

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (RadG)



Inhaltsverzeichnis

Artikel I Radverkehrsgesetz – RadG

TEIL 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

§ 1 Zweck und Ziele

§ 2 Begriffsbestimmungen

TEIL 2 BESONDERE BESTIMMUNGEN

ABSCHNITT I SCHAFFUNG DES BERLINER RADVERKEHRSNETZES

§ 3 Berliner Radverkehrsnetz

§ 4 Fahrradstraßen

§ 5 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

§ 6 Radschnellwege

§ 7 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

ABSCHNITT II ERHÖHUNG DER SICHERHEIT UND DES KOMFORTS

§ 8 Umgestaltung von Knotenpunkten

§ 9 Grüne Welle

§ 10 Effiziente Mängelbeseitigung

§ 11 Fahrradparken

ABSCHNITT III FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

§ 12 Fahrradstaffeln

§ 13 Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl

§ 14 Stabsstelle Radverkehr auf Senatsebene

§ 15 Fachstellen für Radverkehrsbelange auf Senatsebene

§ 16 Bezirkliche Stabsstellen für Fahrradangelegenheiten

§ 17 Bezirkliche Fachstellen für Fahrradangelegenheiten

§ 18 Verwaltungshandeln

§ 19 Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

§ 20 Sonstige Förderung des Radverkehrs

ABSCHNITT IV TRANSPARENZ, BERICHTE

§ 21 Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

Artikel II Änderung des Berliner Straßengesetzes

Artikel III Änderung des Straßenreinigungsgesetzes

Artikel IV Änderung der Bauordnung Berlin

Artikel V In Kraft treten

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin

Artikel I Radverkehrsgesetz – RadG

Teil 1 Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck und Ziele

- (1) Zweck dieses Gesetzes ist es, das Radfahren in Berlin nachhaltig zu fördern, die Radinfrastruktur attraktiv sowie objektiv und subjektiv sicher zu machen, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs bei wachsender Bevölkerung und steigenden Anforderungen des Klima- und Immissionsschutzes zu gewährleisten, damit den Umweltverbund zu stärken und alle Voraussetzungen zu schaffen, dass mehr Menschen in Berlin auf das Rad umsteigen. Für alle Verkehrsteilnehmenden ist ein gleichberechtigtes Miteinander im Verkehr zu gewährleisten.
- (2) Ziel ist es, innerhalb von 8 Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen auf mindestens 30 % innerhalb der Umweltzone Berlin und im Land Berlin auf mindestens 20 % zu steigern.

Durch die Maßnahmen nach diesem Gesetz soll nach Ablauf dieser Frist jährlich eine Steigerung des Anteils des Radverkehrs an allen Wegen im Land Berlin um mindestens einen halben Prozentpunkt erreicht werden, bis eine Zielmarke für das Land Berlin von mindestens 30 % erreicht ist.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll für den bisherigen und weiteren Zuwachs mit einer neutralen Flächenbilanz ausreichend und vorausschauend dimensioniert und der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs gerecht werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind

- (1) **Abstellmöglichkeiten** Stütz- bzw. Haltevorrichtungen für Fahrräder mit der Möglichkeit, den Rahmen des Fahrrads sicher daran anzuschließen;
- (2) **Berliner Radverkehrsnetz** die Gesamtheit der miteinander verbundenen Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen und Radschnellwege;
- (3) **Fahrradbox** ein geschlossenes und abschließbares Fahrradparksystem, das Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus bietet;
- (4) **Fahrradstation** eine Einrichtung, die mindestens folgende drei Grundfunktionen erfüllen muss: gesicherte Abstellmöglichkeiten in geschlossenen Räumen, Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder;
- (5) **Fahrradparkhaus** eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern;
- (6) **Fahrradstraßen** durch Zeichen 244.1 und 244.2 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gekennzeichnete Straßen;
- (7) **Grüne Welle** die Koordinierung von Lichtzeichenanlagen, so dass mindestens 85 % des Radverkehrs ohne Halt mindestens drei aufeinanderfolgende Lichtzeichenanlagen mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Geradeaus-Richtung passieren können;
- (8) **Hauptstraße** eine Straße des übergeordneten Straßennetzes;
- (9) **Mängel** Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen;

- (10) **Radfahrstreifen** durch durchgezogene Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 und 237 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) markierte Bereiche, die für den Radverkehr vorgesehen sind;
- (11) **Radschnellwege** selbstständig geführte Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohem Pendlerpotenzial über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig und jederzeit ein sicheres Befahren mit einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h ermöglichen;
- (12) **Radverkehrsanlagen** Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen;
- (13) **Radwege** durch Zeichen 237 und 241 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gekennzeichnete Anlagen für den Radverkehr sowie Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (§ 2 Absatz 4 StVO);
- (14) **Schutzstreifen** durch unterbrochene Leitlinien (Zeichen 340 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) markierte Bereiche, die für den Radverkehr vorgesehen sind.
- (15) **Umweltverbund** aller Verkehr, der nicht dem motorisierten Individualverkehr angehört, wie Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn).

Teil 2 Besondere Bestimmungen

Abschnitt I Schaffung des Berliner Radverkehrsnetzes

§ 3 Berliner Radverkehrsnetz

- (1) Der Senat erarbeitet innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Bezirken, den Interessenverbänden des Radverkehrs und der Öffentlichkeit den Entwurf eines Umsetzungs- und Budgetplan zur Umsetzung der Maßnahmen nach §§ 4 bis 11 zur Schaffung, Vervollständigung und Verbesserung des Berliner Radverkehrsnetzes. Die Erarbeitung dieses Umsetzungs- und Budgetplans soll auch die Belange aller Verkehrsträger des Umweltverbundes berücksichtigen. Der Umsetzungs- und Budgetplan ist jährlich fortzuschreiben. Der Senat legt diesen Umsetzungs- und Budgetplan sowie dessen Fortschreibung dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vor. Das Land Berlin setzt diesen Umsetzungs- und Budgetplan fristgerecht um.
- (2) Das bestehende Berliner Radverkehrsnetz soll ausgebaut und durch Radrouten und Radfernwege ergänzt werden und die Anschlüsse ins Umland sicherstellen. Vor allem Schulen und Einrichtungen für Kinder, Jugendliche und Senioren sollen durch das Berliner Radverkehrsnetz engmaschig und sicher erreichbar sein.
- (3) 90 % der Wohnungen in Berlin sollen nicht weiter als 300 m vom Berliner Radverkehrsnetz entfernt sein.

§ 4 Fahrradstraßen

- (1) In den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes sollen in Summe 50 km Fahrradstraßen eingerichtet werden. In jedem weiteren Jahr sollen weitere 50 km eingerichtet werden, bis mindestens 350 km Fahrradstraßen eingerichtet sind.
- (2) Fahrradstraßen sollen beidseitig am Fahrbahnrand mit Fahrbahnbegrenzungslinien sowie neben Parkstreifen und Parkflächenmarkierungen mit Leitlinien im Breitstrich gekennzeichnet werden. Dabei soll eine befahrbare Breite von 5 m gewährleistet werden.
- (3) An Knotenpunkten sind Fahrradstraßen durch ein Piktogramm zu kennzeichnen.
- (4) Fahrradstraßen sollen gegenüber kreuzenden und einmündenden Nebenstraßen bevorrechtigt sein. Der Vorrang soll mindestens optisch kenntlich gemacht werden.

- (5) Soweit anderer Fahrzeugverkehr durch Zusatzzeichen erlaubt ist, sollen Maßnahmen zur Verdrängung des quartierfremden Durchgangsverkehrs und zur Verlangsamung des verbleibenden motorisierten Verkehrs ergriffen werden.
- (6) In Fahrradstraßen sollen nach Möglichkeit Lieferzonen eingerichtet werden.

§ 5 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

In Einbahnstraßen soll innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes der Radverkehr gegen die Fahrtrichtung zugelassen werden.

§ 6 Radschnellwege

- (1) Innerhalb von 8 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes sind mindestens 100 km Radschnellwege zu errichten. Es sollen mindestens 8 bis 10 Radschnellwege mit mindestens 5 km Länge angelegt werden. Diese Mindestlänge von 5 km kann auch in mehreren Bauabschnitten erreicht werden. Diese Radschnellwege sollen sich an den Pendlerströmen orientieren.
- (2) Radschnellwege sind kraftfahrzeugfrei und sollen mit planfreien Knotenpunkten gestaltet werden. Lassen sich die Knotenpunkte nicht planfrei gestalten, soll dem Radschnellweg der Vorrang eingeräumt oder der Knotenpunkt als Kreisverkehr mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gestaltet werden.
- (3) Die Radschnellwege sollen steigungsarm, geradlinig und mit leicht befahrbarem Belag ausgeführt werden. Durch einen Unterbau nach den anerkannten Regeln der Technik ist Vorsorge gegen Deckenaufbrüche zu treffen.
- (4) Die Mindestbreite eines Radschnellwegs soll 2 m pro Richtung betragen. Der Verkehr in beide Richtungen soll durch eine Mittelmarkierung getrennt werden.
- (5) Die einzelnen Radschnellwege sollen mit Wiedererkennungsmerkmalen ausgestattet werden (z.B. farbige Codierung, Beschilderung und/oder Namen) und sind in ihrer Gesamtheit nutzungsgesteuert zu beleuchten.

§ 7 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

- (1) Auf oder an allen Hauptstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit leicht befahrbarem Belag, in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und in ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende gegenseitig sicher überholen können. Bei einer Prüfung gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind der steigende Radverkehrsanteil und die Netzwirkung zu berücksichtigen.
- (2) Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten effektiv verhindert wird.
- (3) Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte zur Herstellung von Sichtbeziehungen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit gemäß § 8 (4) gestaltet werden.
- (4) Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen sollen so eingerichtet werden, dass der bestehende Raum für zu Fuß Gehende nicht verringert wird und die Funktionalität vorhandener oder geplanter Busspuren oder Gleisanlagen der Straßenbahn mit eigenem Bahnkörper nicht oder nur unerheblich beeinträchtigt wird. Dabei soll der verbleibende Raum für zu Fuß Gehende auf dem Gehweg eine Breite von 3,5 m nicht unterschreiten. Sofern für bestimmte Straßentypen in Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz darüber hinausgehende Richtwerte für Gehwegbreiten enthalten sind, sollen diese Maße nicht unterschritten werden.
- (5) Ist eine Radverkehrsanlage gemäß Absatz 1 bis 3 vorhanden, soll in diesem Bereich die Freigabe des Bussonderfahrestreifens für den Radverkehr aufgehoben werden.
- (6) Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen sollen innerhalb von 3 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes vorrangig an Hauptstraßen eingerichtet werden, die noch keine

Radverkehrsanlagen aufweisen. Bei Hauptstraßen, die Radverkehrsanlagen aufweisen, die nicht den Vorgaben in den Absätzen 1 bis 3 entsprechen, sind entsprechende Radverkehrsanlagen bis 8 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes einzurichten. Bei Baumaßnahmen an Hauptstraßen, die bereits Radverkehrsanlagen aufweisen, sind diese Radverkehrsanlagen gemäß den Vorgaben in den Absätzen 1 bis 4 zu gestalten.

Abschnitt II Erhöhung der Sicherheit und des Komforts

§ 8 Umgestaltung von Knotenpunkten

- (1) Das Land Berlin wird jährlich mindestens 20 der für Radfahrende gefährlichsten Knotenpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umbauen, um die jeweiligen Gefahrenquellen, auch für zu Fuß Gehende, zu beseitigen. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der jährlichen Sonderuntersuchung „Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin“ aus der Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin sowie aus weiteren objektiven Erkenntnisquellen.
- (2) Zusätzlich sollen jährlich 5 Knotenpunkte umgebaut werden, die nach dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Radfahrenden Verbesserungen erfordern. Dazu sind mindestens alle 5 Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen über das subjektive Sicherheitsgefühl durchzuführen.
- (3) Bei Umbau eines Knotenpunktes sollen Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung guter Praxis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingerichtet oder angepasst sowie die Maßnahmen nach Absatz 6 umgesetzt werden.
- (4) 15 m vor und nach Knotenpunkten sollen die Sichtbeziehungen verbessert und die Abbiegegeschwindigkeit verringert werden, insbesondere durch Gehwegvorstreckungen oder Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- (5) Nach jedem Unfall mit schwerem Personenschaden oder Getöteten ist innerhalb von 4 Wochen zu prüfen und im Internet zu veröffentlichen, ob und inwiefern die Gestaltung der Verkehrsanlage oder Verkehrsführung dafür mitursächlich war. Ist die Mitursächlichkeit der Gestaltung der Verkehrsanlage oder der Verkehrsführung für den Unfall gegeben oder kann sie nicht ausgeschlossen werden, sind innerhalb von sechs Monaten entsprechende bauliche oder sonstige geeignete Maßnahmen nach Absatz 3 zur Vermeidung künftiger Personenschäden zu ergreifen.
- (6) Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sollen an allen geeigneten Zufahrten, pro Jahr jedoch auf mindestens 50 Knotenpunkten mit Lichtzeichenanlagen, aufgeweitete und dem Kraftfahrzeugverkehr vorgelagerte Aufstell- und Abbiegestreifen für den Radverkehr eingerichtet werden. Diese Aufstell- und Abbiegestreifen sowie die Radfahrerfurten sollen farblich markiert werden. Die Auswahl der Knotenpunkte hat sich am Radverkehrsaufkommen zu orientieren.

§ 9 Grüne Welle

- (1) Ab Inkrafttreten des Gesetzes sollen innerhalb von 3 Jahren auf mindestens 50 Straßenzügen von Hauptstraßen Grüne Wellen für den Radverkehr eingerichtet werden.
- (2) Bei Neuaufstellungen von Lichtzeichenanlagen oder Änderungen von Signalprogrammen an vorhandenen Lichtzeichenanlagen muss die Einrichtung einer Grünen Welle für den Radverkehr geprüft werden.
- (3) Wenn Grüne Wellen eingerichtet werden, sollen ÖPNV-Vorrangschaltungen mindestens mit Qualitätsstufe B entsprechend der in der „Vereinbarung über die Sicherung der Qualität des Verkehrsablaufs für ÖPNV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussung“ festgelegten Qualitätsstufen an allen betroffenen Lichtzeichenanlagen eingerichtet werden.
- (4) Bei der Einrichtung von Grünen Wellen soll eine Räumgeschwindigkeit für den Fußverkehr von 1,0 m/s gewährleistet werden.

- (5) Bei der Einrichtung von Grünen Wellen sollen die Umlaufzeiten so gewählt werden, dass die Wartezeiten für Rad- und Fußverkehr möglichst gering sind.
- (6) Grüne Wellen sollen dem Radverkehr unmittelbar und in geeigneter Weise, z.B. durch Piktogramme, angezeigt werden.

§ 10 Effiziente Mängelbeseitigung

- (1) Das Land Berlin soll eine zeitnahe und nachhaltige Mängelbeseitigung im Berliner Radverkehrsnetz sicherstellen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs gewährleistet.
- (2) Die zuständige Senatsverwaltung soll spätestens 9 Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Liste mit allen bekannten Mängeln erstellen und auf ihrer Internetseite veröffentlichen. Diese Liste ist mindestens monatlich zu aktualisieren. In diese Liste fließen die Ergebnisse jeder Straßenzustandserfassung und -bewertung, ausgewertet für den Radverkehr, sowie von Behörden und von Bürgern gemeldete Mängel ein. Für jeden Mangel ist mindestens das Datum der Feststellung, die Lage und Schadensart festzuhalten.
- (3) Mängel sollen über ein geeignetes Online-Portal gemeldet werden können.
- (4) Jeder Mangel soll zeitnah und nachhaltig beseitigt werden, möglichst innerhalb von 6 Monaten nach dem Datum seiner Meldung.

§ 11 Fahrradparken

- (1) In den ersten 2 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes sollen zusammen 20.000 und in jedem weiteren Jahr weitere 20.000 Abstellmöglichkeiten bis zu einem Zielstand von mindestens 100.000 Abstellmöglichkeiten an Haltestellen von Bus und Bahn eingerichtet werden. 80 % dieser Abstellmöglichkeiten sollen innerhalb von 100 m im Umkreis der jeweiligen Ein- und Ausgänge dieser Haltestellen sein.
- (2) An Regionalbahnhöfen sollen innerhalb von 3 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen eingerichtet werden.
- (3) Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes hat das Land Berlin mit den Eigentümern der Liegenschaften Verhandlungen zu führen und abzuschließen, um die Ziele nach Absatz 1 und 2 zu erreichen. Bei Scheitern der Verhandlungen ist die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten oder Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen auf landeseigenen Grundstücken in unmittelbarer Bahnhofsnähe zu prüfen und zeitnah umzusetzen.
- (4) Geeignete Flächen sollen planerisch gesichert und von anderen Nutzungen freigehalten werden.
- (5) Zusätzlich zu Absatz 1 sollen in den ersten 2 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zusammen 20.000 und in jedem weiteren Jahr 20.000 Abstellmöglichkeiten bis zu einem Zielstand von mindestens 100.000 Abstellmöglichkeiten eingerichtet werden.
- (6) Die Auswahl der Standorte und die Anzahl der Abstellmöglichkeiten hat sich am derzeitigen und zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens zu orientieren.
- (7) Abstellmöglichkeiten dürfen nur auf Gehwegen platziert werden, wenn eine Gehwegbreite von mindestens 3,5 m erhalten bleibt. Vorrangig sollen Bereiche des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand genutzt werden.
- (8) Bei der Prüfung zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 11 Berliner Straßengesetz für Fahrradboxen ist dem besonderen Bedürfnis von Radfahrenden nach diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten Rechnung zu tragen. Fahrradboxen dürfen nur dann auf Gehwegen errichtet werden, wenn eine Gehwegbreite von 3,5 m erhalten bleibt.
- (9) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. Schrotträder sollen entfernt werden.

Abschnitt III Förderung des Radverkehrs

§ 12 Fahrradstaffeln

- (1) Bei allen Polizeidirektionen und Ordnungsämtern sollen Fahrradstaffeln eingerichtet werden.
- (2) Die Fahrradstaffeln sind personell und technisch so auszustatten, dass sie ihre Aufgaben erfüllen können.
- (3) Aufgaben der Fahrradstaffeln sind insbesondere
 1. den Dialog mit allen Verkehrsteilnehmern über die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu intensivieren,
 2. Regelverstöße zu ahnden, die die Sicherheit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gefährden, und
 3. das Parken in zweiter Reihe, auf Bussonderfahrstreifen, Gleisanlagen sowie in den entsprechenden Haltestellenbereichen und auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen unterschiedslos zu ahnden.

§ 13 Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl

Die Polizei von Berlin richtet spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Ermittlungsgruppe zur zentralen Auswertung, Verfolgung und Prävention von Fahrraddiebstählen ein. Die Aufklärungsquote ist jährlich im Internet zu veröffentlichen.

§ 14 Stabsstelle Radverkehr auf Senatsebene

- (1) In der zuständigen Senatsverwaltung ist eine an die politische Leitung angebundene Stabsstelle für Radverkehr zu schaffen.
- (2) Ihre Aufgaben sind
 1. die Planung des Berliner Radverkehrsnetzes mit Anschlüssen ans Umland,
 2. die Erarbeitung des Umsetzungs- und Budgetplans gemäß § 3 Absatz 1,
 3. die Koordination und Begleitung der Querschnittsaufgabe Radverkehr bezüglich der verschiedenen mit Radverkehrsangelegenheiten befassten Ämter und Abteilungen in der Berliner Verwaltung sowie mit den Aufgabenträgern des Landes Brandenburg sowie mit Interessenvertretern,
 4. die Sicherstellung, dass bei allen Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklung die Belange des Radverkehrs und im Besonderen die in diesem Gesetz geregelten Ziele und Maßnahmen von Beginn an in der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden,
 5. die Organisation und Betreuung der Mängelmeldung und Koordination nach § 10,
 6. die Organisation und Durchführung der im Gesetz geregelten Öffentlichkeitsarbeit gemäß §§ 19, 20 und
 7. die Erfüllung der Transparenz-, Informations- und Evaluationspflichten nach § 21.
- (3) Die Personal- und Sachmittelausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität und soll sich an Beispielen guter Praxis orientieren.

§ 15 Fachstellen für Radverkehrsbelange auf Senatsebene

- (1) In der zuständigen Senatsverwaltung sind Fachstellen für Radverkehrsbelange in den zuständigen Abteilungen für Verkehr und Tiefbau zu schaffen.
- (2) Ihre Aufgaben sind

1. die Zusammenarbeit mit den Stellen nach §§ 14, 16 und 17 bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin,
 2. die Identifizierung, Planung und Durchführung von Maßnahmen nach den §§ 3 bis 11,
 3. die Unterstützung des Ausbaus und der Verbesserung des Berliner Radverkehrsnetzes durch Erhebung und Bereitstellung von Daten im Rahmen von Radverkehrszählungen und der Analyse von Radverkehrsströmen sowie die Ermittlung von Radverkehrspotentialen,
 4. die Sicherstellung der Standards im Sinne dieses Gesetzes bei der Einrichtung von Baustellen und Baustellenverkehr und
 5. die Koordination aller weiteren Maßnahmen, die dieses Gesetz und den Radverkehr insgesamt betreffen und die in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin fallen.
- (3) Die Personalausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität.

§ 16 Bezirkliche Stabsstellen für Fahrradangelegenheiten

- (1) Jeder Bezirk schafft eine Stabsstelle für Fahrradangelegenheiten, die bei dem für das Straßen- und Grünflächenamt zuständigen Bezirksstadtrat angesiedelt ist.
- (2) Ihre Aufgaben sind
 1. die strategische Planung und koordinierende Begleitung aller Maßnahmen, die sich aus diesem Gesetz ergeben, Öffentlichkeitsarbeit und Schulung, Koordination mit den betroffenen Ämtern und Abteilungen der Bezirksebene und der Stabsstelle nach § 144 sowie mit Interessenvertretern einschließlich einem Beschwerdemanagement,
 2. die Förderung des Fahrradverkehrs einschließlich der Planung und der Umsetzung eines übergeordneten Berliner Radverkehrsnetzes, der jeweiligen Umsetzung im jeweiligen Bezirk, der Anschlüsse an andere Bezirke und der Maßnahmen aus diesem Gesetz,
 3. die Begleitung sonstiger verkehrstechnischer und baulicher Maßnahmen, die den Fahrradverkehr berühren, aber sich nicht direkt aus diesem Gesetz ergeben und
 4. die Erfüllung der Transparenz-, Informations- und Evaluationspflichten nach § 21.
- (3) Die Personalausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist die Stabsstelle mit den notwendigen Mitteln auszustatten.

§ 17 Bezirkliche Fachstellen für Fahrradangelegenheiten

- (1) Jeder Bezirk schafft eine Fachstelle für Fahrradangelegenheiten.
- (2) Ihre Aufgaben sind
 1. die Zusammenarbeit mit den Stellen nach den §§ 14, 15 und 16, insbesondere bei der Planung und Umsetzung aller bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung,
 2. die Planung und Durchführung baulicher Maßnahmen, Koordination der betroffenen Ämter auf Bezirksebene sowie mit den Betroffenen und ihren Interessenvertretern einschließlich eines Beschwerdemanagements,
 3. die Förderung des Fahrradverkehrs einschließlich der Planung des bezirklichen Fahrradnetzes ggf. mit Anschlüssen ans Umland und
 4. die Planung und Durchführung sonstiger verkehrlicher Maßnahmen, die den Fahrradverkehr berühren.
- (3) Die Personalausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität. Mindestens sollen zwei hauptamtlich tätige, fachlich geeignete

Radverkehrsplanende für Maßnahmen für das Radverkehrsnetz eingesetzt werden. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist die Fachstelle mit den notwendigen Mitteln auszustatten..

§ 18 Verwaltungshandeln

- (1) Bei allen Baumaßnahmen, die den Radverkehr betreffen können, sind Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen und Sicherheitsaudits durchzuführen, zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen.
- (2) Für Maßnahmen nach diesem Gesetz, die auf bezirklicher Ebene umzusetzen sind, sind die Mittel dafür im Einzelplan der zuständigen Senatsverwaltung zu veranschlagen. Die Bezirke erhalten diese Mittel im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung zur Erfüllung ihrer Aufgaben.

§ 19 Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Der Senat informiert die Bevölkerung kontinuierlich über die tatsächliche und zu erwartende Zunahme des Radverkehrs, die Auswirkungen daraus sowie über die Maßnahmen und die Ziele dieses Gesetzes. Dazu gehören
 1. die Sicherheit der Radfahrenden,
 2. die für alle Verkehrsteilnehmer geltenden Verkehrsregeln,
 3. die Verbesserung der Verkehrsmoral für ein besseres Miteinander aller im Verkehr,
 4. die positiven Effekte des Radfahrens und
 5. die Sensibilisierung von gewerblichen Kraftfahrzeug-Führenden für ihre besondere Verantwortung und ihr Gefährdungsrisiko gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.
- (2) Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist jährlich zu evaluieren und das Ergebnis im Internet zu veröffentlichen.

§ 20 Sonstige Förderung des Radverkehrs

- (1) Privaten Anzeigen von Parkverstößen, die Verkehrsteilnehmer gefährden oder blockieren, soll nachgegangen werden.
- (2) Die Themen Radverkehrsförderung und Diskriminierung von Radfahrenden sind Teil des Fortbildungsprogramms. Sie sind insbesondere Bestandteil der Fortbildungsmaßnahmen für Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktionen. Als Dozenten für diese Themenkreise werden bevorzugt Mitarbeitende der Fahrradstaffeln eingesetzt.
- (3) Das Land Berlins soll innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes 20 % des Pkw-Pools durch Fahrräder für die Beschäftigten der Berliner Verwaltung ersetzen.
- (4) Für den Regierenden Bürgermeister, die Bezirksbürgermeister und andere von Dienstwagenregelungen begünstigte Führungskräfte der Berliner Verwaltung sind innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes geeignete Dienstfahrräder zu beschaffen.
- (5) Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Mitarbeitenden des öffentlichen Dienstes das freiwillige Tarifinstrument der Gehaltsumwandlung zur steuerlichen Behandlung von Dienstfahrrädern (analog der 1 %-Regel für Dienstwagen) nutzen können.
- (6) Die Jugendverkehrsschulen in allen Bezirken sind aufrecht zu erhalten.

Abschnitt IV Transparenz, Berichte

§ 21 Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

- (1) Der Senat evaluiert die Wirkungen der Maßnahmen nach diesem Gesetz und legt dem Abgeordnetenhaus erstmals 4 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und danach alle 4 Jahre einen Evaluationsbericht vor. Die Evaluation enthält Bewertungen der Wirksamkeit der

aus diesem Gesetz ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes sowie Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Ziele und Maßnahmen über dieses Gesetz hinaus. Die Mitwirkung und Beteiligung einschlägiger Verbände bei dieser Evaluation ist zu ermöglichen.

- (2) Der Senat berichtet dem Abgeordnetenhaus jährlich über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen nach diesem Gesetz und zur Entwicklung des Radverkehrs. Insbesondere sind die Verkehrsdaten des Radverkehrs in der Gesamtstadt und der Innenstadt, des Berufs- und Freizeitverkehrs sowie zu Unfällen und zur Verkehrssicherheit jährlich zu erheben und bis spätestens 31. März des Folgejahres zu veröffentlichen.
- (3) Die Berichte nach Absatz 1 und 2 sind unverzüglich im Internet zu veröffentlichen.
- (4) Über aktuelle und abgeschlossene Baumaßnahmen im Sinne dieses Gesetzes ist fortlaufend und unverzüglich im Internet zu informieren.
- (5) An mindestens 40 Stellen, die für den Radverkehr von Bedeutung sind, sind die Radverkehrsbewegungen in Echtzeit zu erheben und in Echtzeit unter anderem im Internet zu veröffentlichen.

Artikel II Änderung des Berliner Straßengesetzes

Das Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2008 (GVBl. S. 466), wird wie folgt geändert:

In § 7 Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „Personen“ die Worte „, insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende“ eingefügt.

Artikel III Änderung des Straßenreinigungsgesetzes

Das Straßenreinigungsgesetz vom 19. Dezember 1978 (GVBl. S. 2501), das zuletzt durch Gesetz vom 18. November 2010 (GVBl. S. 509) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 3 Absatz 5 Satz 2 wird nach den Worten „öffentliche Plätze nach § 4 Absatz 4a“ die Worte: „sowie Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Radschnellwege,“ eingefügt.

In § 3 Absatz 6 S. 1 sind nach den Worten: „auf öffentlichen Plätzen nach § 4 Absatz 4a“ die Worte: „und auf allen übrigen Radverkehrsanlagen und Radschnellwegen“ einzufügen.

In § 3 Absatz 6 Satz 2 sind nach den Worten: „öffentliche Plätze nach § 4 Absatz 4a“ die Worte: „und alle Radverkehrsanlagen und Radschnellwege“ einzufügen.

§ 3 Abs. 9 Sätze 1 und 2 entfallen.

§ 3 Abs. 9 Satz 3 wird wie folgt geändert: Das Wort „Radwege“ wird ersetzt durch das Wort „Radverkehrsanlagen“.

Bis ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ist das Straßenreinigungsgesetz so anzupassen, dass 30 % der Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Radschnellwege vorrangig vor den Flächen für den motorisierten Verkehr im Winterdienst berücksichtigt werden sollen. Dabei sind Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Radschnellwege, die im Jahresdurchschnitt ein hohes Radverkehrsaufkommen aufweisen, höher zu priorisieren.

Artikel IV Änderung der Bauordnung Berlin

Die Bauordnung für Berlin (BauO Bln) vom 29. September 2005 (GVBl. S. 495), die zuletzt durch Gesetz vom 29. Juni 2011 geändert worden ist (GVBl. S. 315, in Kraft getreten am 10. Juli 2011), wird wie folgt geändert:

In § 50 Absatz 1 wird nach Satz 4 ein neuer Satz 5 eingefügt: “Bei Errichtung, Sanierung oder Umbau von Anlagen nach Satz 1 sind Duschgelegenheiten für Mitarbeitende in ausreichender Zahl herzustellen, sofern mehr als 100 Mitarbeitende in diesem Gebäude beschäftigt werden.”

Artikel V In Kraft treten

Das Gesetz tritt am 1. Januar nach Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin

Radverkehrsgesetz – RadG

Begründung

Allgemein

Mit der Radverkehrsstrategie hat der Senat im Wesentlichen richtige Ideen entwickelt. Er hat erkannt, dass der Radverkehrsanteil steigt und dass Berlin herausgefordert ist, die Bedingungen für den Radverkehr entsprechend zu verbessern. In der Pressemitteilung zum Senatsbeschluss zur Novellierung der Radverkehrsstrategie (2011) heißt es:

„Durch die starke Zunahme des Radverkehrs, den demografischen Wandel, technische Entwicklungen – z. B. im Bereich der Elektrofahrräder – sowie durch die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens und der Standards für Radverkehrsanlagen haben sich seit der ersten Radverkehrsstrategie neue Anforderungen ergeben. [...] Im Vergleich zu Radverkehrsmetropolen wie Amsterdam oder Kopenhagen, wo der Radverkehrsanteil die 20-Prozent-Marke überschritten hat, bleibt in Berlin noch einiges zu tun. Die neue Radverkehrsstrategie schafft dafür eine wichtige Grundlage und weist auch auf anzustrebende Verbesserungen bei der Finanz- und Personalausstattung hin. Die Förderung des Radverkehrs ist im Vergleich zu den meisten anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich sehr kostengünstig. Mit begrenzten Mitteln konnten hier bereits in den letzten Jahren sehr vorzeigbare Ergebnisse erzielt werden.“ (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1303/nachricht4914.html, abgerufen am 13.05.2016)

Zum Thema Sicherheit heißt es auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt:

„Bei der Wahl der Verkehrsmittel spielt der Sicherheitsaspekt eine große Rolle. Deshalb ist die Erhöhung der Sicherheit des Fahrradverkehrs ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik des Berliner Senats. Dabei haben Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsklimas, der Mitverantwortung der Verkehrsteilnehmer, die Sicherheit der Verkehrsmittel und die Steigerung der Qualität und Sicherheit der Verkehrswege besondere

Bedeutung.“ (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/sicherheit/index.shtml, abgerufen am 13.05.2016).

Zentrale Aspekte für den Senat – ebenso wie für das vorliegende Gesetz – sind die Verbesserung der Infrastruktur, die Erhöhung der Sicherheit und die Förderung des Radverkehrs, z. B. durch mehr Personal, sowie die Vermeidung von Autoverkehr und die Entlastung der Verkehrssysteme. Der Senat teilt die Sicht der Initiative Volksentscheid Fahrrad, dass Radverkehr der Schlüssel zur Erreichung von Umwelt-, Klima- und Gesundheitszielen ist und Berlin zu einer attraktiven, lebenswerten Stadt macht.

Zwischen der Radverkehrsstrategie und diesem Berliner-Radverkehrs-Gesetz gibt es eine breite Schnittmenge. Das Problem ist nicht fehlendes Problembewusstsein innerhalb der Verwaltung oder unzutreffende Ursachenanalyse. Es fehlt ein konkreter und transparenter Fahrplan zur konsequenten Umsetzung. Aus einem solchen Fahrplan müssten Art, Umfang, Finanzierung und Zeitplan der Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Berlin hervorgehen. Es fehlen geeignete Organisationsstrukturen und Personal. Es mangelt an politischem Willen, das Leitbild der autogerechten Stadtentwicklung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufzugeben, umwelt- und klimapolitische Ziele im Verkehr zu erreichen und für ein besseres Miteinander für alle zu sorgen – egal, ob zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Auto, mit Bus oder Bahn.

Neben der Radverkehrsstrategie gibt es weitere Strategiepapiere. Auch deren Ansätze sind richtig: z. B. das Programm „Berlin Sicher Mobil 2020“ oder Teile des Stadtentwicklungsplans (STEP) Verkehr. Doch auch hier mangelt es an der nachvollziehbaren und effektiven Umsetzung. Die Ziele des 2016 beschlossenen Berliner Energiewendegesetzes, bis 2030 beispielsweise 60 % der Kohlendioxidemissionen zu reduzieren, lassen sich realistischerweise am besten mit einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs und einer Förderung des Radverkehrs in Berlin erreichen. An entsprechend konkreten Maßnahmen fehlt es bis jetzt.

Das Berliner Radverkehrsgesetz schließt diese Lücke zwischen wohlklingender Absicht und mangelnder Umsetzung. Mit diesem Gesetz lassen sich die erforderlichen Haushaltsmittel und Personalressourcen ermitteln und in die Haushaltsplanung des Landes Berlin einplanen.

Die durch den Volksentscheid angestoßene öffentliche Diskussion, wie die Berliner Verkehrsentwicklung der Zukunft aussieht, soll fortgesetzt werden. Eine Verkehrswende, also eine Neuausrichtung der Verkehrs- und Stadtentwicklung auf die Förderung von nachhaltigen, klimaneutralen und umweltfreundlichen Mobilitätsformen und Verkehrsträgern, ist in Anbetracht übergeordneter politischer Ziele (z. B. EU-Verordnung zur Luftreinhaltung, Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung, Berliner Energiewendegesetz) eine Herausforderung, der sich Berlin in naher Zukunft ohnehin stellen muss.

Zu § 1 Zweck und Ziele

§ 1 formuliert den Zweck des Gesetzes in Absatz 1 und gibt mit den Zielen in Absatz 2 klare Vorgaben, wie der Zweck erreicht werden soll. Außerdem werden grundsätzliche Bestimmungen für die Umsetzung der Maßnahmen nach diesem Gesetz getroffen.

Absatz 1

Das vorliegende Gesetz bezweckt eine konkrete und messbare sowie fortlaufende Verbesserung der Radverkehrsbedingungen für ganz Berlin. Das Radfahren als umwelt- und klimafreundliche Fortbewegungsart soll sowohl attraktiver als auch sicherer werden. Hinsichtlich der Sicherheit ist sowohl auf die objektive als auch auf die subjektive Perspektive zu achten. Objektive Sicherheitsgefahren lassen sich dabei unter anderem aus Unfallstatistiken ableiten und können daher nur reaktiv beseitigt werden. Radfahrende sind jedoch gegenüber dem motorisierten Verkehr schwächere Verkehrsteilnehmende und tragen bei Unfällen regelmäßig die größeren Schäden davon. Daher ist ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden eine wesentliche Voraussetzung dafür, mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen.

Durch die mit dem Gesetz beabsichtigte Förderung des Radverkehrs soll nicht in Frage gestellt werden, dass der Radverkehr Teil des Umweltverbundes ist. Bei Anwendung des Gesetzes ist daher eine einseitige Bevorzugung des Radverkehrs zuungunsten anderer Teile des Umweltverbundes zu vermeiden. Abweichungen von den Vorgaben dieses Gesetzes sollen insbesondere möglich sein, wenn es erforderlich ist, um die für andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorgesehenen, vom Senat beschlossenen Fachplanungen des Landes umzusetzen

Schließlich wird klargestellt, dass eine Gleichberechtigung zwischen allen Verkehrsteilnehmenden angestrebt werden soll. Die Maßnahmen nach diesem Gesetz sollen mithin nicht nur dem Radverkehr oder anderen Teilen des Umweltverbundes zugutekommen, sondern zu einer gleichberechtigten Stellung aller Verkehrsarten führen.

Absatz 2

Der in Absatz 1 genannte Zweck soll erreicht werden, indem innerhalb von acht Jahren nach Inkrafttreten im Gesamtbereich Berlin ein Radverkehrsanteil von mindestens 20 % erreicht wird. Im Innenstadtbereich ist der Radverkehrsanteil in den letzten Jahren bereits gestiegen und liegt aktuell bei ca. 20 %. In diesem Bereich lassen sich daher höhere Ziele als für den Gesamtbereich Berlin festlegen.

Eine größere Herausforderung stellen demgegenüber die Randbezirke dar. Mangels attraktiver Radverkehrsinfrastruktur für längere Distanzen sowie aufgrund fehlender Angebote für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (Bike and Ride) liegen derzeit die Radverkehrsanteile niedriger als in der Innenstadt. Gerade hier liegt jedoch ein großes Potenzial zur Verringerung des Autoverkehrs und zur Entlastung der Innenstadt: Wenn mehr Berufspendelnde aus den Randbezirken und dem Umland öfter auf das Rad umsteigen, werden umwelt- und klimaschädlicher Verkehr vermieden sowie das Verkehrssystem zu den Spitzenzeiten in ganz Berlin entlastet. Daher wird für den Gesamtbereich Berlin in den ersten acht Jahren ein Anteil von 20 % angestrebt, für den Innenstadtbereich ein Anteil von 30 %.

In Satz 2 wird die weitere anzustrebende Entwicklung des Radverkehrs für die Zeit nach den ersten acht Jahren vorgegeben. Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen soll danach jährlich um einen halben Prozentpunkt steigen, bis eine Zielmarke von mindestens 30 % für den Gesamtbereich Berlin erreicht ist.

Satz 3 enthält eine generelle Vorgabe für die Umsetzung von Maßnahmen nach diesem Gesetz. Dabei muss das bisherige Wachstum des Radverkehrs, das die bisherige Dimensionierung der Radinfrastruktur bereits übersteigt, berücksichtigt werden. Darüber hinaus soll vorausschauend gehandelt und die Infrastruktur, z. B. Abstellmöglichkeiten oder Radverkehrsanlagen, so dimensioniert werden, dass sie auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten steigende Mengen an Radverkehr bewältigen kann. Dabei ist aus Umweltschutz- und Platzgründen dafür Sorge zu tragen, dass nach Möglichkeit bereits versiegelte Flächen genutzt und keine neue Flächen bzw. Grünflächen versiegelt werden. Bei einer unumgänglichen Versiegelung sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, so dass die Flächenbilanz für die Radinfrastruktur insgesamt neutral ausfällt.

Zu§ 2 Begriffsbestimmungen

Absatz 1

Als Abstellmöglichkeiten sind alle Einrichtungen zu verstehen, an die das Fahrrad sicher angeschlossen werden kann. Entscheidend ist dabei, dass das Fahrrad mit dem Rahmen an diese Vorrichtung angeschlossen werden kann, nicht nur mit dem Vorderrad. Nur so ist ausreichend Schutz geboten, da bei Anschließen des Vorderrads die Verbindung zwischen Vorderrad und Rahmen meist schnell zu lösen und somit das Diebstahlrisiko erhöht ist. Außerdem ist das Fahrrad bei angeschlossenem Rahmen stabiler und umfallsicher geparkt. Im Sinne des Diebstahlschutzes muss die Abstellmöglichkeit außerdem fest mit dem Boden verbunden sein oder aufgrund ihres Eigengewichts so fest auf dem Untergrund ruhen, dass sie nicht ohne Weiteres entfernt oder bewegt werden kann. Bei der Einrichtung der Abstellmöglichkeiten sollen daher in der Regel die in Berlin bereits vielfach verwendeten Bügel zum Einsatz kommen.

Absatz 2

Das Berliner Radverkehrsnetz ist ein Schlüsselbegriff des RadG. Dieses Ziel wird durch Umsetzung aller Maßnahmen nach diesem Gesetz erreicht. Durch die Begriffsbestimmung wird vorgegeben, dass die einzelnen Bestandteile jeweils sinnvoll mit einander verbunden sein müssen. Nur lässt sich ein „Netz“ erzielen. Die unterschiedlichen Arten von Radverkehrsinfrastruktur müssen aufeinander abgestimmt und zusammen zu einem ausreichend dimensionierten Netz zusammengeführt werden.

Absatz 3

Fahrradboxen sind eine spezielle Form der Aufbewahrung von Fahrrädern im öffentlichen Raum. Zweck dieser Einrichtungen ist es, gegenüber einfachen Abstellmöglichkeiten einen Schutz vor Witterung, Diebstahl und Vandalismus zu bieten. Daher sind die Boxen abschließbar. Der Zutritt ist nur Befugten gestattet, was durch ein entsprechendes Zutrittssystem gewährleistet wird.

Absatz 4

Die Fahrradstation bietet Radfahrenden mehrere Funktionen: Neben dem eigentlichen gesicherten Parken sollen hier auch Radverleihstationen sowie speziell auf Fahrradverkehr ausgerichtete Serviceleistungen angeboten werden.

Absatz 5

Das Fahrradparkhaus ist dadurch gekennzeichnet, dass die in ihm befindlichen Abstellmöglichkeiten überdacht sind. Dies dient dem Schutz des Fahrrades vor Witterungseinflüssen. Eine Überwachung ist nicht vorgesehen.

Absatz 6

Unter Fahrradstraßen sind Straßen mit entsprechender Beschilderung gemäß StVO zu verstehen.

Absatz 7

Grüne Wellen sind spezifisch für die Bedürfnisse des Radverkehrs einzurichtende Schaltungen von Lichtsignalanlagen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit, mit der sich ein Radfahrender im Verkehr bewegt, wird ganz wesentlich von den Halten an Knotenpunkten, insbesondere an Lichtsignalanlagen, bestimmt. Um ein schnelleres Vorankommen für Radfahrende zu erreichen, sollen Grüne Wellen eingerichtet werden. Da es zwischen den Radfahrenden je nach persönlicher Konstitution große Unterschiede in der individuellen Reisegeschwindigkeit gibt oder Ampeln an Steigungen oder Gefällen mit unterschiedlicher Geschwindigkeit passiert werden, sollen die Grünen Wellen so eingerichtet werden, dass 85 % der Radfahrenden ohne Halt drei Ampelkreuzungen passieren können.

Absatz 8

Die Definition der Hauptstraßen orientiert sich an der Definition des übergeordneten Straßennetzes gemäß der Einstufung der zuständigen Senatsverwaltung. (siehe Planung Stand 2015 / Download vom 2. Juli 2016 / http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/Uebergeordnetes_Strassennetz_Planung_2025_h.pdf).

Absatz 9

Unter Mangel sind, angelehnt an die bürgerlich-rechtliche Definition des Mangelbegriffs, alle Abweichungen des Zustands der Radinfrastruktur vom erwarteten Zustand zu verstehen. Hierzu zählen insbesondere Schlaglöcher, Deckenaufbrüche durch Wurzeln, Beschädigungen durch unsachgemäße Benutzung oder Witterungseinflüsse, durch Alterung oder Abnutzung hervorgerufene Schäden, die zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs führen. Zu den Mängeln gehören außerdem Unterbrechungen im Radverkehrsnetz. So sind insbesondere in Knotenpunktbereichen häufig die Übergänge von Radwegen zu Schutzstreifen oder Ähnliches nicht übersichtlich ausgestaltet und stellen eine Gefahrenquelle für

den Rad- wie den motorisierten Verkehr dar. Da das Radverkehrsnetz jedoch gerade durch die Integration der Verkehrsinfrastrukturen untereinander gekennzeichnet ist, kommt es auf die Beseitigung dieser Lücken an. Auch sind temporäre oder permanente Hindernisse (Baustellenzufahrten, Verkehrsschilder, Barken usw.) häufige Beeinträchtigungen auf Verkehrswegen, die dem Radverkehr zugewiesen sind, und daher als Mangel einzustufen. Der Mangelbegriff umfasst jedoch nicht Verschmutzungen oder verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge. Diese und vergleichbare Hindernisse sind im Rahmen der Polizei- und Ordnungsaufgaben zu beseitigen.

Absatz 10

Für die Definition der Radfahrstreifen wird auf die entsprechende Definition in der StVO verwiesen.

Absatz 11

Radschnellwege sind eine neue, bisher in Berlin nicht existierende Kategorie im Radverkehrsnetz. Sie sollen mit diesem Gesetz eingeführt werden. Radschnellwege sind dadurch gekennzeichnet, dass sie (vergleichbar mit Autobahnen für Kfz oder Schienenstrecken für die Bahn) über längere Distanzen geführte, eigens und ausschließlich für den Radverkehr bestimmte Straßen sind und zügiges, unterbrechungsarmes Fahren ermöglichen. Eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist dabei zugrunde zu legen. Radschnellwege eignen sich durch diese Eigenschaften vorzüglich für Pendler. Sie haben entsprechend Start- und Zielbereiche mit hohem Pendlerpotential zu verbinden.

Absatz 12

Radverkehrsanlagen ist der Oberbegriff für Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen.

Absatz 13

Als Radwege sind im Sinne des RadG die entsprechend der StVO gekennzeichneten Einrichtungen zu verstehen. Darunter fallen daher die benutzungspflichtigen und die nicht benutzungspflichtigen Radwege.

Absatz 14

Für die Definition von Schutzstreifen wird auf die Definition in der StVO verwiesen.

Absatz 15

Der Umweltverbund bezeichnet alle „umweltverträglichen“ Verkehrsteilnehmenden bezogen auf den Schadstoffausstoß pro Personenkilometer, auf den Flächenverbrauch und die Lärmbelastung.

Somit sind alle Fortbewegungsmittel außer dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Umweltverbund zu rechnen, wie der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr.

Zu § 3 Berliner Radverkehrsnetz

Das Berliner Radverkehrsnetz ist das zentrale Ziel des RadG. Daher kommt seiner Einrichtung und Erhaltung größte Bedeutung zu. Für die Errichtung des Radverkehrsnetzes soll auf der bestehenden Radinfrastruktur aufgebaut werden. Zusätzlich soll mit den neuen Radverkehrsinfrastrukturen das mit diesem Gesetz angestrebte Radverkehrsnetz geschaffen werden.

Absatz 1

Der Senat hat binnen eines Jahres nach Inkrafttreten in einem Umsetzungs- und Budgetplan darzulegen, wie die Maßnahmen nach den §§ 4 bis 11 innerhalb der jeweils gesetzten Fristen umgesetzt und finanziert werden sollen.

Da der Bau von Fahrradstraßen in die Zuständigkeit der Bezirke fällt, ist es für die Netzgestaltung wichtig, dass die Bezirke und die zuständige Senatsverwaltung ihre jeweiligen Aktivitäten koordinieren. Es muss gewährleistet werden, dass Radwege nicht an Bezirksgrenzen enden oder unterschiedliche Qualitäten aufweisen, wie es derzeit noch häufig der Fall ist. Das Radverkehrsnetz soll über die Bezirksgrenzen hinaus lückenlos und einheitlich gestaltet sein sowie aus wiedererkennbaren, übersichtlich ausgewiesenen Routen bestehen.

Der verbindliche Umsetzungs- und Budgetplan, der von der Senatsverwaltung zusammen mit den Bezirken erarbeitet wird, soll die nötige Koordinierung und zuverlässige Realisierung der im Sinne des Gesetzes nötigen Maßnahmen ermöglichen. Der Plan ist darüber hinaus mit den Interessenverbänden des Radverkehrs abzustimmen. Die Öffentlichkeit soll in diesen Prozess einbezogen werden. Diese Einbindung der Öffentlichkeit dient einerseits der Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Umsetzungspflichten, andererseits der frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit bei geplanten Maßnahmen zum Umbau von Straßen und Verkehrsführung und der Einrichtung von Fahrradstraßen.

Die Fortschreibung des Umsetzungs- und Budgetplans dient der Anpassung an die dynamische Entwicklung des Radverkehrs. Sie erfolgt aufbauend auf den Erkenntnissen, die in den jährlichen sowie vierjährigen Fortschrittsberichten gewonnen werden.

Die Vorlage des Umsetzungs- und Budgetplans und dessen Fortschreibung im Abgeordnetenhaus und seine Zustimmung dient der demokratischen Legitimation, soll die nötige Öffentlichkeit herstellen und die Verbindlichkeit des Umsetzungsplans gewährleisten.

Absatz 2

Folgende Bedingungen erhöhen die Attraktivität des Radfahrens: Routen lassen sich einfach planen; die Verkehrswege sind übersichtlich, eben und verlaufen möglichst direkt; wichtige Ziele (Schulen, Wirtschaftszentren, Kultureinrichtungen, Verkehrsknotenpunkte usw.) lassen sich komfortabel und sicher erreichen. Erforderlich ist daher die Schaffung eines zusammenhängenden, ausreichend dichten und für den Radverkehr geeigneten Netzes. Dieses

orientiert sich an den Pendlerströmen und besteht, analog zum Autostraßennetz, aus Unternetzen verschiedener Qualitäten für unterschiedliche Nutzungsanforderungen.

Das Radverkehrsnetz soll aus Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen und Radschnellwegen bestehen sowie geeignete Anschlusspunkte an das Umland, an Radfernwege und an touristische Routen beinhalten.

Das Unternetz aus Fahrradstraßen ist für die Aufnahme und Verteilung des Radverkehrs gedacht. Hiermit sollen zentrale Punkte – z. B. Museen, Sehenswürdigkeiten, Einkaufsstraßen – sowie Bildungs- und Freizeiteinrichtungen erschlossen werden. Die Fahrt zu diesen Orten mit dem Fahrrad soll für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere auch für Kinder und ältere Personen, sicher und attraktiv sein.

Dieses Unternetz wird durch die Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen (§ 7 RadG) ergänzt, um flächendeckend eine direkte und attraktive Verkehrswegführung zu gewährleisten. Analog zu Autobahnen für den Autoverkehr bieten Radschnellwege eine Anbindung der Randbezirke an das Stadtzentrum und ermöglichen das rasche Zurücklegen längerer Distanzen. Als Zubringerwege für den Radverkehr sollen sie die Radfahrer an den Außenbezirken und aus dem Umland aufnehmen und in die Netze aus Fahrradstraßen und Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen leiten. Bei der Netzplanung sollte daher auf geeignete Anschlusspunkte an das Berliner Umland geachtet und dazu um eine Abstimmung mit den betreffenden Brandenburger Verwaltungen ersucht werden. Der Fahrradtourismus wächst in Berlin an Bedeutung. Daher sollten bei der Netzgestaltung insbesondere auch die touristischen Routen, z. B. der Berliner Mauerweg, und Radfernwege auf geeignete Weise integriert werden.

Absatz 3

Hauptkriterien für die Netzqualität sind die Erreichbarkeit von Zielen – z. B. zentrale Punkte und Geschäftszentren –, die Reisegeschwindigkeit und die Entfernung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bzw. zu Radverkehrsanlagen (siehe dazu die Standardwerke „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) und die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)). Mit der Vorgabe, dass 90 % der Wohnungen im Umkreis von 300 m zum Radverkehrsnetz liegen sollen, wird ein Gütekriterium für die Netzdichte angegeben und die Anbindung des Netzes an das Wohnumfeld gewährleistet. Der Wert orientiert sich an der in den ERA empfohlenen Maschenweite für ein Radwegenetz. Demnach ist das Netz so zu gestalten, dass „90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen“ (ERA 2010). Die im Gesetz gewählte höhere Maschenweite von 300 m soll der Verwaltung bei der Netzplanung den notwendigen Spielraum einräumen, um das Ziel der Schaffung des Radverkehrsnetzes in der gesetzten Frist zu erreichen.

Zu § 4 Fahrradstraßen

Absatz 1

Der sukzessive Ausbau des Fahrradstraßennetzes ist für die Errichtung des Berliner Radverkehrsnetzes zwingend erforderlich. Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist in der Regel mit geringem baulichem Aufwand verbunden, so dass Zielmarken von insg. 50 km in den ersten beiden Jahren und von jeweils 50 km in den Folgejahren realistisch sind. Um den fristgerechten Ausbau zu gewährleisten, ist neben der Vorgabe einer Gesamtkilometerzahl auch die Vorgabe von jährlichen – bzw. in der Anlaufphase zweijährigen – Zielmarken zweckmäßig, um einen Planungs- bzw. Umsetzungsstau zu vermeiden. Die Zielmarke von 350 km wird als Untergrenze für die nötige Gesamtlänge eines Fahrradstraßennetzes als Teil des Netzes gemäß § 3 betrachtet. Angesichts von 4.000 km grundsätzlich geeigneter Nebenstraßen in Berlin ist diese Zielmarke verhältnismäßig.

Absatz 2

In Fahrradstraßen soll gewährleistet sein, dass Radfahrende in beiden Richtungen fahren, nebeneinander fahren und sich gegenseitig sicher überholen können. Das betrifft auch das Überholen von Lasten- oder Familienrädern, E-Bikes, die zunehmende Differenzierung der Geschwindigkeit sowie das zeitgleiche Radfahren von eher unsicheren und routinierten Verkehrsteilnehmenden. Die Fahrgasse, also die Straßenbreite abzüglich ggf. der Parkbereiche, soll dazu mindestens 5 m betragen. Darin ist ein Mindestsicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr von bis zu 1,50 m enthalten. Sogenannte Dooring-Unfälle stellen 50 % aller Unfälle dar, die nicht auf Kreuzungen passieren. Gerichte schreiben 1,50 m Sicherheitsabstand für Radfahrende von parkenden Autos vor. Die Fahrbahnbegrenzungslinien dienen dem Schutz der Radfahrenden vor dem ruhenden Verkehr und erleichtern die Einhaltung der Mindestabstände.

Absatz 3

Fahrradstraßen müssen für alle Verkehrsteilnehmer deutlich gekennzeichnet sein, damit die für Fahrradstraßen gültigen Verkehrsregeln befolgt werden. Dafür reichen die häufig kleinen Verkehrsschilder nicht aus. Die Erfahrung aus Städten wie Kiel zeigt, dass dieses Ziel mit einem auf der Fahrbahn aufgebrachten Piktogramm realisiert werden kann.

Absatz 4

„mindestens optisch kenntlich“ bedeutet, dass nicht nur durch ein Schild, sondern ggf. auch durch bauliche Maßnahmen wie Beleuchtung, Bordsteine oder Baumreihen kenntlich gemacht werden soll, dass es sich um eine bevorrechtigte Fahrradstraße handelt.

Absatz 5

Fahrradstraßen sollen entsprechend ihrer Definition in der StVO dem Radverkehr vorbehalten sein. Gleichzeitig darf jedoch auch Anliegerverkehr durch Zusatzzeichen erlaubt werden. Davon wird in der Regel Gebrauch gemacht. Das RadG soll diese Möglichkeit nicht ausschließen. Damit Anwohner weiterhin mit ihren Kfz ihr Wohnumfeld erreichen können, sollen für sie Ausnahmeregelungen möglich sein.

Allerdings werden Fahrradstraßen von quartierfremdem Verkehr als „Schleichwege“ genutzt. Dieser Autoverkehr soll weitgehend reduziert und verlangsamt werden. Dazu sollen bauliche Maßnahmen wie z. B. Poller oder Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt ergriffen sowie

Maßnahmen der Verkehrsüberwachung stationär oder regelmäßig durchgeführt werden. Des Weiteren können für den motorisierten Verkehr geltende Einbahnstraßenregeln eingeführt werden. Dabei wechselt auf den einzelnen Abschnitten der Fahrradstraße die Fahrtrichtung.

Absatz 6

Der Wirtschaftsverkehr soll durch die Einrichtung von Fahrradstraßen nicht ausgeschlossen werden. Lieferverkehr, der in der zweiten Reihe parkt, stellt jedoch ein hohes Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar. Daher sollen Lieferzonen ausgewiesen und ihre Nutzbarkeit durch Kontrollen sichergestellt werden, damit Lieferfahrzeuge dort zum Be- und Entladen halten können.

Zu § 5 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Viele Einbahnstraßen sind bereits für den Fahrradverkehr in beiden Richtungen zugelassen. Diese Ausnahme soll zur Regel gemacht und durch entsprechende Schilder angezeigt werden. Die Öffnung in die Gegenrichtung verkürzt die Umwege für Radfahrende und macht den Radverkehr attraktiver.

Zu § 6 Radschnellwege

Bisher ist die Kategorie der Radschnellwege weder in der StVO noch in den Regelwerken wie der ERA festgelegt. Die Einrichtung von Radschnellwegen wird bereits vielerorts diskutiert, in Berlin z. B. im Bereich der Potsdamer Stammbahn. Im Ruhrgebiet befindet sich der „Radschnellweg Ruhr“ bereits im Bau. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Herausgeberin der RIN und ERA, hat bereits ein Arbeitspapier zu „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (2014) herausgegeben, das den nächsten ERA vorgreift und Radschnellwege als Kategorie aufführt.¹

Wie in der Begründung zu § 3 ausgeführt, sollen Radschnellwege Teil des Radverkehrsnetzes sein. Sie werden für das Zurücklegen von längeren Strecken und damit insbesondere für die Anbindung der Zentren und zentralen Orte an die Peripherie und das Umland benötigt. Radschnellwege sollen auch auf das Befahren mit Fahrzeugen i.S.d. § 1 Abs. 3 StVG (z. B. E-Bikes) ausgelegt sein und das Fahrrad für Pendlerinnen und Pendler als Alternative zum Auto attraktiv machen. Radschnellwege schaffen echte Alternativen für die Außenbezirke, laden zum Umstieg vom Auto ein und reduzieren damit die Staugefahr für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind.

Um diese Funktionen eines Radschnellwegs zu erfüllen, soll ein Radschnellweg eine Mindestlänge von 5 km aufweisen. Die Einrichtung eines Radschnellwegs kann jedoch sukzessive in mehreren Bauabschnitten erfolgen, um die zusammenhängende Mindestlänge von 5 km zu erreichen. Gemäß ihrem Zweck zur Verbindung von Start- und Zielbereichen mit großem Pendleraufkommen sollen sich die Radschnellwege an den Pendlerströmen orientieren. Ihr Verlauf ist so zu planen, dass möglichst viele dieser Start- und Zielbereiche sinnvoll miteinander verbunden werden.

Absatz 2 und 3

¹ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4431>

Die Attraktivität insbesondere für Pendlerinnen und Pendler und andere Verkehrsteilnehmende mit langen Reisewegen lässt sich zum einen durch die Streckenlänge und -führung der Radschnellwege, zum anderen über die Beschaffenheit erreichen. Bei der Ausweisung bzw. der Errichtung von Radschnellwegen ist es wichtig, dass Radverkehrsverbindungen möglichst direkt und steigungsarm gestaltet sind, um den Kraftaufwand zu minimieren. Auf Radschnellwegen soll ferner ein zügiges Vorankommen auf längeren Distanzen möglich sein, ohne Behinderungen durch den Kfz-Verkehr. Sie sind daher nicht für Kraftfahrzeuge zugelassen. Bei Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen sollen die Knotenpunkte, ähnlich wie bei Autobahnen, planfrei gestaltet werden. „Planfrei“ bedeutet, dass die kreuzenden Verkehrswege sich nicht auf einer Ebene begegnen, sondern z. B. über Tunnel oder Brücken übereinander geführt werden. Bei kreuzenden, für den Kfz-Verkehr zugelassenen Straßen soll, sofern keine planfreien Knotenpunkte möglich oder die Kosten bzw. der Aufwand unverhältnismäßig sind, ein Kreisverkehr eingerichtet oder den Radschnellwegen Vorrang gewährt werden. Ein fließendes Einfädeln bei kreuzenden Straßen und Anschlussstellen soll in jedem Fall ermöglicht werden. Behinderungen und Hemmungen des Flusses für den Radschnellwegverkehr sind zu minimieren.

Bezüglich der Beschaffenheit ist für einen Fahrbahnbelag zu sorgen, der auch bei Nässe und Schnee leicht und sicher befahrbar und nachhaltig gegen Wurzelschäden und Ähnliches geschützt ist. Als Orientierung kann die Richtlinie aus den ERA (ERA 95, S. 84 f.) für den Neubau von Landstraßen dienen, wonach der Belag eben sein, einen geringen Rollwiderstand aufweisen und die nötige Griffigkeit auch bei schlechter Witterung bieten soll. Dazu ist ein solider Unterbau wichtig, der den Untergrund vor Schäden durch Wurzeln oder Ähnliches schützt und auch das Befahren durch Fahrzeuge des Straßenunterhaltungsdienstes ermöglicht. Auch der Pfützenbildung vorzubeugen. Dazu muss auf eine ausreichende Querneigung (Wölbung oder Dachprofil) geachtet werden. Der ADFC sieht in der „mangelhafte[n] Oberflächenqualität (...) eine[n] der wichtigsten Gründe für die Nichtbenutzung von Radwegen.“ Zu Belägen schreibt er:

„Fahrräder reagieren empfindlicher auf Fahrbahnunebenheiten als motorisierte Fahrzeuge. Erschütterungen können zu unsicherem Fahrverhalten und im schlimmsten Falle zu Stürzen führen, so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Besonders gefährlich sind Spurrillen, Querrinnen oder Längskanten im Verlauf des Radwegs. Eine weitere Gefahr sind spitze Steine, wie sie oft für grobe Schotterwege Verwendung finden. Sie senken nicht nur den Fahrkomfort, sondern beeinträchtigen auch das Fahrverhalten. Feinsplitt hat diesen Nachteil nicht, kann aber dafür punktuell gefährlich werden, wenn dünne Splittauflagen auf hartem Untergrund (Asphalt) in Kurven oder beim Bremsen die Rutschgefahr erhöhen. Völlig ungeeignet als Radwegbelag sind lockerer Sand (Einsinken), Mutterboden (Feldwege sind bei Nässe zu schlammig und auch dann zu holprig, wenn sie von Bewuchs frei sind) und Natursteinpflaster (Glätte bei Nässe, Erschütterungen beim Überfahren), auch Mosaik-, Kleinstein- und würfelförmiges Edelpflaster (aus Basalt, Bimsstein, Schlacke usw.) ist nicht eben genug.“ (ADFC Bundesverband (Hg.) o.J. : Radwegbau in Wald und Flur. Online unter <http://www.adfc.de/files/2/110/111/FAF11.pdf>, abgerufen am 09.04.2016)

Jede Spur eines Radschnellwegs soll mindestens 2 m breit sein, um ein sicheres Überholen und die Nutzungsqualität für verschiedene Fahrgeschwindigkeiten und nutzungsberechtigte Fahrzeuge zu gewährleisten. Neben normalen Fahrrädern gehören zum Spektrum der Nutzungsgruppen z. B. E-Bikes, Lastenräder und Elektrorollstühle (vgl. § 1 Abs. 3 StVG). Radschnellwege sollen in der Regel so angelegt werden, dass die Spuren für beide Fahrtrichtungen nebeneinander verlaufen, d. h. sie sollen insgesamt eine Breite von 4 m aufweisen. Sollte die Nebeneinanderführung der Fahrtrichtungen nicht möglich sein, z. B. aufgrund von zu schützenden Baumbeständen oder städtebaulichen Merkmalen, kann eine getrennte Führung erfolgen. In Ausnahmefällen, wie z. B. an Brücken oder Unterführungen, kann die Mindestbreite unterschritten werden.

Absatz 5

Für die Wiedererkennbarkeit einzelner Radschnellwege sollen sie spezifisch gekennzeichnet oder nummeriert sein, wie es z. B. auch bei U-Bahnlinien der Fall ist. Sie sollen ausreichend beleuchtet sein. Um Energieverbrauch und Lichtverschmutzung zu minimieren, soll die Beleuchtung aus ökologischen Gründen nutzungsgesteuert erfolgen.

Zu § 7 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

Absatz 1

Sichere Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen als Teil einer sicheren und attraktiven Infrastruktur fördern die Sicherheit und das friedliche Miteinander sämtlicher Verkehrsteilnehmenden. Denn die Nutzung entsprechend gestalteter Radverkehrsanlagen verringert für Radfahrende die Wahrscheinlichkeit, von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen, behindert oder gefährdet zu werden. Dadurch wird das Fahrradfahren gerade auch für weniger routinierte Menschen sowie Kinder oder ältere Personen attraktiv. Konflikte mit motorisierten Verkehrsteilnehmenden werden verhindert. Da es für Radfahrende unter diesen Bedingungen keinen Anlass gibt, auf den Gehweg auszuweichen, werden nicht zuletzt Konflikte mit Fußgängern vermieden.

Im Unterschied zu den vielen derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen in Berlin ist darauf zu achten, dass Belag und Untergrund ein leichtes und sicheres Befahren ermöglichen (siehe dazu die Ausführungen zu § 6 Abschnitte (2) und (3)). Bodenplatten, wie sie oft verwendet werden, sind z. B. nicht leicht befahrbar. Des Weiteren ist auf ausreichenden Abstand zum ruhenden Verkehr zu achten, so dass insbesondere plötzlich geöffnete Autotüren keine Gefahr für Radfahrende darstellen. Schließlich ist darauf zu achten, dass die Breite der Radverkehrsanlagen so bemessen wird, dass sich zwei Radfahrende unter Wahrung des Sicherheitsabstands zueinander sowie zum ruhenden wie auch zum fahrenden Verkehr überholen können. Damit wird dem Wachstum des Radverkehrs mit zunehmend mehr Lasten- oder Familienrädern, E-Bikes und der zunehmenden Differenzierung der Geschwindigkeit sowie das gemeinsame Radfahren von eher unsicheren und erfahrenen Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen. Ein gleichberechtigtes Miteinander im Verkehr ermöglicht ebenfalls das Nebeneinanderfahren – wie auch Autoinsassen nebeneinander sitzen und für dieses Privileg entsprechend viel Platz eingeräumt bekommen.

Soweit es für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf die Ausübung eines Ermessens nach § 45 Abs. 9 StVO ankommt, ist die Verwaltung gehalten, den steigenden Radverkehrsanteil und die Netzwirkung zu berücksichtigen. Das Abstellen auf einen ggf. bisher geringen Radverkehrsanteil

darf nicht dazu führen, dass der Bedarf für eine Radverkehrsanlage unterschätzt wird. Häufig schreckt der schlechte Zustand oder das völlige Fehlen von geeigneten Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen viele Radfahrende von der Nutzung dieser Hauptstraße ab. Dabei stellen Hauptstraßen in der Regel auch für Radfahrende eine attraktive direkte Verbindung zwischen wichtigen Zielen in der Stadt dar, die Vorrang vor kreuzenden Straßen genießt. In den Genuss dieser Vorteile sollen auch Radfahrende kommen. Daher ist für sie eine sachgerechte Infrastruktur zu schaffen.

Absatz (2)

Zum Schutz des Radverkehrs vor dem Kfz-Verkehr sollen nach Möglichkeit vom Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Separierung vom Kfz-Verkehr kann verkehrsrechtlich oder baulich erfolgen. Es können z. B. Parkstreifen oder Grünstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn oder Randsteine, Blumenkübel, Baken, Kunststoffpoller und anhängliches entlang des Radwegs als Separierung dienen. Dabei dürfen diese Separierungsmaßnahmen allerdings nicht zu einer Gefährdung des Radverkehrs führen. Eine mögliche Separierung kann auch dadurch erfolgen, dass der Parkstreifen links vom Radweg geführt wird: Parkstreifen und Radstreifen werden getauscht, wie es z. B. an der Straße des 17. Juni zwischen S-Bahn-Haltestelle Tiergarten und der Siegestsäule, an der Stromstraße oder dem Hohenzollerndamm umgesetzt wurde.

Bei der Entscheidung über die konkrete Form der Separierung sollen die Vor- und Nachteile der in Betracht kommenden Möglichkeiten abgewogen werden. Kriterien dazu stellen insbesondere die Länge der Radverkehrsanlage, das vorhandene Kreuzungsdesign und die Sichtbeziehungen, die lokalen Abbiegegeschwindigkeiten sowie die Häufigkeit des Falschparkens dar. Finanzielle Gesichtspunkte sind kein Kriterium für den möglichen Verzicht auf eine Separierung. Der Blick auf Städte mit hohem Radverkehrsaufkommen und hoher demografischer Diversität der Radfahrenden wie Amsterdam und Kopenhagen zeigt, dass separierte Radinfrastruktur und Erhöhung des Radverkehrsanteils zusammenhängen. Da die überwiegende Mehrheit der Radfahrenden separierte Radwege gegenüber bloßen Radstreifen bevorzugt², erhöhen diese das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden. Selbst die derzeit noch schlecht instand gehaltenen und engen, für den Radverkehr freigegebenen Wege (meist neben dem Gehweg) werden mehrheitlich dem Fahren auf der Straße vorgezogen. Lediglich 4 % der Radfahrer fahren auf der Straße, wenn es einen wie auch immer beschaffenen separierten Radweg gibt (Bundesanstalt für Straßenwesen o.J., online unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/253/pdf/V184.pdf>, abgerufen am 09.04.2016).

Absatz 3

Die meisten Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden geschehen beim Rechtsabbiegen des Kfz bei geradeaus fahrendem Radfahrenden. Damit auch bei separierten Radverkehrsanlagen gute Sichtbeziehungen gewährleistet sind und Radfahrende nicht übersehen werden, sollen in Kreuzungsbereichen geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehört das Unterbinden von Parken im Kreuzungsbereich, z. B. über die Errichtung von Fahrradbügeln. Im Gegensatz zu parkenden Kfz ist die optische Trennungswirkung durch parkende Fahrräder kleiner. Daher kann

² Quelle: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, Berichte des Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 184

das Aufstellen von Fahrradbügeln an solchen Stellen gleichzeitig kostengünstig für mehr Sicherheit an den Kreuzungen dienen.

Absatz 4

Soweit die Einrichtung oder der Aus- bzw. Umbau von Radverkehrsanlagen eine geänderte Flächennutzung erfordert, kommen Gehwegflächen hierfür nur ausnahmsweise bei Vorliegen zwingender Gründe und nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass eine ausreichende Gehwegbreite von 3,5 m gewährleistet bleibt. Sind in Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz darüber hinausgehende Gehwegbreiten vorgeschrieben, sind jedoch mindestens diese einzuhalten. Grundsätzlich ist ein durch die Anforderungen dieses Gesetzes entstehender Flächenbedarf durch die Nutzungsänderung oder Anpassung von Parkplatzflächen oder Fahrspuren oder sonstigen Flächen zu erfüllen, die nicht von Fußgängern genutzt werden.

Bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen ist darauf zu achten, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von vorhandenen oder geplanten Busspuren und Straßenbahnspuren kommt.

Absatz 5

Bus- und Radspuren sollen separiert werden. Aktuell wird der Radverkehr zumindest abschnittsweise auf Bussonderspuren geführt. Das führt zu einem Sicherheitsrisiko für den Radfahrenden und zu einer Verlangsamung des Busverkehrs. Ziel muss es daher sein, dass eine den Anforderungen entsprechende Radverkehrsanlage eingerichtet wird und die Bussonderspur beibehalten bleibt. Nur, wenn eine Straße zu eng und eine Separierung daher ausnahmsweise ganz unmöglich sein sollte, kann der Radverkehr weiterhin auf der Bussonderspur geführt werden. Der Erhalt oder die Schaffung von Parkplätzen stellen keinen Grund dar, von einer Separierung abzusehen. In keinem Fall darf eine Bussonderspur ersatzlos entfallen, um eine separate Fahrradinfrastruktur einzurichten. Die Beschleunigung des Busverkehrs führt zu deutlichen Einsparungen beim Fahrzeug- und Personaleinsatz der BVG und steigert die Attraktivität des ÖPNV.

Absatz 6

Zunächst soll innerhalb der ersten 3 Jahre nach Inkrafttreten ein flächendeckendes Netz aus Straßen mit Radverkehrsanlagen eingerichtet und die vorhandenen Lücken in diesem Netz geschlossen werden, da so das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erhöht wird und ein schneller Anstieg des Radverkehrsanteils zu erwarten ist. In einem längeren Zeitraum von bis zu 8 Jahren nach Inkrafttreten sollen die vorhandenen Radverkehrsanlagen, die den in diesem Gesetz geregelten Standards noch nicht entsprechen, so saniert werden, dass sie den in diesem Gesetz normierten Standards entsprechen. Sollten aus anderem Anlass Baumaßnahmen an einer Hauptstraße erfolgen, müssen die vorhandenen Radverkehrsanlagen in jedem Fall – also auch bereits während der oben genannten Fristen – nach eben diesen Standards mit umgebaut werden.

Zu § 8 Umgestaltung von Knotenpunkten

Absatz 1

Knotenpunkte (Kreuzungen und Einmündungen) sind innerorts die größten Unfallschwerpunkte für Radfahrende. Der fahrradgerechte Umbau von jährlich 20 Knotenpunkten ist nötig, um eine schnelle Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erzielen, die – im Gegensatz zu Autoinsassen – nicht durch ihr Fahrzeug geschützt sind. In vielen Fällen lassen sich bereits mit einfachen Maßnahmen Verbesserungen erzielen. Zur Ermittlung und Einstufung des Gefahrenpotenzials von Knotenpunkten sowie zur Priorisierung der Umbauaktivitäten dienen objektive Erhebungen zu Unfallschwerpunkten, wie z. B. die von der Polizei Berlin geführte jährliche Sonderuntersuchung „Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin“, aus der die wichtigsten und häufigsten Unfallorte ersichtlich werden.

Absatz 2

Neben dem objektiven Gefährdungspotenzial einer Kreuzung ist auch das subjektive Sicherheitsgefühl entscheidend. Radfahrende fühlen sich an bestimmten Knotenpunkten etwa durch die konkrete Verkehrsführung oder das starke Verkehrsaufkommen gefährdet. Also meiden Radfahrende diese als gefährlich empfundenen Knotenpunkte, so dass deren Gefahrenpotenzial nicht erkannt wird, da es durch weniger Radfahrende zu entsprechend weniger Unfällen kommt. Diese Knotenpunkte werden also in der Regel nicht in Unfallstatistiken erfasst. Gleichwohl ist es für die Förderung des Radverkehrs notwendig, auch diese Knotenpunkte für den Radverkehr attraktiv und sicher zu gestalten.

Der Senat hat dazu im Jahr 2013 einen Sicherheitsdialog initiiert, in dessen Rahmen die aus Sicht der Radfahrenden gefährlichsten Knotenpunkte in Berlin ermittelt werden sollten. Gemäß diesem Dialog soll nun regelmäßig ein Radverkehrsdialog geführt werden. Entscheidend ist, dass im Gegensatz zu der o. g. Senatsinitiative aus diesem Dialog konkrete Maßnahmen ergeben und die subjektiv gefährlichsten Knotenpunkte umgebaut werden müssen.

Absatz 3

Bei jedem Umbau eines Knotenpunkts, der unabhängig von den Maßnahmen dieses Gesetzes erfolgt, sollen auch Sicherheit und Komfort für den Radverkehr berücksichtigt und verbessert werden. Dabei sollen Praxislösungen, die sich in anderen, auch internationalen, Städten bewährt haben, als Vorbilder dienen.

Absatz 4

Gute Sichtbeziehungen und geringe Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen die Sicherheit für Radfahrende. Im weitläufigen Bereich eines Knotenpunkts sollen dazu geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Bewährte Maßnahmen sind u. a. Gehwegvorstreckungen, Bordstein-Inseln und das Unterbinden von Kfz-Parken im Kreuzungsbereich, z. B. über die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Durch die Abstellmöglichkeiten in dieser 15-m-Kreuzungszone kann die Umsetzung des Fahrradparkens gemäß § 11 und die Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen kostengünstig kombiniert werden.

Absatz 5

Gerade an Knotenpunkten mit schlechten Sichtbeziehungen und hohen Abbiegegeschwindigkeiten kommt es zu schweren Unfällen. Um Leib und Leben von Menschen zu schützen, muss nach jedem schweren Unfall mit schwerem Personenschaden geprüft werden, ob die Verkehrsführung mit oder allein ursächlich war. Wird dies bejaht, müssen umgehend Maßnahmen ergriffen werden, die

das Gefährdungspotenzial der Kreuzung verringern. Die Annäherung an die „Vision Zero“ (Reduzierung der Todesopfer und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf Null) ist ebenso ein erklärtes Ziel des Senatsprogramms „Berlin Sicher Mobil 2020“.

Absatz 6

Aufstell- und Abbiegestreifen sind als farbliche Markierungen auf der Fahrbahn schnell und mit wenig Aufwand einzurichten. Jährlich sollen mindestens 50 Knotenpunkte dahin gehend geprüft werden, welche ihrer Zufahrten geeignet sind, um Abstell- und Abbiegestreifen einzurichten. Entsprechend ermittelte Punkte sollen im Sinne dieses Gesetzes umgestaltet werden. Wichtig ist, dass diese Streifen deutlich farblich gekennzeichnet und so positioniert werden, dass der Radverkehr in sicherem Abstand und in guter Sichtbeziehung zum Kfz-Verkehr geführt wird. Die farbliche Markierung signalisiert Kfz-Fahrenden, dass hier eine spezielle Sicherheitszone für Radfahrende besteht.

Dies wird außerdem erreicht, wenn Aufstell- und Abbiegestreifen dem Kfz-Verkehr vorgelagert sind, Radfahrende an Ampeln also an erster Stelle stehen und losfahren können. Diese Maßnahme beschleunigt auch den Kfz-Verkehr, denn so können Kfz sicher rechts und links abbiegen, weil die Kreuzung geräumt ist. Stau wird so vermieden.

Zu § 9 Grüne Welle

Absatz 1

Dem Radverkehr soll auf dem entsprechenden Streckenabschnitt ermöglicht werden, mindestens 3 Lichtzeichenanlagen bei Grün mit einer am Beispiel Kopenhagen orientierten Richtgeschwindigkeit von 20 km/h zu passieren.

Grüne Wellen dienen dazu, den Verkehr flüssig zu halten. Bisher sind Grüne Wellen in der Regel auf die höhere Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dadurch wird der anteilmäßig hohe und kontinuierlich zunehmende Radverkehr am Fluss behindert.

Grüne Welle für Radfahrende erhöht deren durchschnittliche Reisegeschwindigkeit, ermöglicht ein flüssiges Vorankommen und reduziert den Kraftaufwand für das Absetzen und erneute Antreten. Es wird eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeit der Radfahrenden erreicht und die Spitzengeschwindigkeit einzelner Radfahrenden verringert. Hierdurch sind positive Effekte auf die Unfallzahlen zu erwarten. Insgesamt gewinnt das Radfahren als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln besonders auf kürzeren Strecken an Attraktivität.

Grüne Wellen zählen zu den empfohlenen Maßnahmen der Radverkehrsförderung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans und haben internationale Vorbilder. Ein Beispiel guter Praxis ist Kopenhagen, wo auf 3 Straßen mehrere Grüne Wellen eingerichtet wurden. (Zur Erläuterung: Auf der Gesamtlänge einer Straße gibt es mehrere Grüne Wellen. Gemäß der Definition in §2 ist eine Grüne Welle eingerichtet, wenn 3 Ampeln bei Grün passiert werden können.) Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für Radfahrende konnte auf diesen Strecken um 10 % erhöht werden.³ Laut Nationalem Radverkehrsplan ist die Grüne Welle einer der Maßnahmen, die „einfach umzusetzen und sehr effektiv“ sowie mit ca. 20.000 bis 40.000 Euro „vergleichsweise

³ Fahrradportal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (o.J.): Beschleunigung des Radverkehrs. Grüne Welle. Online verfügbar unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2150>, abgerufen am 10.04.2016.

preiswert“ sind, da „keinerlei bauliche Eingriffe notwendig [sind], nur die Programmierung der Ampelanlagen (...) verändert werden [muss]“ (ebd.). Vor diesem Hintergrund wurde der Umsetzungszeitraum mit 3 Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes relativ niedrig angesetzt. Berlin hat zudem bereits eine Grüne Welle für den Radverkehr eingerichtet (in der Belziger Str.) und plant die Einführung einer weiteren. Das technische Know-how und die Erfahrung stehen also bereits zur Verfügung.

Damit der Radverkehr in ganz Berlin, insbesondere und prioritär aber auf den am meisten frequentierten Strecken profitiert, sollen Grüne Wellen für den Radverkehr an ausreichend vielen Lichtzeichenanlagen eingerichtet werden. Die anvisierte Mindestzahl von 50 anzupassenden Straßenzügen innerhalb von 3 Jahren entspricht dabei lediglich 5 bis 10 % des gesamten Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes. Dennoch kann bereits mit dieser Zahl ein spürbarer Effekt für den Radverkehr erreicht werden.

Absatz 2

Ziel sind fahrradoptimierte Ampelschaltungen an möglichst vielen Abschnitten. Werden Ampeln neu aufgestellt und/oder Schaltungen erneuert, soll daher immer geprüft werden, ob eine Grüne Welle für den Radverkehr eingerichtet werden kann. Das Ergebnis der Prüfung ist unter Angabe der Gründe zu dokumentieren. Bei einem positiven Ergebnis soll die Grüne Welle eingerichtet werden.

Absatz 3

Um eine hohe Fahrplantreue und schnellere Durchlaufzeiten des ÖPNV zu gewährleisten, darf der Vorrang des ÖPNV durch die Grüne Welle für den Radverkehr nicht beeinträchtigt werden. ÖPNV-Vorrangschaltungen bei Bussen und Trams dienen der Erhöhung ihrer Durchschnittsgeschwindigkeiten. Wenn diese noch nicht berücksichtigt sind, sollen sie eingerichtet werden. Diese Regelung ist damit zu begründen, dass der ÖPNV u. a. aufgrund seiner Passagierkapazitäten das Rückgrat des Umweltverbunds bildet, zu dem auch der Radverkehr gehört. Der Umweltverbund soll insgesamt gestärkt werden.

Absatz 4

Der demografische Wandel hin zu einer älter werdenden Gesellschaft und die Gleichberechtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität sollen bei der Einrichtung der Grünen Welle berücksichtigt werden. Dem trägt die in diesem Gesetz vorgesehene Ausweitung des Anwendungsbereich der Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s Rechnung. Personen mit eingeschränkter Mobilität können die übliche Räumgeschwindigkeit von 1,2 - 1,5 m/s regelmäßig nicht einhalten, weshalb bereits heute diese Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s teilweise eingerichtet wird. Die Beschränkung auf bestimmte Straßenabschnitte soll aufgehoben werden. Durch die Verlängerung der Räumphase für den Fußverkehr sind positive Effekte auf die Unfallzahlen zu erwarten.

Absatz 5

Geringe Umlaufzeiten verringern die Wartezeiten des Fuß- und Radverkehrs und erhöhen deren Systemgeschwindigkeit. Dies wiederum steigert die Attraktivität des Radverkehrs.

Absatz 6

Es ist sinnvoll, dass eine Grüne Welle auf dem entsprechenden Abschnitt für den Radverkehr angezeigt wird. Damit soll dem Radverkehr signalisiert werden, dass die jeweils nächste Lichtzeichenanlage durch eine eventuelle Geschwindigkeitsanpassung bei Grün passiert werden kann. Beispiele für geeignete Anzeigemöglichkeiten sind das Zusatzschild 1012-34 „Grüne Welle bei ... km/h“ als zusätzlich von der zuständigen Behörde entworfenes Schild, ein deutlich sichtbares Piktogramm auf der Fahrbahn, eine digitale Anzeige am Fahrbahnrand oder grüne Lichtzeichen an der Fahrbahn.

Zu § 10 Effiziente Mängelbeseitigung

Absatz 1

Radfahrende werden oft durch kleinere Schäden und Mängel der Infrastruktur am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert. Dazu zählen Wurzelschäden und Hindernisse auf Radwegen, unzureichend abgesenkte Bordsteine, abrupt endende Radwege, so genannte Fahrradleichen und nicht fahrradgerechte Baustellen. Radfahrende werden stärker von schlechter Wegebeschaffenheit beeinträchtigt als Autofahrende. Gerade bei schlechten Lichtverhältnissen können unerwartete Wurzelschäden zu Unfällen führen. Bodenplatten und ein unebener Untergrund erhöhen den Rollwiderstand und damit den nötigen Kraftaufwand. Von Bürgern über die vorhandenen Kontaktmöglichkeiten gemeldete Mängel werden derzeit erst nach langer Zeit oder gar nicht beseitigt. Das erhöht aufseiten der Bürger die Frustration und das Gefühl von Diskriminierung. Die Beseitigung von Mängeln lässt sich oft mit geringem Aufwand durchführen – die positive Wirkung einer zeitnahen Beseitigung ist jedoch enorm und gewährleistet eine nachhaltig intakte Infrastruktur und beugt Sanierungsstau vor. Ein geeignetes Meldemanagement ermöglicht die Realisierung dieser Ziele.

Absatz 2

Die Listenerstellung dient der Bestandsaufnahme und soll den Bearbeitungsstand bei gemeldeten Mängeln transparent machen. Die initiale Mängelliste soll bereits 9 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes veröffentlicht werden, um den bisher aufgelaufenen und bekannten Sanierungsstau zu dokumentieren. Zukünftig soll die Liste durch Meldungen von Behörden und Bürgern aktuell gehalten werden. Die geforderten Mindestangaben für jeden Mangel sollen die Schäden identifizierbar machen, um den Bürgern die Nachverfolgung zu ermöglichen und Doppelmeldungen zu vermeiden.

Viele Mängel sind mit einem akuten Handlungsbedarf verbunden. Daher ist mindestens eine monatliche Aktualisierung sinnvoll, um den Druck auf die zuständige Behörde zu erhöhen und insbesondere im Fall von Bürgermeldungen eine zeitnahe Rückmeldung zum Bearbeitungsstand zu erhalten.

Absatz 3

Die Bezirksamter haben bereits für Bürger die Möglichkeit geschaffen, Mängel zu melden. Diese Meldeportale sind jedoch bezirklich geregelt und somit auf die bezirklichen Grenzen beschränkt, uneinheitlich und nicht speziell für Belange des Radverkehrs konzipiert. Mängel werden häufig nicht effektiv beseitigt, entsprechende Meldungen werden lange Zeit nicht bearbeitet und stauen sich an. Durch eine bezirksübergreifende Meldestelle bzw. Arbeitsgruppe mit ausreichendem

Personal und Budget kann eine effektive und direkte Mängelbeseitigung erfolgen, Synergieeffekte werden genutzt. Die Stelle soll in der in §14 geregelten Stabsstelle Radverkehr angesiedelt sein. Als Vorbild könnte die Meldeplattform Radverkehr in Frankfurt am Main dienen, die ebenfalls in einer zentralen Stelle für Radverkehrsangelegenheiten („Radfahrbüro“) angesiedelt ist. Die Meldestelle sollte die Meldungen annehmen und nach Zuständigkeiten weiterleiten. Zudem sollte sie den Prozess begleiten, die Instandsetzung kontrollieren und die Meldung und Beseitigung des Mangels im Internet veröffentlichen.

Absatz 4

Zur Behebung eines Mangels ist eine Frist von mit 6 Monaten vorgeschrieben. Da die meisten Mängel keine größeren Bauarbeiten oder langfristigen Planungsverfahren erfordern, ist diese Frist angemessen. Darüber hinaus dient die kurze Frist dazu, Folgekosten aus einem aufgetretenen Mangel gering zu halten. Nur eine umgehende Beseitigung garantiert, dass sich ein gemeldeter Mangel nicht verschärft oder weitere Schäden verursacht.

Zu § 11 Fahrradparken

Absatz 1

Um Fahrräder vor Diebstahl oder Beschädigung zu schützen, müssen ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder insbesondere an zentralen Orten und Verkehrsknotenpunkten geschaffen werden. Um Bike and Ride, also die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ohne Fahrradmitnahme, zu ermöglichen und attraktiv zu gestalten, müssen genügend Kapazitäten an Fern-, Regional-, S-, U-Bahnhöfen sowie Tram- und Bus-Haltestellen mit hohem Verkehrsaufkommen geschaffen werden. Um die Zeitverzögerungen durch das Umsteigen zu verkürzen, sollen die Abstellmöglichkeiten grundsätzlich leicht erreichbar und nicht weiter als 100 m von den Zugängen entfernt sein. Es gibt einfache Abstellmöglichkeiten, wie z. B. Fahrradbügel: Diese sind kostengünstig und mit geringem Aufwand aufgestellt, so dass das Ziel von 20.000 Abstellmöglichkeiten innerhalb eines Zeitraums von 2 Jahren ab Inkrafttreten sowie weiteren 20.000 jährlich bis zum Zielstand von 100.000 zu erreichen ist. Die Zielzahl von 100.000 Abstellmöglichkeiten orientiert sich an den Niederlanden: Dort fahren 50 % aller Bahnreisenden mit dem Fahrrad zum Bahnhof, 12 % setzen nach Ankunft des Zuges ihren Weg mit dem Fahrrad fort. Bemessen ist diese Zahl auf Grundlage einer aktuellen Fahrgastbefragung des ZVNL Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) bei der DB Tochter S-Bahn Halle-Leipzig: Hier konnte ermittelt werden, dass 20 % der Fahrgäste mit dem Fahrrad zum Bahnhof oder mit einem Fahrrad nach der Zugfahrt weiterfahren. Die Gestaltung eines leistungsfähigen Bike-Transit-Systems, dass die Mobilitätskette Fahrrad – ÖPNV – Fahrrad optimiert, muss deshalb kurz- bis mittelfristig ausreichende Fahrradabstellkapazitäten schaffen. Solche Abstellmöglichkeiten ermöglichen wiederum den Umstieg vom Auto auf eine ähnlich schnelle, ggf. sogar schnellere Verkehrsmöglichkeit und reduzieren damit die Stauwahrscheinlichkeit für den verbleibenden Kfz-Verkehr.

Absatz 2

An größeren Bahnhöfen, den Berliner Regionalbahnhöfen und am Zentralen Omnibusbahnhof Berlin sollen Fahrradparkhäuser errichtet werden. Diese sollen vor allem bei längerer Parkdauer

Schutz vor Witterung und Diebstahl bieten. Beispiele guter Praxis sind z. B. Hamburg, Dortmund, Bonn oder Potsdam, wo an Hauptbahnhöfen Fahrradparkhäuser zur Verfügung stehen. Zudem sollen Fahrradstationen eingerichtet werden, an denen der Radfahrer z. B. Zubehör für das Fahrrad erwerben, die Reifen aufpumpen oder ein Fahrrad leihen kann. Damit wird es auch für Touristen oder Fernpendler komfortabel und attraktiv, das Fahrrad für die Weiterfahrt in der Stadt zu nutzen. Für E-Bikes sollen zudem Lademöglichkeiten geschaffen werden.

Absatz 3

Da die Grundstücke im unmittelbaren Umkreis von Haltestellen in der Regel nicht Landeseigentum sind, muss Berlin mit den Eigentümern, etwa der Deutschen Bahn AG und der BVG, in Verhandlungen über mögliche Flächen für die Errichtung und den Betrieb von Abstellanlagen treten. Sollten die Verhandlungen im Einzelfall nicht erfolgreich sein, muss Berlin geeignete Ausweichflächen finden.

Absatz 4

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen und Maßnahmen der Stadtplanung müssen geeignete Flächen für Fahrrad-Abstellmöglichkeiten identifiziert und freigehalten werden. Es soll frühzeitig eingeplant werden, dass Abstellmöglichkeiten in der geforderten Menge und Lage geschaffen werden müssen.

Absatz 5

Um das Fahrrad für die Alltagsmobilität attraktiv zu machen, müssen auch an zentralen Orten wie Museen, Einkaufs- und Gewerbezentren sowie in den Wohngebieten ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Es gibt einfache Abstellmöglichkeiten, wie z. B. Fahrradbügel. Diese sind kostengünstig und mit geringem Aufwand aufgestellt, so dass das Ziel von 20.000 Abstellmöglichkeiten innerhalb eines Zeitraums von 2 Jahren ab Inkrafttreten sowie weiteren 20.000 jährlich zu erreichen ist. Die Zielzahl von 100.000 Abstellmöglichkeiten orientiert sich an dem Benchmark Kopenhagen und ist abgeleitet aus dem Verhältnis aus Fahrrädern zu Abstellflächen. Die Angst um den Diebstahl des eigenen Fahrrads wird damit verringert. Außerdem führen fehlende Abstellmöglichkeiten dazu, dass Fahrräder überwiegend auf dem Fußweg an Verkehrsschildern abgestellt werden. Fußgänger und Menschen mit Mobilitätseinschränkung werden so in ihrer Mobilität beeinträchtigt. Durch o. g. Maßnahmen wird dies verhindert.

Absatz 6

Es sind geeignete Plätze für Abstellanlagen zu identifizieren, auch im Dialog mit Radfahrern, z. B. über Online-Dialogverfahren. Damit soll erreicht werden, dass das Angebot dem Bedarf fortlaufend angepasst werden kann und Abstellanlagen an Orten mit entsprechender Nachfrage aufgestellt werden. Derzeit wird von den Bezirken häufig eine große Zahl Bügel an Orten aufgestellt, die keinen Bezug zur Nachfrage haben, nur um eine geforderte Zielmarke an Abstellmöglichkeiten zu erfüllen. Diese Orte liegen oft weit von Haltestellen oder zentralen Punkten entfernt und werden allein deshalb ausgewählt, weil dort die Fläche zur Verfügung steht und die Maßnahme den Autoverkehr nicht beeinträchtigt, ohne aber auf den Bedarf abgestimmt zu sein.

Absatz 7

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen nicht in Konkurrenz zu anderen

Verkehrsformen des Umweltverbunds stehen. Die Erhaltung einer ausreichenden Gehwegbreite von mindestens 3,5 m auch beim Aufstellen von Abstellanlagen ist daher zu gewährleisten. Der Regelfall soll sein, dass Abstellanlagen in Bereichen geschaffen werden, die aktuell zum Parken von Pkw genutzt werden. Hier kann es Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen und Zielen geben, z. B. der Umgestaltung von Knotenpunkten (§ 8).

Absatz 8

Bisher muss für das Aufstellen von Fahrradboxen im öffentlichen Raum durch private Anbieter eine Sondernutzungserlaubnis beantragt werden. In Berlin hat der Anbieter Velo easy eine erste Box in Lichtenberg aufstellen können. Diese Boxen sind insbesondere für Besitzer von hochwertigen Fahrrädern oder E-Bikes attraktiv und bieten eine Ergänzung zum öffentlich finanzierten Angebot. Auch hier gilt, dass der Platz für den Fußverkehr möglichst nicht eingeschränkt werden soll und vorrangig Pkw-Parkflächen genutzt werden sollen.

Absatz 9

So genannte Fahrradleichen stellen an vielen Fahrradständern ein Problem dar. Sie sorgen für ein ungepflegtes Straßenbild, wirken abschreckend auf Radfahrende und schränken die freien Kapazitäten zum Fahrradparken ein. Daher müssen Fahrradabstellanlagen regelmäßig überprüft und Fahrradleichen entsorgt werden.

Zu § 12 Fahrradstaffeln

Absatz 1

Es gibt bereits eine einzige Fahrradstaffel. Bislang ist ihr Hauptziel, Unfallzahlen durch Einwirken auf das Verhalten von Radfahrenden zu reduzieren. Dieser Fokus soll auf das Registrieren und Ahnden von Sicherheitsverstößen stärkerer Verkehrsteilnehmer gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern gelenkt werden. Die Einrichtung der Fahrradstaffeln soll auf die ganze Stadt ausgeweitet werden. Auch Ordnungsämter sollen Staffeln einrichten bzw. ihr Personal im Ordnungsdienst mit Fahrrädern ausrüsten. Strecken können schneller zurückgelegt werden, die Reichweite wird gesteigert und die Effizienz erhöht.

Fahradstaffeln sollen Radfahrenden auf Augenhöhe begegnen, ihre Perspektive einnehmen und so ihre besonderen Bedürfnisse und Risiken im Verkehr besser einschätzen und berücksichtigen können. Insbesondere sollen sie Verstöße gegen die Verkehrsordnung, die Radfahrende und Fußgänger gefährden, verfolgen oder durch ihre Präsenz verhindern. Insbesondere gehören dazu Parken in Kreuzungsbereichen und an Überwegen, Zweite-Reihe-Parken, Parken auf Radverkehrsanlagen, überhöhte Geschwindigkeiten und Nichteinhaltung von Mindestabständen beim Überholen. Gleichzeitig soll auch das Radfahren auf Gehwegen oder die Gefährdung ein- und aussteigender Fahrgäste von Bussen oder Trams an Haltestellen verfolgt werden.

Absatz 2

Die Personalstärke sollte eine flächendeckende Präsenz ermöglichen und die Ausrüstung nicht wie bisher von der Versicherungsindustrie gesponsert, sondern im Sinne der Unabhängigkeit aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Absatz 3

Die Fahrradstaffeln sollen eine bessere Verkehrsmoral und ein friedliches Miteinander insbesondere zwischen Auto- und Fahrradverkehr fördern. Eine Kritik an der bisherigen Arbeit der einzigen Fahrradstaffel ist, dass ein Ungleichgewicht zwischen der Verfolgung von Vergehen von Autofahrenden und Radfahrenden besteht und Radfahrende häufiger als Autofahrende und wegen wenig sicherheitsrelevanter Verstöße (z. B. Rechtsabbiegen bei Rot von Radfahrenden) angezeigt wurden. Dieses Ungleichgewicht soll sich zugunsten sicherheitsrelevanter Vergehen verschieben. Zudem sollen die informelle Anweisung an die Verwaltung, die so genannte Berliner Linie (eine interne Dienstanweisung der Polizei, bestimmte Parkvergehen, insbesondere das Parken bzw. Halten von Lieferdiensten in zweiter Reihe nicht zur Anzeige zu bringen), umgehend außer Kraft gesetzt und Parkverstöße und ähnliches unterschiedslos geahndet werden. Das betrifft u. a. auch das Zweite-Reihe-Parken und Halten von Lieferdiensten und Lkws, da dieses den Radverkehr gefährdet und für alle Verkehrsteilnehmenden die Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigt. Ein Verfall der Verkehrsmoral und gleichzeitiger Anstieg der Aggressivität sind die Folgen. Deshalb soll hier durch die Null-Toleranz-Zielrichtung für ein besseres Miteinander im Verkehr und damit einer höheren Verkehrssicherheit gesorgt werden.

Die Ausweitung der Fahrradstaffeln bei Polizei und Ordnungsamt wird darüber hinaus zu steigenden Einnahmen für das Land Berlin führen.

Zu § 13 Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl

Fahrraddiebstahl wird in Berlin als Bagatelldelikt behandelt. Das ist unangemessen, da viele Fahrräder hochwertig sind und die Bestohlenen massiv in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Mitunter ist Fahrraddiebstahl Teil der organisierten Kriminalität. Die Aufklärungsquote ist mit 4 % (BKA-Kriminalstatistik 2014) vergleichsweise niedrig (in Magdeburg beträgt sie etwa 20 %, in Leipzig und Dresden noch über 11 %). Mit einer gesonderten Ermittlungsgruppe soll Fahrraddiebstahl die nötige Aufmerksamkeit und personelle Kapazität zukommen, um die Aufklärungsquote maßgeblich zu erhöhen, in Banden organisierte Fahrraddiebe zu ermitteln und Diebstähle durch geringere Erfolgsaussichten und Aussicht auf strikte Strafverfolgung zu vermeiden. Die Veröffentlichung der Aufklärungsquote soll Transparenz und Anreize für eine ausreichende Ermittlungsarbeit schaffen. Eine höhere Aufklärungsquote und eine schnellere Bestrafung von Fahrraddiebstählen hätte eine präventive Wirkung. Dem Diebstahl von Fahrrädern soll ähnlich hohe Aufmerksamkeit zukommen wie dem Diebstahl von Pkw. Die Einrichtung einer solchen Ermittlungsgruppe stellt damit einen weiteren Schritt zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden dar.

Zu § 14 Stabsstelle Radverkehr auf Senatsebene

Absatz 1

Zur Realisierung der Maßnahmen nach diesem Gesetz bedarf es ausreichender und fachlich geeigneter Personalstellen sowie einer geeigneten Organisation und Einbettung der Radverkehrsangelegenheiten in die Verwaltung. Radverkehr ist eine Querschnittsaufgabe, das bedeutet, mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst. Zudem fallen die verschiedenen Radverkehrsangelegenheiten teilweise in die Zuständigkeit der Bezirke und des Senats. Neben einer ausreichenden Personalaufstockung, wie sie auch in den §§ 15-17 geregelt wird, kommt dabei der Koordinierung und strategischen Leitung bzgl. der verschiedenen, mit Radverkehr betrauten Ämtern und Abteilungen der Bezirke und Senatsverwaltung eine wichtige Bedeutung für die effektive Radverkehrsförderung zu. Es wird eine zentrale Stelle für Radverkehr geschaffen. Um die Unabhängigkeit von den einzelnen Abteilungen sowie die Durchsetzungs- und Handlungsfähigkeit bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu gewährleisten, soll es sich dabei um eine Stabsstelle handeln, die der politischen Leitung, d. h. dem/der Senator/In für Stadtentwicklung und Umwelt unterstellt ist. Die Stabsstelle auf Senatsebene ist dabei eng zu verzahnen mit den in den §§ 15-17 geregelten Stellen.

Absatz 2

Die Aufgaben der Stabsstelle ergeben sich aus der angesprochenen Funktion einer leitenden und die Querschnittsaufgabe koordinierenden Stelle.

Zu 1: Die Radverkehrsnetzplanung gem. § 3 ist die entscheidende Aufgabe: Die Stabsstelle soll die Koordinierung und Leitung übernehmen und zusammen mit den betroffenen Verwaltungen und sonstigen relevanten Akteuren ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen. Die Anschlüsse ans Berliner Umland sind wichtig, um gemäß dem Ziel Pendelströme aufnehmen zu können. Dies erfordert die Kooperation mit der Brandenburger Verwaltung. Die Stabsstelle soll sich um diese Kooperation bemühen.

Zu 2. Der Umsetzungs- und Budgetplan (s. o. zu § 3 Absatz 1) soll als Instrument dienen, um die Kooperation und Verzahnung der Aufgaben der betroffenen Ämter und Abteilungen, z. B. für Verkehr, Tiefbau, Verkehrslenkungsbehörde, zu verstetigen und Verbindlichkeit zu schaffen. Die Stabsstelle ist für die Koordination der Ämter und Abteilungen zuständig und leitet die Erarbeitung und regelmäßige Fortschreibung des Umsetzungs- und Budgetplans.

Zu 3. Sie schafft geeignete Strukturen für die Kooperation der beteiligten Ämter, Abteilungen und zivilgesellschaftlichen Akteure. Dazu gehört insbesondere die Verstetigung der Abstimmung mit den in den §§ 15-17 geregelten Strukturen. Dies tut sie in Form von gemeinsamen Arbeitsroutinen, die regelmäßige Treffen beinhalten sowie den Austausch und die Information zu radverkehrsrelevanten Baumaßnahmen, etwa zum Zwecke der fahrradgerechten Gestaltung von Baustellen. Auch die Beteiligung der zivilgesellschaftlichen Akteure, von Betroffenen und Interessenvertretern fällt in den Aufgabenbereich der Stabsstelle. Als Vorbild können die bisher bezirklich verorteten FahrRäte oder sonstige Beiräte, z. B. der Musikschulenbeirat, dienen. Diese Beteiligungsstruktur sollte bzgl. des Turnus der Zusammenkünfte sowie der Zusammensetzung und der Einflussmöglichkeiten des Gremiums auf verbindlichen Regelungen basieren.

Zu 4: Ziel ist es, im Rahmen der genannten Organisationsstrukturen und auf Basis des Umsetzungs- und Budgetplans die Maßnahmen im Sinne dieses Gesetzes zu überwachen und zu begleiten und

die Abstimmung unter den zuständigen Ämtern und Abteilungen zu gewährleisten. Die in den §§ 15-17 geregelten Strukturen dienen dabei dem Zweck der Koordinierung und erfüllen die Funktion von Schnittstellen zwischen Stabsstelle und den zuständigen Ämtern und Abteilungen. In diesem Rahmen sorgt die Stabsstelle auch bei allen anderen Maßnahmen im Bereich Stadt- und Verkehrsentwicklung, die nicht oder nicht unmittelbar mit den Maßnahmen dieses Gesetzes zusammenhängen, dafür, dass das Ziel der Radverkehrsförderung und die Interessen des Radverkehrs frühzeitig bedacht und in der Planung berücksichtigt werden.

Zu 5: Das effektive und effiziente Mängelmanagement anhand von Hinweisen aus der Bevölkerung, geregelt in § 10, soll bei der Stabsstelle angesiedelt sein. Die Stabsstelle übernimmt die Aufnahme und Weiterleitung der Meldungen an die zuständigen Stellen in den Bezirken und der Senatsverwaltung sowie die Überwachung der Bearbeitung, die Dokumentation und Veröffentlichung. Sie betreut dazu ein Online-Portal, über das die Mängel gemeldet bzw. aufgenommen werden können. Als Beispiel guter Praxis kann die mit dem Deutschen Fahrradpreis „Best for Bike 2010“ ausgezeichnete „Meldeplattform Radverkehr“ des Radfahrbüros Frankfurt am Main dienen.⁴ Die gemeldeten Mängel sowie der Bearbeitungsstand sollen zudem umgehend im Internet, z. B. auf der eigenen Website der Stabsstelle, in die auch das Online-Portal integriert ist, veröffentlicht werden.

Zu 6: Eine weitere Aufgabe ist die Öffentlichkeitsarbeit gemäß §§ 19 und 20 Absatz 2, die ebenfalls im Rahmen einer eigenen Untereinheit organisiert sein soll. Dazu gehören die Konzeptionierung und Planung von Kommunikationsstrategien und einzelnen Kampagnen sowie von Aus- und Fortbildungsangeboten zum Ziel der Verkehrserziehung und der Mitarbeiterschulungen. Sie soll dazu insbesondere mit den bezirklichen Stabsstellen gemäß § 16 zusammenarbeiten und sich abstimmen mit dem Ziel einer einheitlichen und kohärenten Öffentlichkeitsarbeit.

Zu 7: Die Stabsstelle ist für die Organisation von Monitoring, Evaluation sowie der Datenerhebung gemäß § 21 zuständig. Das heißt, sie stellt sicher, dass die für das Monitoring und die Evaluation der im Sinne dieses Gesetzes relevanten Daten erhoben, bereitgestellt und veröffentlicht sowie dem Abgeordnetenhaus vorgelegt werden.

Absatz 3

Die Anzahl der Mitarbeiter der Stabsstelle soll dynamisch an Aufgabenentwicklung und Arbeitsumfang angepasst werden. Die Stabsstelle sollte eine Leitungsposition und für die unterschiedlichen Aufgaben entsprechend qualifizierte Mitarbeiter umfassen. Die anfängliche Personalausstattung soll sich dabei an Beispielen guter Praxis orientieren, in Deutschland kann z. B. das Radfahrbüro in Frankfurt am Main als Orientierung dienen, angepasst an die Größe und Bevölkerungszahl von Berlin. Im Rahmen des Monitoring und der Evaluation ist auch die Personalausstattung zu überprüfen und ggf. nach oben hin anzupassen. Neben der Personalausstattung soll die Stabsstelle mit einem eigenen Budget ausgestattet werden, das u. a. für die Öffentlichkeitsarbeit und die externe Vergabe von Aufträgen, die Betreuung einer Website samt Online-Portal sowie für die Büro- und Mitarbeiterausstattung zur Verfügung steht.

⁴

Online unter <http://www.radfahren-ffm.de/12-0-Radverkehrsmelder.html>, abgerufen am 13.05.2015

Zu § 15 Fachstellen für Radverkehrsbelange auf Senatsebene

Absatz 1

Während die Stabsstelle überwiegend strategische Aufgaben erfüllt, sollen die Fachstellen auf Senatsebene operativ wirksam werden und die Abteilungen, die mit operativen Verkehrsangelegenheiten, der Planung und dem Bau betraut sind, bei Radverkehrsangelegenheiten unterstützen. Dazu gehören die Abteilungen für Tiefbau und für Verkehr sowie die Verkehrslenkungsbehörde.

Absatz 2

Die Fachstellen auf Senatsebene werden von den bezirklichen Fachstellen gemäß § 17 gespiegelt. Sie haben operative Aufgaben. Insofern der Radverkehr eine Querschnittsaufgabe zwischen verschiedenen Abteilungen und unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen ist, ist eine enge Verzahnung der Organisationsstrukturen gemäß §§ 14-17 wichtig, um das Ziel eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes (§ 3) und die konzertierte Verfolgung der Maßnahmen nach diesem Gesetz zu gewährleisten.

Zu 1: Die Fachstellen sind zuständig für die Umsetzung der Maßnahmen dieses Gesetzes auf Straßen im Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin (VLB), z. B. bei der Schaltung Grüner Wellen (§ 9) und beim Umbau von Knotenpunkten und Hauptstraßen für Radverkehrsanlagen. Zudem ist die Fachstelle für die Datenerhebung zuständig.

Zu 2: Die Fachstellen in den Abteilungen für Verkehr und Tiefbau sind für die bauliche Realisierung der Maßnahmen nach diesem Gesetz (§§ 3-11) im Zuständigkeitsbereich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zuständig.

Die Umsetzung dieses Gesetzes wird zudem eine Reihe größerer und kleinerer Baumaßnahmen erforderlich machen. Neben der Ausweisung von Fahrradstraßen ist hier vor allem die Ausstattung der Straßen höherer Ordnung mit Radverkehrsanlagen zu nennen. Diese umfasst z. B. die Anlage von Radaufstellzonen vor der Haltelinie für den motorisierten Verkehr an Ampelkreuzungen, die Anlage von Schutzstreifen und weiterer Maßnahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort des Radverkehrs. Zur Anlage von Radschnellwegen ist die Mitsprache der Fachabteilung zudem z. B. im Rahmen von Raumordnungsverfahren sicherzustellen. Die Fachstelle ist zudem bei Planung und Durchführung aller weiteren Baumaßnahmen heranzuziehen, z. B. bei der baulichen Neugestaltung von Straßen, Plätzen, aber auch bei Maßnahmen im Bereich des ÖPNV. Neben der Beteiligung an allen Planungen und Umsetzungen initiiert die Fachabteilung auch eigene Bauprojekte, die neben den genannten und weiteren auch z. B. die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, u. a. von Fahrradparkhäusern an wichtigen Haltestellen des ÖPNV, betreffen.

Zu 3: Die Fachstelle ist für die Datenerhebung und die Analysen von Radverkehrsströmen oder für die Pegelzählstellen zuständig. Die Fachstelle arbeitet zu diesem Zweck eng mit den Stabsstellen (§§ 14 und 16) sowie mit den übrigen Fachstellen (§§ 15 und 17) zusammen.

Zu 4: Sicherstellung der Standards: Sie erstellt einen Leitfaden oder ein Handbuch zur radverkehrsgerechten Baustellengestaltung, überwacht die Einhaltung und ist Ansprechpartnerin für Meldungen von Verstößen.

Zu 5: Zu den Aufgaben der Fachstellen gehört auch, dass sie als Vertretende von Radverkehrsangelegenheiten in die Fachabteilungen hineinwirken und eine Schnittstelle zwischen Stabsstelle und den Fachabteilungen sowie untereinander bilden. Etwa bei Baumaßnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich mehrerer Bezirke fallen (z. B. bei bezirksübergreifenden Radverkehrsanlagen im Nebenstraßennetz), sollen sie mit den bezirklichen Fachstellen zusammenarbeiten und die Koordination der Maßnahmen sicherstellen.

Absatz 3

Die Anzahl der Mitarbeiter der Stabsstelle soll dynamisch an Aufgabenentwicklung und Arbeitsumfang angepasst werden. Zwei Ziele werden mit den Fachstellen verfolgt: 1. Die Personalausstattung der zuständigen Abteilungen soll mit einem Mal verbessert werden, d. h. es sollen genügend Planer u. ä. zur Verfügung stehen, um die Ziele und Maßnahmen nach diesem Gesetz zu realisieren. 2. Die Radverkehrsposition in der Verwaltung soll gestärkt werden, so dass Radverkehrsbelange weiterhin in die Arbeit der Abteilungen integriert sind, aber durch spezifische und koordinierende Strukturen gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsträgern repräsentiert werden. Eine konkrete Angabe von Personalstellen ist nicht zweckmäßig: Aktuell sind z. B. 2,5 Stellen für Radverkehr in der Abteilung Verkehr vorhanden, einige Stellen sind vakant und werden nicht nachbesetzt, vielen Mitarbeitern steht der Renteneintritt bevor. Das heißt: Nicht alle Personalstellen müssen neu und sofort geschaffen werden. Einige lassen sich nachbesetzen oder umwidmen. Es muss dabei u. a. auch geprüft werden, ob genügend radverkehrstechnische Expertise in der Verwaltung vorhanden ist. Hier sollte zunächst eine Bestandsaufnahme gemacht werden, auf deren Grundlage der zu erwartende zusätzliche Personalbedarf abgeschätzt wird. Einflussfaktoren für Umfang und Intensität der Aufgaben sind neben dem ansteigenden Radverkehrsanteil auch technische Weiterentwicklungen und das Bevölkerungswachstum. Die Pro-Kopf-Ausgaben für Radverkehr und damit auch die zu verwendenden Mittel sollen u. a. an diese Faktoren angepasst werden. Im Rahmen des Monitoring und der Evaluation ist die Personalausstattung zu überprüfen und ggf. nach oben hin anzupassen. Bei Neueinstellungen sollen Bewerber mit entsprechender Radverkehrsexpertise ausgewählt werden.

Zu § 16 Bezirkliche Stabsstellen für Fahrradangelegenheiten

Absatz 1

Die bezirklichen Stabsstellen spiegeln die Stabsstelle auf Senatsebene in ihren verschiedenen Aufgaben und arbeiten dieser zu. Die bezirklichen Stabsstellen arbeiten strategisch an der Umsetzung des Radgesetzes und weiterer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in ihrem Zuständigkeitsbereich. Die Stabsstellen sollen in der fachlich zuständigen Behörde angesiedelt und hier dem politischen Leiter des für Radverkehr relevanten Ressorts zugeordnet sein.

Absatz 2

Zu 1: Die bezirklichen Stabsstellen sind zuständig für die strategische Planung und Begleitung aller Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich, die sich aus diesem Gesetz ergeben oder die

insgesamt den Radverkehr betreffen. Bei ihnen laufen alle den jeweiligen Bezirk betreffenden Fäden der Radverkehrsplanung zusammen. Sie dienen als Schnittstellen zwischen den Aufgabenbereichen der Stabsstelle nach § 14.: Sie leisten eine eigene Öffentlichkeitsarbeit im Einklang mit § 19, z. B. Informationsveranstaltungen zu aktuellen Bauvorhaben in ihrem Bezirk oder Aktionstage zum Thema Radverkehr und Radverkehrserziehung in Schulen und öffentlichen Gebäuden wie Stadtteilbibliotheken. Sie sind auch für die Organisation und Durchführung von Schulungen und Fortbildungen im Sinne der §§ 19 und 20 zuständig. Das heißt z. B., dass sie Angebote für die Mitarbeiter des eigenen Bezirksamtes organisieren oder bei der Zulassungsstelle über Angebote für gewerbliche Kraftfahrer gemäß § 19 informieren. Sie organisieren die Beteiligung der lokalen Interessenvertreter und Betroffenen, zum Beispiel in Form von regelmäßigen Gremiensitzungen nach Vorbild von Beiräten, wie sie auch auf der übergeordneten Senatsebene stattfinden. Weiterhin gewährleisten sie die Kommunikation der in diesen Gremien erzielten Ergebnisse an die relevanten Abteilungen und Ämter im Bezirk sowie auch an die Stabsstelle nach § 14. Des Weiteren gibt es eine zuständige Stelle in der Stabsstelle, die für das übergeordnete Beschwerdemanagement die Schnittstelle bildet.

Zu 2: Die bezirklichen Stabsstellen sind dafür zuständig, den auf Senatsebene entwickelten Umsetzungs- und Budgetplan in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich umzusetzen. Sie sollen Arbeitsaufträge bzgl. der Realisierung der beschlossenen Maßnahmen gemäß diesem Gesetz an die zuständigen Mitarbeiter, Abteilungen und Ämter vermitteln sowie an die Fachstellen nach § 17 leiten und deren Zusammenarbeit untereinander koordinieren. Dazu können z. B. institutionalisierte Runden der beteiligten Ämter und Abteilungen gehören, in deren Rahmen nach Bedarf anstehende und laufende Baumaßnahmen, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder Kommunikationsstrategien geplant und abgestimmt werden.

Zu 3: Die bezirklichen Stabsstellen sollen auch eigene, auf den lokalen Kontext zugeschnittene Maßnahmen zur Radverkehrsförderung planen und begleiten und dazu z. B. mit den Ordnungsämtern und der Polizei zusammenarbeiten. Zum Beispiel können sie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchführen, wie regelmäßige Radar- oder Parkkontrollen. Sie sollen Maßnahmen zur allgemeinen Verkehrsberuhigung prüfen und umsetzen, z. B. temporäre Spielstraßen oder Begegnungszonen, sowie Maßnahmen zum Management des ruhenden Verkehrs, wie z. B. Parkraumbewirtschaftung und Kiezgaragen.

Zu 4: Die bezirklichen Stabsstellen gewährleisten die Dokumentation folgender Informationen: alle geplanten und durchgeführten Maßnahmen, Fortschritte bei der Erfüllung des Umsetzungsplans, Gründe, deren Abwägung ggf. zu Entscheidungen z. B. gegen den Bau von Radverkehrsanlagen oder Fahrradstraßen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs geführt haben, sowie die Bearbeitung von gemeldeten Mängeln. Sie leiten diese Daten an die Stabsstelle auf Senatsebene weiter und arbeiten bei der Erstellung von Berichten und Evaluationen mit den Stellen nach §§ 14-17 zusammen.

Absatz 3

Die Anzahl der Mitarbeiter der Stabsstelle soll dynamisch an Aufgabenentwicklung und Arbeitsumfang angepasst werden.

Zu § 17 Bezirkliche Fachstellen für Fahrradangelegenheiten

Absatz 1

Die Fachstellen auf Bezirksebene dienen der besseren Personalausstattung im Bereich der Planung und baulichen Realisierung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Zuständigkeit der Bezirke. Dies betrifft vor allem das Nebenstraßennetz. Sie sollen gewährleisten, dass die zur Verfügung stehenden Mittel abgerufen und die Maßnahmen im Sinne dieses Gesetz bzw. gemäß dem Budget- und Umsetzungsplan realisiert werden können. Bisher gibt es in den meisten Bezirken keine oder zu wenige Stadt- und Verkehrsplaner. Die Fachstellen sollen insbesondere für das nötige Personal in den Bereichen Tiefbau und Straßenbau sorgen.

Absatz 2

Zu 1: Die Fachstellen sollen Baumaßnahmen planen und ausführen. Dazu sollen sie sich an die im Budget- und Umsetzungsplan geregelten Vorgaben halten und ihre Arbeiten mit den Stabsstellen auf Senatsebene sowie mit den für ihren Bauabschnitt zuständigen bezirklichen Stabsstellen abstimmen und koordinieren. Darüber hinaus sollen sie sich zur Planung und Umsetzung insbesondere bei bezirks- und zuständigkeitsbereichsüberschreitenden Maßnahmen mit den Fachstellen auf Senatsebene koordinieren und mit ihnen zusammenarbeiten. So etwa im Fall von Anschlüssen zwischen Neben- und Hauptverkehrsstraßen oder beim Austausch über Beispiele guter Praxis und verkehrsrechtliche und bauliche Standards (z. B. zur Verkehrsberuhigung und -sicherheit). Dies kann in Form von Gremien oder Arbeitsgruppen geschehen, die maßnahmenspezifisch aus Vertretern der jeweils beteiligten Abteilungen und Ämtern zusammengesetzt sind.

Zu 2: Zwischen den Abteilungen und Ämtern auf Bezirksebene, insbesondere den Straßen- und Grünflächenämtern, übernehmen sie die Koordinierung der operativen Umsetzung bei Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Das heißt, sie vertreten die Anliegen des Radverkehrs in den jeweiligen Abteilungen und Ämtern und gewährleisten ein abgestimmtes Vorgehen. Sie vermitteln zudem zwischen diesen und den Stabsstellen, insbesondere in Bezug auf das Beschwerdemanagement. Das heißt, sie reagieren auf gemeldete Mängel, sorgen für die Instandsetzung und melden den Bearbeitungsstand. Diese Koordination sollte in Form von Gremien und Arbeitsgruppen stattfinden. Hierbei ist auch die Beteiligung von Interessenvertretern und Betroffenen, z. B. Anwohnern, zu berücksichtigen. Für die Gremien sollten Verfahrensregeln festgeschrieben werden, die einheitlich in allen Bezirken gelten. Dazu gehören der Turnus der Treffen, die Bedingungen der Zusammensetzung, die Regeln zur Abstimmung und Entscheidungsfindung sowie die Verbindlichkeit der Entscheidung.

Zu 3: Die Fachstellen sollen dazu dienen, den Beitrag der Bezirke an der Realisierung des übergeordneten Ziels der Erhöhung des Radverkehrsanteils nach § 1 zu leisten. Dazu gehört insbesondere der Bau von bezirklichen Fahrradnetzen, die als Teil des übergeordneten Netzes nach § 3 geplant und angelegt werden. Für die Anschlüsse ans Umland sowie an die angrenzenden Bezirke müssen die Fachstellen mit den jeweils zuständigen Stellen auf der jeweiligen anderen Seite zusammenarbeiten. Dies kann z. B. im Rahmen der oben beschriebenen Arbeitsgruppen und Gremien geschehen.

Zu 4: Die Fachstellen sollen insgesamt für den Radverkehr auf Bezirksebene im operativen Bereich zuständig sein. Das heißt, sie planen und realisieren weitere verkehrs- und stadtplanerische Maßnahmen, die nicht oder nicht direkt Teil dieses Gesetzes sind, aber zur Radverkehrsförderung beitragen und den Radverkehr betreffen.

Absatz 3

Die Anzahl der Mitarbeiter der Fachstellen soll dynamisch an Aufgabenentwicklung und Arbeitsumfang angepasst werden. Mindestens sollten 2 Stellen dafür eingesetzt werden, die über eine geeignete fachliche Qualifikation und die Erfahrung im Bereich Radverkehrsplanung verfügen, wie Ingenieure, Stadt- und Verkehrsplaner.

Zu § 18 Verwaltungshandeln

Absatz 1

Im Rahmen des übergeordneten Ziels, den Radverkehrsanteil zu steigern und den Radverkehr zu fördern, soll bei allen Baumaßnahmen bedacht und geprüft werden, ob sie mit diesen Zielen vereinbar sind oder sich nachteilig auswirken können. Sollte die Vereinbarkeit nicht gegeben sein, sollten die Gründe offengelegt werden, mit denen eine radverkehrsunverträgliche Baumaßnahme durchgeführt wird. Mit dem Gebot der Offenlegung soll eine gründliche Abwägung seitens der Bauherren und zuständigen Verwaltungen gefördert und mit dieser Radverkehrsverträglichkeitsprüfung (in Anlehnung an Sicherheitsaudits von Straßen) ein Mechanismus etabliert werden, durch den die gebaute Umwelt Berlins nach und nach radverkehrsfreundlich wird. So sollte etwa im Fall des Baus eines Einkaufszentrums oder einer Wohnanlage geprüft werden, ob genügend geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung stehen oder ob Radverkehrsanlagen auf neu ausgewiesenen Straßen eingerichtet werden. Ebenso sollte bei der Anlage von Baustellen sichergestellt werden, dass diese den Radverkehr berücksichtigen und ein sicheres Passieren ermöglichen.

Absatz 2

Viele Maßnahmen dieses Gesetzes wirken sich auf die Bezirke aus. Ihre Umsetzung ist auf die konstruktive Zusammenarbeit der Bezirke mit den zuständigen Stellen auf Senatsebene angewiesen. Um die Bezirke in die Lage zu versetzen und Anreize zu schaffen, die nötigen Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu realisieren, soll die zuständige Senatsverwaltung die Mittel dafür zur Verfügung stellen, z. B. in Form eines Investitionsprogramms. Weiterhin sollen die Mittel nicht aus der Globalzuweisung der Bezirke stammen.

Zu § 19 Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

Absatz 1

Mit der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs ist es notwendig, dass Kfz-Fahrende entsprechend sensibilisiert werden. Zum einen ist dafür zu sorgen, dass alle Verkehrsteilnehmenden die den Radverkehr betreffenden Verkehrsregeln kennen (z. B. Regeln für Fahrradstraßen, einzuhaltende Sicherheitsabstände). Zum anderen sollen Kfz-Führende Radfahrende als gleichwertige, aber besonders exponierte und daher schwächere Verkehrsteilnehmende wahrnehmen und sich entsprechend vorsichtig und aufmerksam verhalten.

Insgesamt ist das Ziel, die Verkehrsmoral zu verbessern und für ein friedliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu sorgen. Dies soll im Rahmen einer allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit über Dialogformate (hier kann auf dem Radsicherheitsdialog des Senats aufgebaut werden), Informationsbroschüren, Medienberichte, Infostände und Ähnliches geschehen und als Teil der Verkehrserziehung in die Führerscheinausbildung integriert werden.

Gewerbliche Kfz-Führer tragen dabei eine besondere Verantwortung: Taxis und Lkw stellen eine häufige Unfallgefahr dar und es kommt z. B. bei Abbiegevorgängen von Lkw oft zu Konflikten mit Radfahrenden. Hier müssen für Aus- und Fortbildung verbindliche Angebote geschaffen werden, die den richtigen und sicheren Umgang mit Radfahrenden vermitteln.

Zudem sollen die positiven Effekte des Radverkehrs für Umwelt, Klima, Gesundheit usw. beworben und das Image des Radfahrens positiv kommuniziert werden, wie es z. B. in München im Rahmen der „Radlhauptstadt“-Kampagne geschieht und in Ansätzen bereits in der Radverkehrsstrategie-Broschüre des Senats angelegt ist („Sieben gute Gründe für mehr Radverkehr in Berlin“). Dazu soll die zuständige Senatsverwaltung von professionellen Agenturen betreut und mit einem dafür eigens veranschlagten Budget Kampagnen durchführen, die auch Bevölkerungsgruppen erreichen, die bisher wenig Fahrrad fahren.

Absatz 2

Es soll sichergestellt werden, dass die Kampagnen die Zielgruppen erreichen und zu einer positiven Veränderung im Sinne der Aufgabeninhalte führen. Dies kann anhand von Instrumenten der Markt- und Meinungsforschung überprüft und ausgewertet werden. Sollten sich keine positiven Effekte ergeben, sind die Kampagnen inhaltlich anzupassen und ggf. andere Agenturen zu wählen. Die Ergebnisse sollen transparent gemacht und im Internet veröffentlicht werden.

Zu § 20 Sonstige Förderung des Radverkehrs

Absatz 1

Zum Zweck einer kontinuierlichen Verbesserung der Verkehrsmoral und der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr und öffentlichen Raum sollen alle Verkehrsteilnehmenden zur Meldung von Verstößen berechtigt sein. Ordnungsamt und Polizei können nicht alle Verstöße registrieren. Daher sind sie auf die Unterstützung der Verkehrsteilnehmenden angewiesen. Zweck ist, die Wahrscheinlichkeit einer Ahndung von Verstößen wie gefährdendes Falschparken oder riskantes Überholen von Radfahrenden spürbar zu erhöhen und so eine abschreckende Wirkung zu erzielen. Bisher werden private Anzeigen von Verstößen im Verkehr nicht weiterbearbeitet.

Absatz 2

Die Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes, insbesondere in Leitungsfunktion, sollen für Radverkehrsbelange sensibilisiert werden. Dies lässt sich im Rahmen von Fortbildungsmaßnahmen umsetzen. Als Multiplikatoren helfen die Teilnehmenden, ein allgemein positives Klima für Radverkehr in der Verwaltung zu schaffen, Fronten abzubauen und einen Eindruck der besonderen Bedürfnisse und Sicherheitsrisiken von Radfahrenden zu vermitteln. Programminhalte sollen theoretischer und praktischer Art sein, praktisch z. B. in Form einer geführten Radtour zu zentralen Kreuzungen oder Baustellen. Mitarbeitende der Fahrradstaffeln sind als Dozenten gut geeignet, da

sie selbst Beschäftigte im öffentlichen Dienst sind und eine besondere Kenntnis der Risiken und Bedürfnisse sowie Erfahrungen mit dem Radverkehr aufweisen.

Absatz 3

Die Ergänzung des Verkehrsmittel-Pools um Fahrräder für die Verwaltung soll erreichen, dass die Gelegenheit für Mitarbeitende geschaffen wird, mit dem Fahrrad als selbstverständliches Alltagsverkehrsmittel in Kontakt zu kommen und es als solches zu nutzen. Damit soll zudem erreicht werden, dass die Verwaltung als Vorbild, z. B. für private Betriebe, dienen kann. Für viele Fahrten ist ein Auto nicht zwingend erforderlich. Für diese soll das Fahrrad den Mitarbeitenden als umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und im Stadtverkehr häufig schnelleres Verkehrsmittel in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Zugleich soll die Verfügbarkeit von Autos reduziert werden, um Anreize für die Nutzung der Fahrräder zu schaffen. Der Wert von mindestens 20 % ist ein in diesem Sinne geeignetes Maß.

Absatz 4

Die Bürgermeister nehmen in der Öffentlichkeit eine hervorgehobene Stellung ein. Daher eignen sie sich in besonderer Weise als Vorbilder und Multiplikatoren. Die Dienstwagenregelung setzt falsche Anreize und ist nicht mit der Förderung eines umweltverträglichen Verkehrs im Sinne dieses Gesetzes vereinbar. Diese Regelung kann im Rahmen dieses Gesetzes nicht abgeschafft werden. Durch die zeitgleiche Bereitstellung eines Fahrrads soll aber auf eine veränderte öffentliche Wahrnehmung der Dienstwagenregelung hingearbeitet, ihre Selbstverständlichkeit in Frage gestellt und die Gelegenheit geschaffen werden, statt des Dienstwagens zumindest bei einigen Anlässen das Dienstfahrrad zu nutzen und so ein öffentlichkeitswirksames Zeichen zu setzen. Die Anschaffung von Dienstfahrrädern ist mit geringem Aufwand verbunden, daher ist eine 18-monatige Frist verhältnismäßig.

Absatz 5

Wie schon zu (4) ausgeführt, setzt die bisherige Dienstwagenregelung falsche Anreize und trägt zudem zur Diskriminierung des Fahrrads gegenüber dem Auto bei. Das Bundesrecht gibt die Möglichkeit, ähnlich wie bei Dienst-Pkw, Fahrräder per Gehaltsumwandlung den Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen.

Das Land Berlin soll sich dafür einsetzen, dass diese Möglichkeit der Gehaltsumwandlung für Fahrräder allen Mitarbeitenden des Landes und der landeseigenen Betriebe angeboten wird.

Zu (6)

Die Jugendverkehrsschulen dienen der Verkehrserziehung im Schulalter und bereiten die Kinder und Jugendlichen auf die regelgerechte und sichere Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr vor. Sie sollen daher bestehen bleiben und die Zusammenarbeit mit den neu geschaffenen Stellen gemäß §§ 14-17 gefördert werden.

Zu § 21 Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

Absatz 1

Ziel ist die kontinuierliche Überprüfung und die Transparenz der Fortschritte. Die Vorlage des Berichts an das Abgeordnetenhaus soll Gewicht und Bedeutung des Stellenwerts der Zielerreichung erhöhen sowie Öffentlichkeit erzeugen. Bleibt die Umsetzung hinter den Erwartungen zurück, soll die zuständige Verwaltung sich vor dem demokratisch legitimierten Organ rechtfertigen müssen. Ein breites Spektrum an Verbänden ist dabei im Rahmen einer geeigneten Beteiligungsstruktur hinzuzuziehen, um einerseits die Zielerreichung im Sinne dieses Gesetzes, andererseits den Effekt auf weiterführende Ziele des Klima- und Umweltschutzes zu überprüfen.

Absatz 2

Eine jährliche Überprüfung ist wichtig, um bei Bedarf Anpassungen im Zeitplan und bei der Personal- und Ressourcenausstattung schnell vornehmen zu können. Die Daten müssen jährlich erhoben und veröffentlicht werden. Die Vorlage vor dem Abgeordnetenhaus trägt zur Öffentlichkeitswirksamkeit und demokratischen Legitimierung bei. Bisher findet keine solche Datenveröffentlichung statt und es liegen keine Daten aus regelmäßigen Erhebungen und Auswertungen vor. Für die Datenerhebung ist die in § 14 geregelte Stabsstelle als koordinierende Stelle zuständig.

Absatz 3

Zum Zweck der Datentransparenz (Stichwort Open Data) sowie zur Fortschrittsüberwachung durch die Berliner Bevölkerung sollen hier alle Daten und Berichte leicht zugänglich gemacht werden.

Absatz 4

Im Internet, z. B. auf der Website der Stabsstelle, soll der Fortschritt der Umsetzung der Maßnahmen nach diesem Gesetz leicht zugänglich und verständlich aufbereitet fortlaufend und unverzüglich veröffentlicht werden. Damit soll die Bevölkerung umgehend informiert und Transparenz geschaffen werden.

Absatz 5

Zur Ermittlung und räumlichen Differenzierung der Radverkehrsentwicklung müssen Zählstellen eingerichtet werden. Bisher gibt es Pegelzählstellen, diese sollen an weiteren und geeigneten Stellen eingerichtet und die erhobenen Daten veröffentlicht werden. Zur Veröffentlichung der Radverkehrsentwicklung in Echtzeit können neben einer Internetseite auch Anzeigevorrichtungen am Straßenrand sowie in und an öffentlichen Gebäuden dienen. Vorbilder dafür könnte die Solarstromanzeige im Roten Rathaus sein oder die Anzeige zum Schuldenstand des Bundes Deutscher Steuerzahler.

Zu Artikel II: Änderung des Berliner Straßengesetzes

Die Ergänzung des Straßengesetzes konkretisiert die bereits bestehende gesetzliche Aufgabe des Trägers der Straßenbaulast, die öffentlichen Straßen so zu errichten und zu erhalten, dass den Belangen gefährdeter Personen Rechnung getragen wird. Da es bisher an einer Definition der „besonders gefährdeten Person“ fehlte, stellt diese Ergänzung klar, dass hierzu insbesondere

Fußgänger und Radfahrende zu zählen sind. Diese Hervorhebung ist der Tatsache geschuldet, dass beide Verkehrsteilnehmenden einerseits besonders exponiert, andererseits gegenüber dem motorisierten Verkehr von Natur aus gefährdeter sind. Der Träger der Straßenbaulast hat daher eine besondere Verantwortung bei der Errichtung und Unterhaltung der Straßen, den Schutz dieser Verkehrsteilnehmenden besonders zu berücksichtigen.

Zu Artikel III: Änderung des Straßenreinigungsgesetzes

Das Radfahren soll auch im Winter und bei schlechter Witterung gefördert werden. Die Bevorzugung der Radinfrastruktur ist damit zu begründen, dass Radfahrende auf glattem, nicht geräumtem Untergrund leichter verunfallen können. Denn Fahrräder verfügen im Vergleich zum Pkw nicht über Sicherheitssysteme und haben eine schlechtere Bodenhaftung. Gerade im Winter ist aus Umwelt- und Klimaschutzgründen die Förderung des Radverkehrs besonders sinnvoll. Im Winter ist die Feinstaub- und Stickoxidbelastung besonders hoch. Durch die Reduzierung des Pkw-Verkehrs kann diese maßgeblich gesenkt werden. Bisher werden Radwege oft nicht geräumt, so dass momentan auf den im Sommer stark befahrenen Haupttrouten im Winter wenig Radverkehr zu verzeichnen ist. Die Referenz für die Festsetzung des Räumungsplans sollte daher der Jahresdurchschnitt des Radverkehrsaufkommens sein.

Die vorrangige Schneeräumung und Glättebeseitigung von Radverkehrsanlagen findet seine Berechtigung darin, dass Radfahrende bei unsicheren Straßenverhältnissen ungleich stärker gefährdet sind. Während Autos aufgrund ihrer Beschaffenheit und Konstruktion grundsätzlich stabil auch auf glatter Straße liegen, sind Radfahrende aufgrund der spezifischen Eigenschaften des Fahrrads bei Glätte besonders gefährdet.

Zu Artikel IV: Änderung der Bauordnung Berlin

Durch die Ergänzung des neuen Satzes 5 wird analog zur bereits bestehenden Pflicht zur Einrichtung von ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten in Satz 3 eine Pflicht zur Einrichtung von Duscheinrichtungen für Mitarbeitende in öffentlich zugänglichen Gebäuden eingeführt. Dies schafft einen mittelbaren Anreiz für die Mitarbeitenden in diesen Gebäuden, den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen. Gerade bei längeren Strecken wird es von Radfahrenden als unangenehm empfunden, sich nach der körperlichen Anstrengung nicht erfrischen zu können. Darum wählen sie häufig ein anderes Verkehrsmittel. Um die Verhältnismäßigkeit zu wahren, sollen die Duscheinrichtungen nur in Gebäuden eingerichtet werden, in denen mehr als 100 Mitarbeitende beschäftigt werden.

Zu Artikel V: In Kraft treten

Der Artikel regelt das Inkrafttreten.

Kontakt und alle wichtigen Informationen
Volksentscheid Fahrrad
c/o Netzwerk Lebenswerte Stadt
Kulmer Straße 20
10783 Berlin

www.volksentscheid-fahrrad.de
Stand 12. Juli 2016