



Jahresauftakt-Pressegespräch

Initiative Volksentscheid Fahrrad
Heinrich Strößenreuther

Berlin, 3. Januar 2017

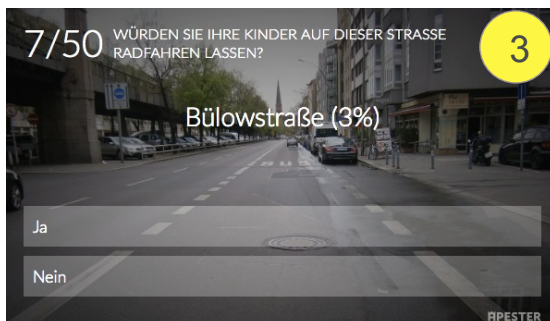


RADFAHRER SIND 7 KILO LEICHTER

Aufs Rad wird umgestiegen, wenn Radfahren als sicher empfunden wird: Beurteilung Berliner Radwege auf Sicherheit



Analyse der Sicherheit Berliner Radwege (1/2) / Kooperation mit der Berliner Morgenpost



- Definition von sicheren Radwegen:
„**Radwege sind dann sicher, wenn Eltern ihre Kinder dort alleine darauf fahren lassen würden**“ lt. Verkehrsstaatssekretär a.D. Christian Gaebler (SPD) im taz-Streitgespräch vom Mai 2016¹

- Beurteilung von 50 Radwegen in Berlin durch die Berliner Morgenpost im Sommer 2016, mehr als 400 Teilnehmende²

- Typische Radwege wurden mit „Ja“ und „Nein“ bewertet

- ① Hochbord-Radwege

- ② Radstreifen

- ③ Busstreifen

- Spiegelt das entscheidende, subjektive Sicherheitsempfinden wieder und entscheidet über Radnutzung

- Erste Beurteilung dieser Art deutschlandweit

1) <http://www.taz.de/!5302658/>

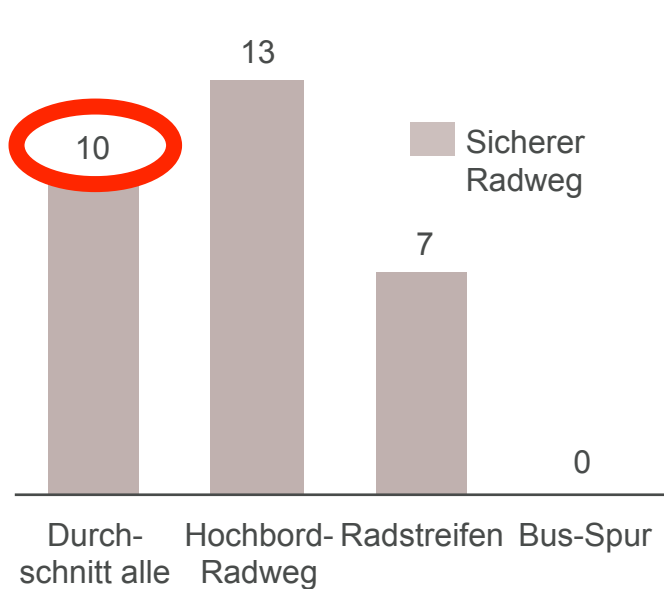
2) <http://www.morgenpost.de/berlin/article207595355/Umfrage-Wie-sicher-sind-Berlins-Strassen-fuer-Radfahrer.html>

3) Heerstraße 51%, Invalidenstraße 19%, Bülowstraße 11%

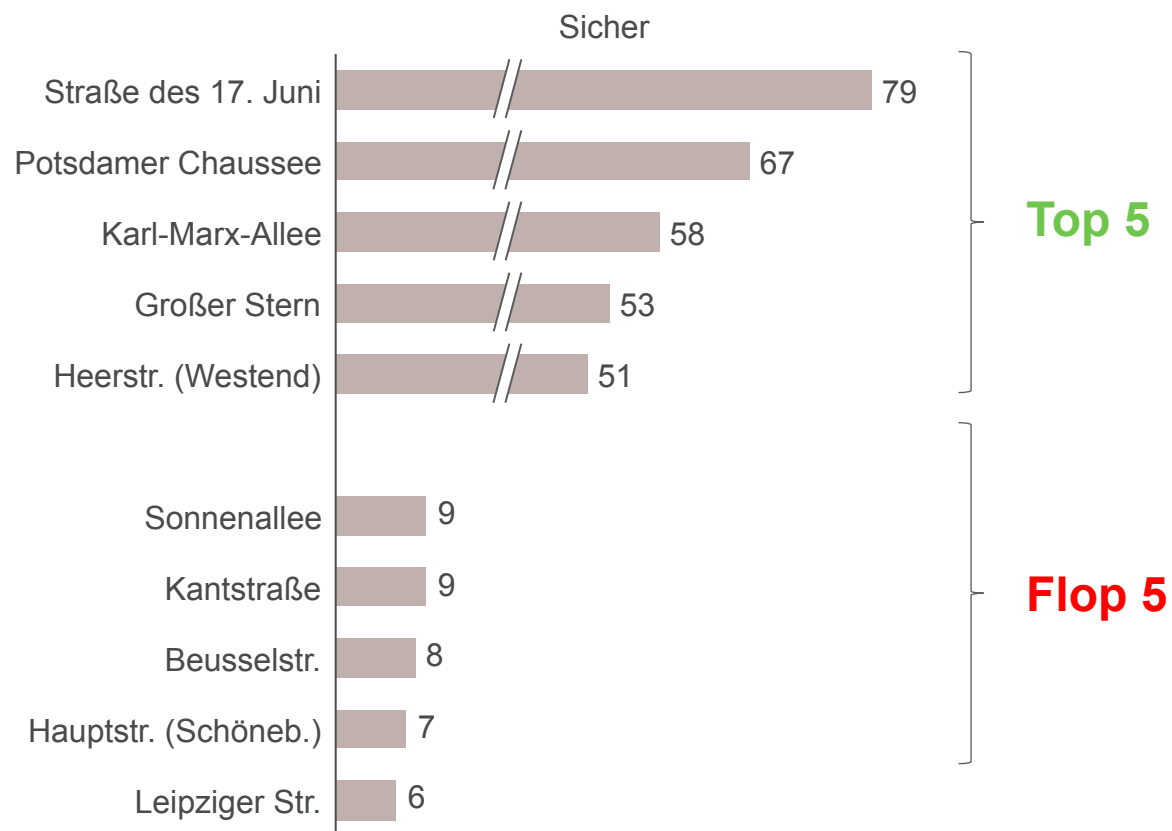


Nur 10% aller Radwege in Berlin sind sicher, 90% nicht – es würden mehr aufs Rad umsteigen, wenn es sicher wäre

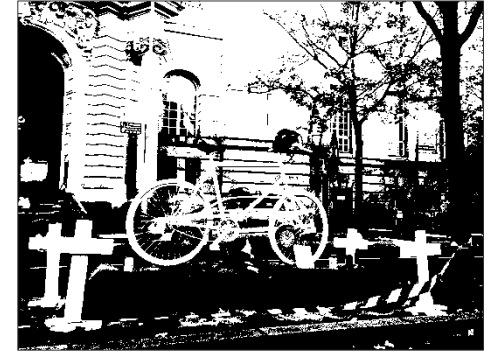
Analyse der Sicherheit Berliner Radwege (2/2), Angaben in Prozent ¹



Beurteilungsfrage: „Würden Sie Ihre Kinder auf dieser Straße Radfahren lassen?“¹



1) <http://www.morgenpost.de/berlin/article207595355/Umfrage-Wie-sicher-sind-Berlins-Strassen-fuer-Radfahrer.html>



Alle drei Wochen

stirbt ein Radfahrer.

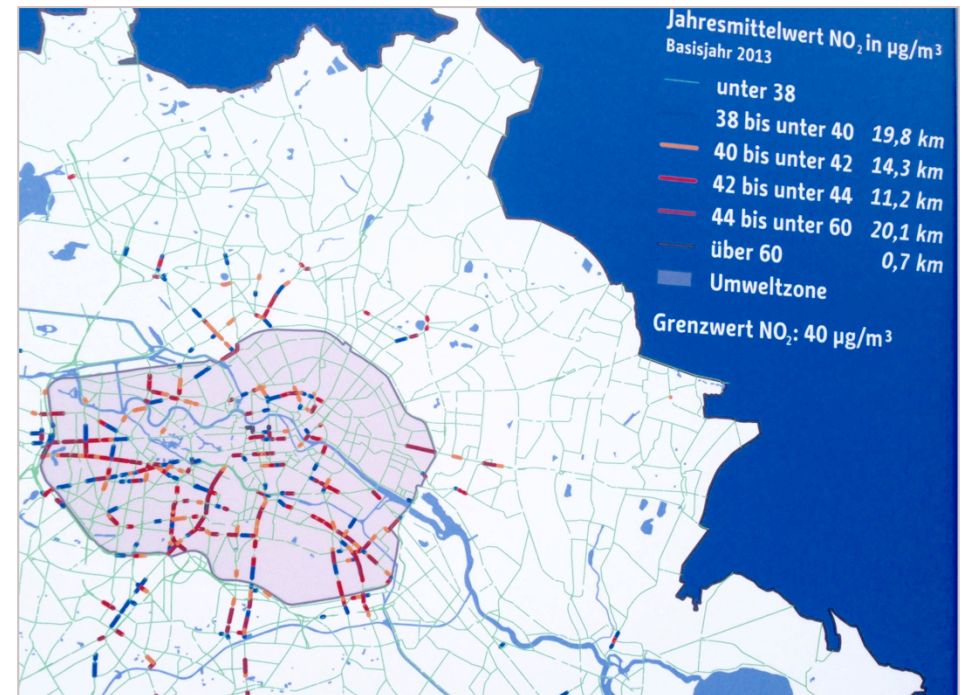
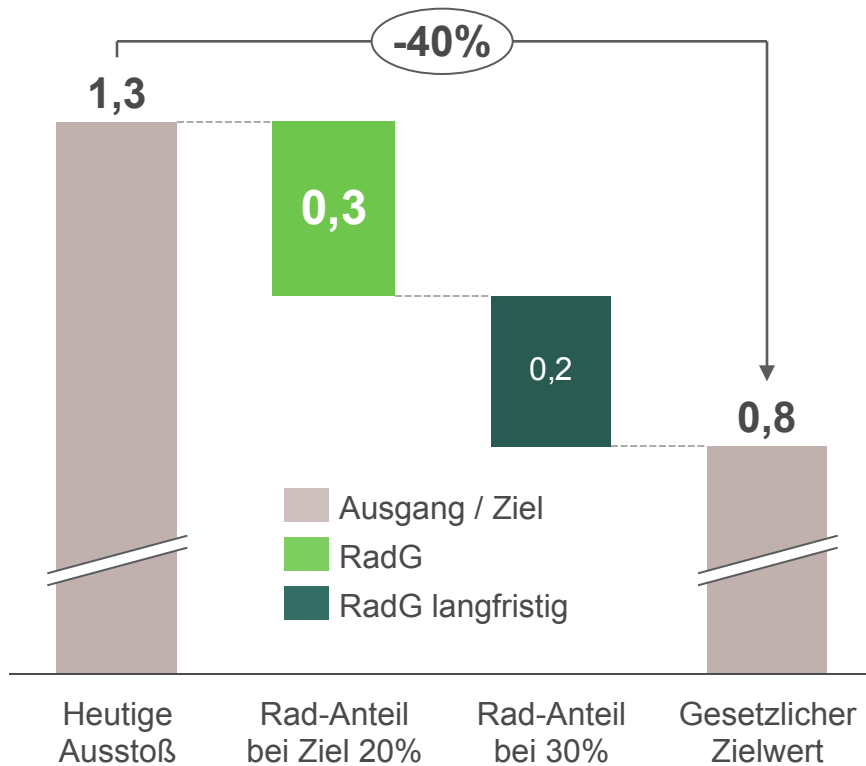
16 getötete Radfahrer
670 schwerverletzte und
5.200 leicht verletzte Radfahrer.

Wir wollen keine Verzögerungen mehr.



Auch Klimaschutz und Abgassituation erlauben keine weiteren Verzögerungen bei der Inkraftsetzung des RadGesetzes

Reduktionsbeiträge im Personenverkehr, Angaben in Tonnen CO₂ pro Berliner und Jahr¹ / Grenzwertüberschreitungen und Fahrverbotsklagen²



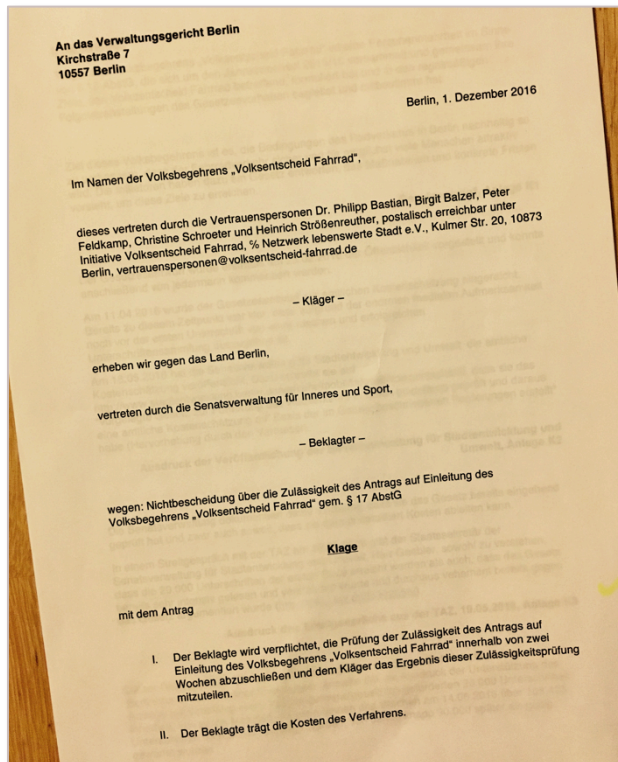
1) Basis CO₂-Verkehrspolitk-Rechner der Agentur für clevere Städte; Eingangsdaten: Mobilität in Deutschland; Emissionsfaktoren 2015 lt. UBA; Verkehrswegeanteil in Gesamtberlin; Einwohnerzahl Berlin, 3,562 Mio. EW zum 31.12.2014; Verlagerungseffekt durch 20%-Radverkehrsziel sowie weitere Effekte, die durch geänderte Mobilitätsmuster möglich werden

2) Klage Deutsche Umwelthilfe gegen das Land Berlin wegen mangelnder Luftreinhaltung: [http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=3675#download](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3675#download)

Der Senat behindert Gesetzgebung gem. Artikel 3 der Berliner Verfassung, Untätigkeitsklage am 1.12.2016 eingereicht



Verschleppung Zulässigkeitsprüfung auf mehr als sieben Monate



Initiative für Radverkehrsgesetz

01.12.2016 14:12 Uhr

Fahrrad-Volksentscheid verklagt den Senat wegen Untätigkeit

Seit einem halben Jahr prüft die Verwaltung den Entwurf des Radverkehrsgesetzes. Jetzt klagt die Initiative - und der Senat schweigt. VON STEFAN JACOBS



Artikel 3. (1) „Die gesetzgebende Gewalt wird durch Volksabstimmungen, Volksentscheide **und** durch die Volksvertretung ausgeübt.“



Koalitionsverhandlungen Rot-Rot-Grün will Forderungen des Radentscheids übernehmen

Jetzt geht es ans Eingemachte

Rot-Rot-Grün

Rot-Rot-Grün will Forderungen des Radentscheids übernehmen

So fä

An diesen Zusagen in der PK nach den Koalitionsverhandlungen zu Mobilität messen wir den neuen Senat:

- Alle Ziele und Forderungen werden übernommen
- Ein Mobilitätsgesetz auf Basis RadGesetz bis Frühjahr
- 51 Mio. € ab 2019 jährlich in den Radverkehr

Rot-Rot-Grün übernimmt Forderungen des Radentscheids

Inhalt bereitgestellt von dpa

Senat
Rot-Rot-Grün will Forderungen des Radentscheids übernehmen

Nächste Runde im Koalitionspoker

Rot-Rot-Grün krepelt die Berliner Verkehrspolitik um

Koalitionsverhandlungen in Berlin

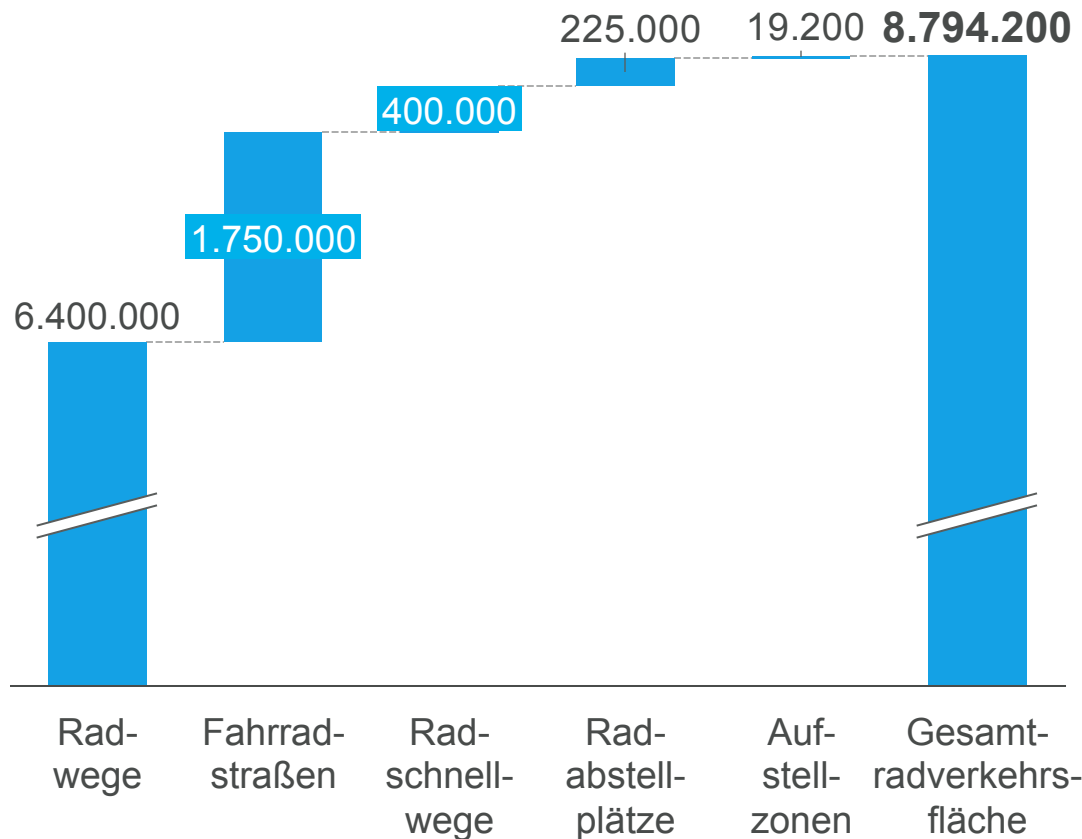
Rot-Rot-Grün plant Straßenbahnausbau und Radgesetz

UPDATE

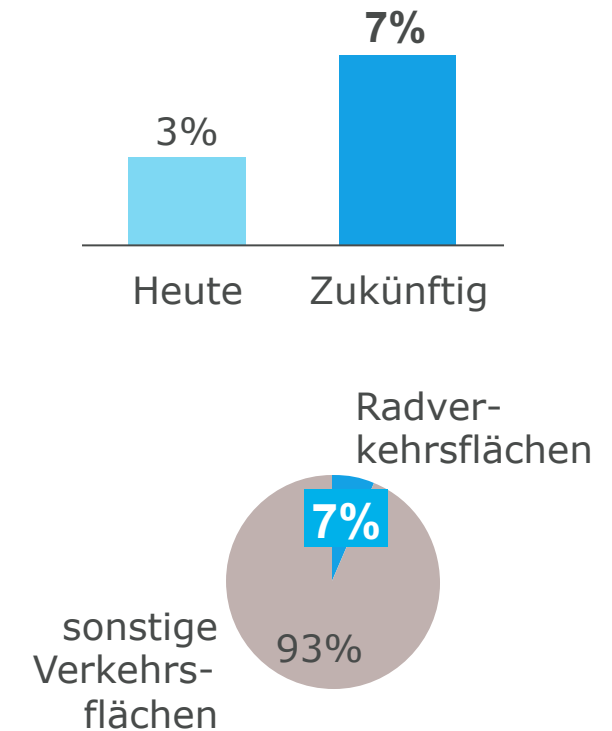
Wir begrüßen die Umverteilung des Straßenraums lt. Koalitionsvertrag und halten 7% für angemessen, gerecht und machbar



Kalkulation Flächenbedarf nach vollständiger Umsetzung des Radverkehrsgesetz RadG des Volksentscheid Fahrrad*



Radverkehrsflächenanteil



* Annahmen: 2 m breite Radweg auf beiden Seiten an 1.600 km Hauptstraßen; 5 m breite 350 km lange Fahrradstraßen; 4 m breite 100 km Radschnellwege; 200.000 Radabstellplätze 1,5 x 0,75 m; 50 x 8 Kreuzungen mit je 2 Fahrbahnen und 4 Richtungen und 2 m Tiefe und 3 m Breite; 3% Flächenanteil heute gem. Flächengerechtigkeitsreport (<http://clevere-staedte.de/flaechen-gerechtigkeits-report-online>), 5400 km Straßen mal durchschnittlich 25 m Breite von Hauswand zu Hauswand; Aussagen zu Flächengerechtigkeit im Koalitionsvertrag auf Seite 35, Zeilen 16 ff. https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung_2016-21_final_0.pdf

Allerdings haben wir den Koalitionsvertrag mit dem RadGesetz detailliert verglichen (Erläuterung der Methodik)



Analyse Koalitionsvertrag (1/2): Beispiel Fahrradstraßen in RadG¹ §§ 3 u. 4 versus Koalitionsvertrag² (S. 38, Z. 144ff)

Koalitionsvertrag

Auf Nebenstraßen will die Koalition ein Netz aus Fahrradstraßen planen und errichten, das mit der restlichen Radverkehrsinfrastruktur verknüpft wird. Die Koalition nimmt zur zügigen Umsetzung die notwendigen Änderungen des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes (AZG) vor. Und sie erarbeitet einen Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen.

Bewertung:

- **Terminiert?**
Es fehlt eine Jahreszahl, bis wann die Maßnahmen abgeschlossen sein soll
- **Quantifiziert?**
Es fehlt eine Zielzahl, wie viele Kilometer Fahrradstraßen insgesamt eingerichtet werden sollen
- **Ausbaupfade?**
Es gibt keine Aussage, in welchen Zeitabständen wie viel erreicht sein soll
- **Qualifiziert?**
Es gibt zu wenig Aussagen zur Qualität von Fahrradstraßen, z.B. kein Durchgangsverkehr

1) <https://volksentscheid-fahrrad.de/gesetz/>

2) https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung_2016-21_final_0.pdf

Koa-Vertrag fehlen konkrete Ziele, Übereinstimmung < 20%, so unverbindlich wie auch schon die Radverkehrsstrategie von 2013



Detail-Analyse Übereinstimmungsgrad¹ Ziele/Forderungen RadG² und Koalitionsvertrag^{3 4}

| Ziel | Inhalt | Termi- niert | Quanti- fiziert | Ausbau- pfade | Quali- fiziert | Summe |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------|--------------------|------------------|-------------------|-----------------|
| 1 | 350 km Fahrradstraßen | ? | ? | ? | X | X |
| 2 | 1600 km x 2m breite Radwege | ? | ? | ? | ✓ | X |
| 3 | 75 Kreuzungen p.a. | X | X | ? | X | X |
| 4 | Mängelbeseitigung | ? | ? | ? | ? | ?? |
| 5 | 2 x 100.000 Fahrradparken | ? | ? | ? | X | X |
| 6 | 50 Grüne Wellen | ? | ? | ? | X | X |
| 7 | 100 km Radschnellwege | ? | ✓ | ? | X | X |
| 8 | Fahrradstaffeln je Direktion | ? | ? | ? | ? | ?? |
| 9 | Verwaltung | X | X | X | X | X |
| 10 | Sensibilisierung für mehr Radverkehr | ? | ? | ? | ? | ?? |
| Gesamter Übereinstimmungsgrad | | | | | | < 20% |

1) Legende: Terminiert = Zeitpunkte, z.B. 2025, genannt; Quantifiziert = Mengen, z.B. 100 km Radschnellwege, festgelegt; Ausbaupfade = Zielzahlen je Jahr; Qualifiziert = konkrete Qualitätsmaßstäbe festgelegt, z.B. 2 m breite Radwege; "?" = nicht erfüllt, Haken = erfüllt; "x" = teilweise 2) <https://volksentscheid-fahrrad.de/gesetz/> 3) https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung_2016-21_final_0.pdf 4) Anforderungen an gute Zielformulierungen: SMART-Kriterium (Spezifisch, Messbar, Attraktiv, Realistisch, Terminiert)

Wir wollen miteinander verhandeln und das RadGesetz bis Ende März im AGH beschließen lassen



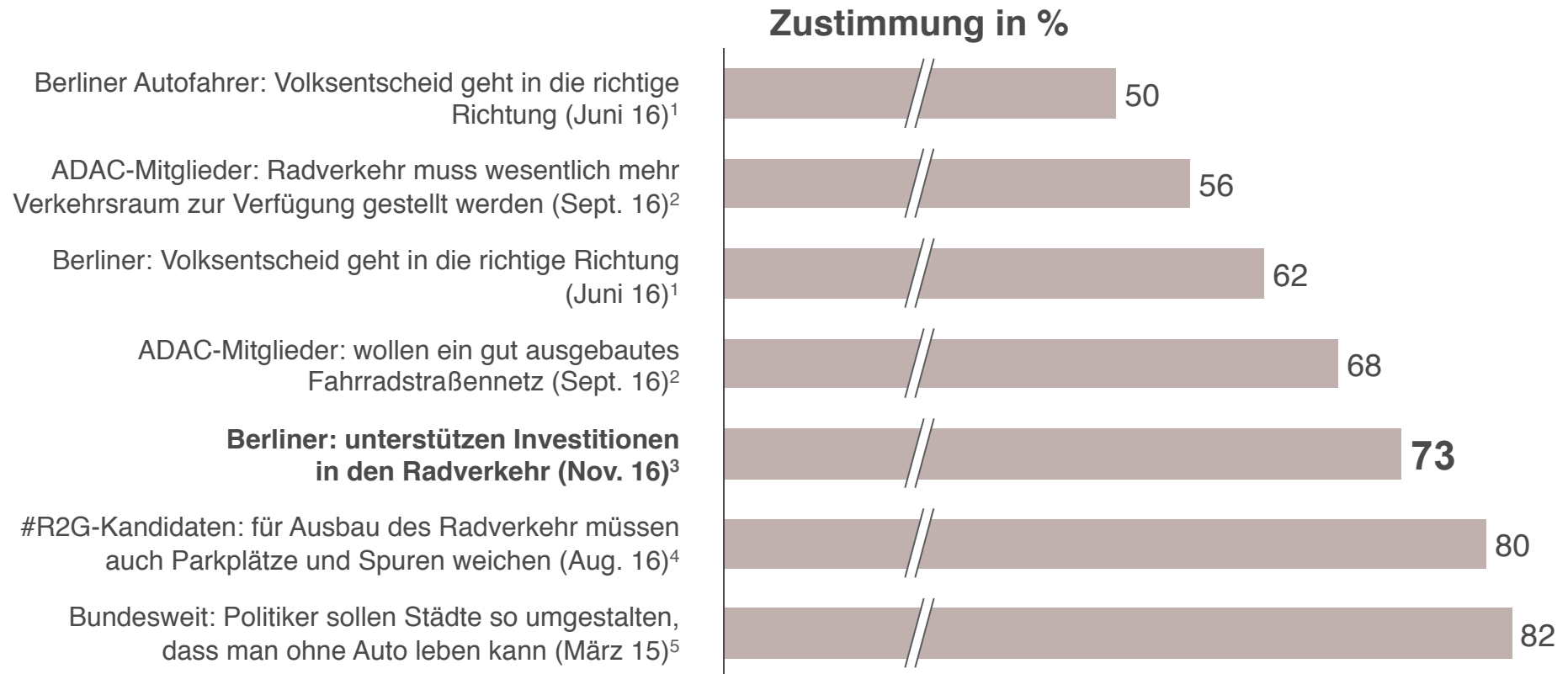
„Verhandlungsangebot“

- I. Das Gesetz muss Ausbaupfade, klare Qualitätsangaben und Verbindlichkeiten festlegen, um eine weitere Radverkehrsstrategie zu vermeiden, die als Papiertiger ohne Bedeutung endet
- II. Verhandlungsgrundlage ist das RadGesetz, für das 105.425 Berliner unterschrieben haben: Es enthält ein machbares Radverkehrsausbauprogramm und ist angemessen
- III. Zusätzliche Maßnahmen kann die Koalition aufnehmen; weitere „en passant“-Verbesserungen für Fußverkehr und ÖPNV können zusätzlich berücksichtigt werden
- IV. Verhandlungspartner ist die Initiative Volksentscheid Fahrrad
- V. Bis Ende März soll das RadGesetz beschlossen sein – wir wollen die neue Regierung unterstützen, schnelle und sichtbare Erfolge im Radverkehr zu erzielen
- VI. Wir stehen für Verhandlungen bereit – und halten uns als Rückfallebene die Möglichkeit offen, einen Volksentscheid durchzuführen

Für das gute Leben in der Stadt mit dem Rad wachsen die Mehrheiten, bereits $\frac{3}{4}$ wollen Investitionen in Radverkehr



Überblick über Umfrageergebnisse zum Ausbau des Radverkehrs



1) RBB06/16/Morgenpost (<http://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2016/06/berlin-trend-juni-2016-mehr-geld-fuer-radverkehr.html>)

2) ADAC16 (<http://www.tagesspiegel.de/berlin/umfrage-in-berlin-mitglieder-des-adac-setzen-aufs-rad/14487848.html>)

3) RBB11/16/Morgenpost (<http://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2016/11/berlintrend-november-2016.html>)

4) Abgeordnetenwatch16 (<https://www.abgeordnetenwatch.de/blog/2016-08-24/kandidaten-check-das-denken-die-direktkandidierenden-zur-berliner>)

5) UBA15 (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/umweltbewusstsein-2014-immer-mehr-menschen-sehen>),

Neben Verhandlung und der „Begleitung“ der Umsetzung in Berlin „exportieren“ wir bereits in andere Städte



Ausblick 2017

- Mit einem RadGesetz gewinnt Berlin deutschlandweit eine Vorreiterrolle für innovative Verkehrspolitik; gleichzeitig wird Berlin als Metropole eines Industrielandes weltweit Vorbild für ernsthafte Klimapolitik im Verkehrsbereich
- Wir werden die Umsetzung des RadGesetzes auf Bezirks- und Landesebene zusammen mit dem ADFC Berlin und weiteren Verbänden weiter begleiten
- Der Volksentscheid Fahrrad ist vorbildhaft für ganz Deutschland: Wir bekommen viele Anfragen aus dem ganzen Land und helfen schon jetzt, unsere Erfahrungen weiterzugeben; erster direkter Nachahmer ist der Radentscheid Bamberg¹
- Diesen Wissens- und Erfahrungsaustausch wollen wir über den Volksentscheid Fahrrad in Berlin mit unserem gemeinnützigen Verein „Netzwerk Lebenswerte Stadt e.V.“ sicherstellen

1) Radentscheid Bamberg <https://bvsuedwest.wordpress.com/>
<http://itstartedwithafight.de/2017/01/02/nach-dem-vorbild-berlins-der-radentscheid-bamberg-traegt-die-flamme-des-volksentscheid-fahrrad-weiter/>

17.300 Stunden bzw. 2.100 Tage
bzw. 11 Jahre ehrenamtlicher
Arbeit



Wir haben eine Spendenkampagne gestartet, um das Büroteam
und den deutschlandweiten „Export“ zu finanzieren

