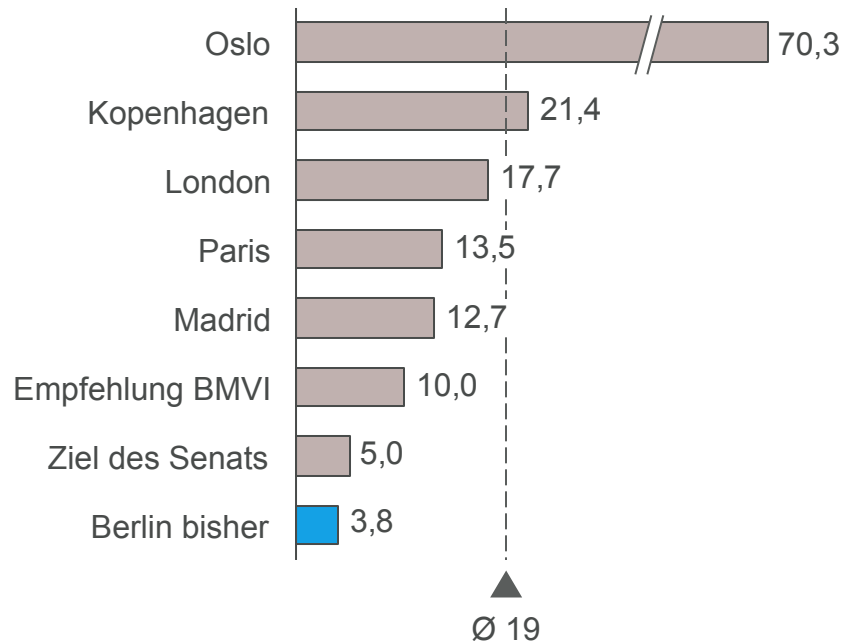
- Bislang ist der Radverkehr in seinen Flächenanteilen benachteiligt
- Dem Auto-Verkehr steht fast 20 mal mehr Fläche als dem Radverkehr zur Verfügung
- Verkehrspolitik schaut zu, wie der Kampf um Fläche rabiat ausgetragen wird, statt zu gestalten
- Der Volksentscheid Fahrrad steht dafür, eine gerechtere Teilhabe zu ermöglichen

# Berlin gibt kaum etwas für den Radverkehr aus, dafür aber viel für den Autoverkehr und den ÖPNV

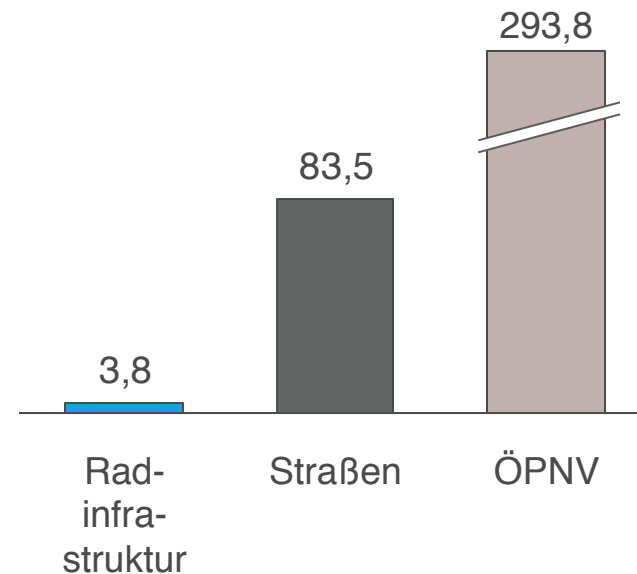


## Ausgaben in Euro pro Einwohner für verschiedene Verkehrsarten (3/4)

### Ausgaben für Radverkehr pro Einwohner (in Euro, Berlin 2015)



### Ausgaben für Rad, Straße und ÖPNV pro Einwohner Berlins (in Euro, Berlin, Rad 2015, Straße und ÖPNV 2012))



1) Diverse Quellen: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_1512/nachricht5891.html](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1512/nachricht5891.html) ; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html> ; <http://www.citylab.com/cityfixer/2015/12/madrid-bike-plan-2016/422220/> ; <http://www.zukunft-mobilitaet.net/117042/urbane-mobilitaet/radverkehr-paris-radwege-radschnellwege-rev-foerderung-abstellanlagen/>; <http://blog.zeit.de/fahrrad/2015/12/21/oslo-steckt-viel-geld-in-den-radverkehr>

2) Ausgaben 2012 für andere Verkehrsarten: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/Mobilitaet\\_dt\\_Kap-2-4.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_Kap-2-4.pdf) , in ÖPNV sowohl Investitionen als auch Betriebskostenzuschüsse enthalten

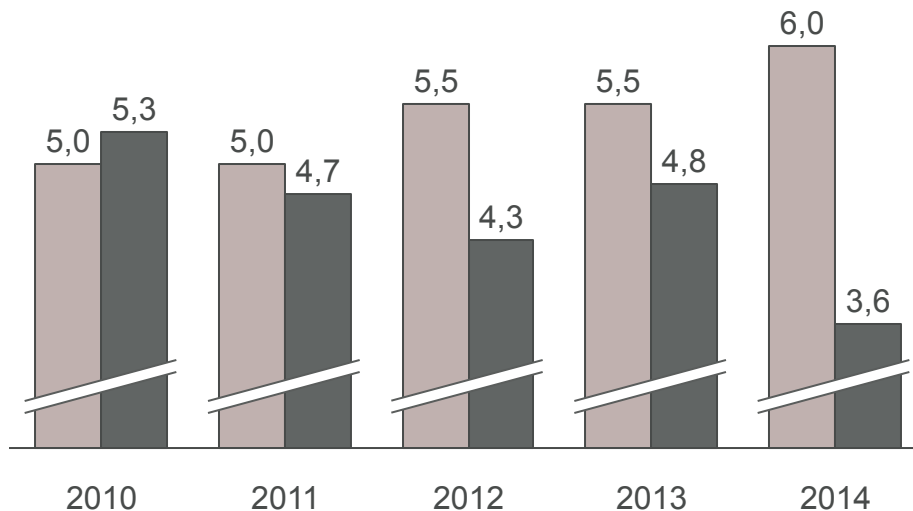


# 4,5 Mio. € verfallen lassen, die dringend hätten investiert werden müssen: Deshalb Zuspitzung der Debatte erforderlich

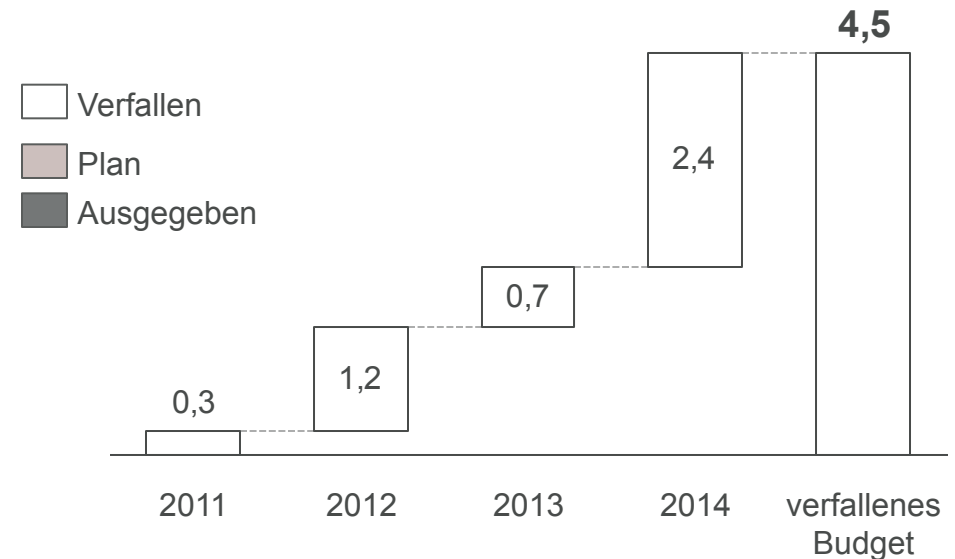


## Rückblick geplante und tatsächliche Radverkehrsausgaben des Senats (4/4)

**Vergleich Plan zu Ausgaben**  
(in Mio. Euro für den Radverkehr)



**Aufsummierte verfallene Budgets**  
(in Mio. Euro für den Radverkehr)



- Sinkende Ausgaben bis 2014
- 2011 – 2014: **4,5 Mio. Euro** geplantes Budget verfallen lassen
- 2015: **250.000 Euro** zusätzlich ausgegeben, 5% der verfallenen Summe der Vorjahre



## Ach ja, den Volksentscheid Fahrrad gibt's ..



.. zum Preis  
von einem  
Kilometer  
A100.



## Überblick

---

- Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist
- Die zehn Ziele des BerRG-Entwurfs im Überblick
- Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft
- Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind
- **Warum wir jeden von Euch beim Sammeln brauchen**

# Die Sammlung wächst mit ihren Aufgaben



## Welche Zustimmungsraten müssen erreicht werden?

- **Antrag auf Einleitung es Volksbegehren:**

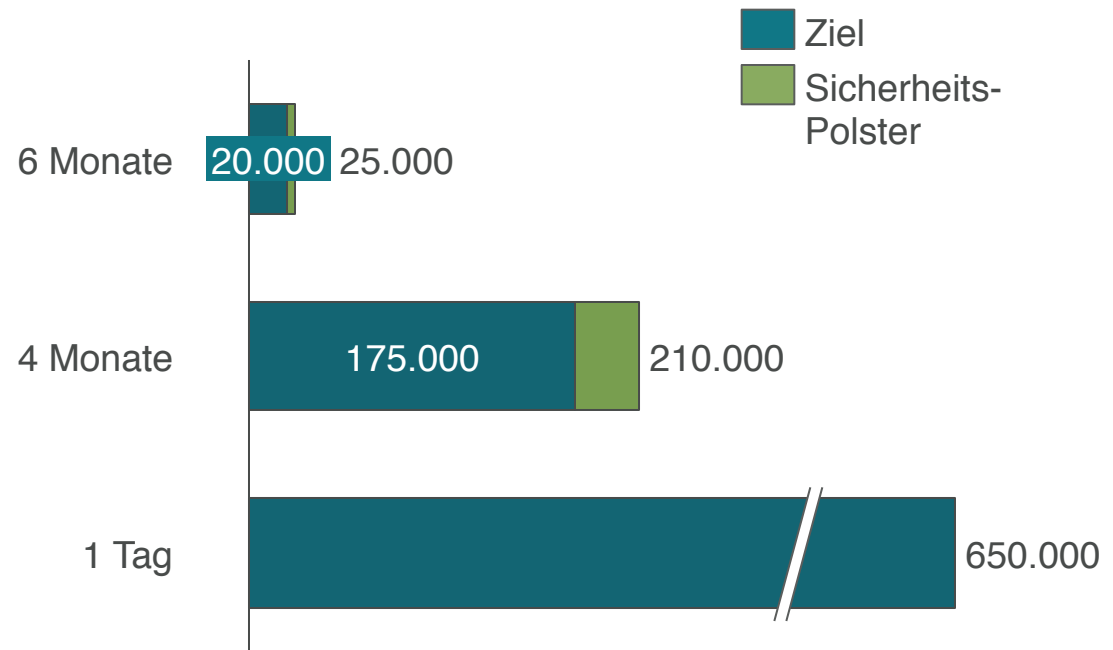
20.000 in 6 Monaten

- **Durchführung des Volksbegehrens:**

7% der Wahlberechtigten in 4 Monaten = 175.000

- **Volksentscheid:**

25 % der Wahlberechtigten an einem Tag



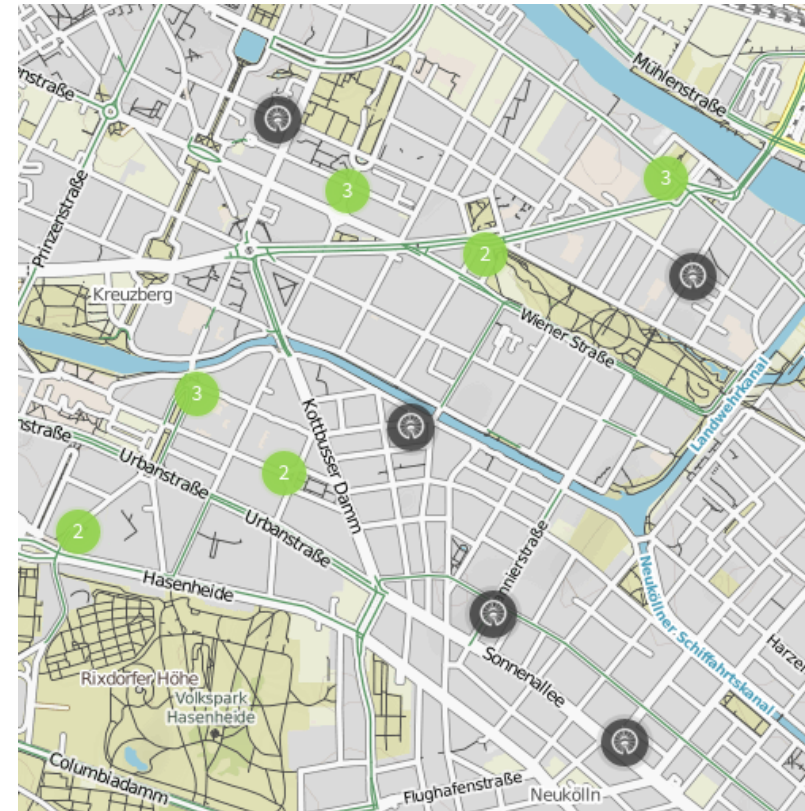
**Wenn aus 6 Monaten einer wird, werden aus 120 Unterschriften pro Tag 1000!**



# Eckpfeiler für den Sammelprozess

## Sammelprozess

- als Freie\*r Sammler\*in
- als Helfer\*in bei Sammelaktionen
- als Koordinator von Sammler\*innen
- mit einer Auslagestelle
- mit einer Abgabestelle
- als Gebietsverantwortliche\*r





# Wir sind jetzt dabei, uns vorzubereiten, damit es ab Mai losgehen kann



## Termine und Zeitplan



- Schulungen für Sammler\*innen und Material zum Download ab Mitte April
- Einstimmungsveranstaltung auf der Velo am 15.04.
- Sammelauftakt vermutlich Anfang Mai (ab 05.05., Himmelfahrtswochenende)
- Weiter große Sammelaktionen:
  - Karneval der Kulturen Straßenfest (13.-16. Mai)
  - ADFC-Sternfahrt (05.06.)

# Deine Unterstützung?



## Wie kannst du unterstützen?

- Du möchtest eine der angesprochenen Rollen übernehmen?  
Dann trage dich in die Liste ein!
- Du möchtest Ressourcen bereitstellen oder anderweitig helfen?  
Auf der Liste gibt es eine Kommentarspalte dafür!
- Du bist dir noch nicht sicher? Du möchtest uns etwas mitteilen?  
Du möchtest Freunde und Bekannten sagen, wo sie mehr Informationen finden?
  - [www.volkesentscheid-fahrrad.de](http://www.volkesentscheid-fahrrad.de)
  - [unterschriften@volkesentscheid-fahrrad.de](mailto:unterschriften@volkesentscheid-fahrrad.de)



**VOLKS-  
ENTSCHEID  
FAHRRAD**

**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

Ihr Team Volksentscheid Fahrrad

**Folgen Sie dem Volksentscheid Fahrrad auf**

[www.volksentscheid-fahrrad.de](http://www.volksentscheid-fahrrad.de)

<https://volksentscheid-fahrrad.de/newsletter/>

<https://www.facebook.com/VolksentscheidFahrrad>

<https://twitter.com/radentscheid>