



**VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD**

Der Entwurf des Berliner Radverkehrsgesetzes (BerRG)

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

Peter Feldkamp und Heinrich Strößenreuther,
Team Volksentscheid Fahrrad

Berlin, 23. Februar 2016



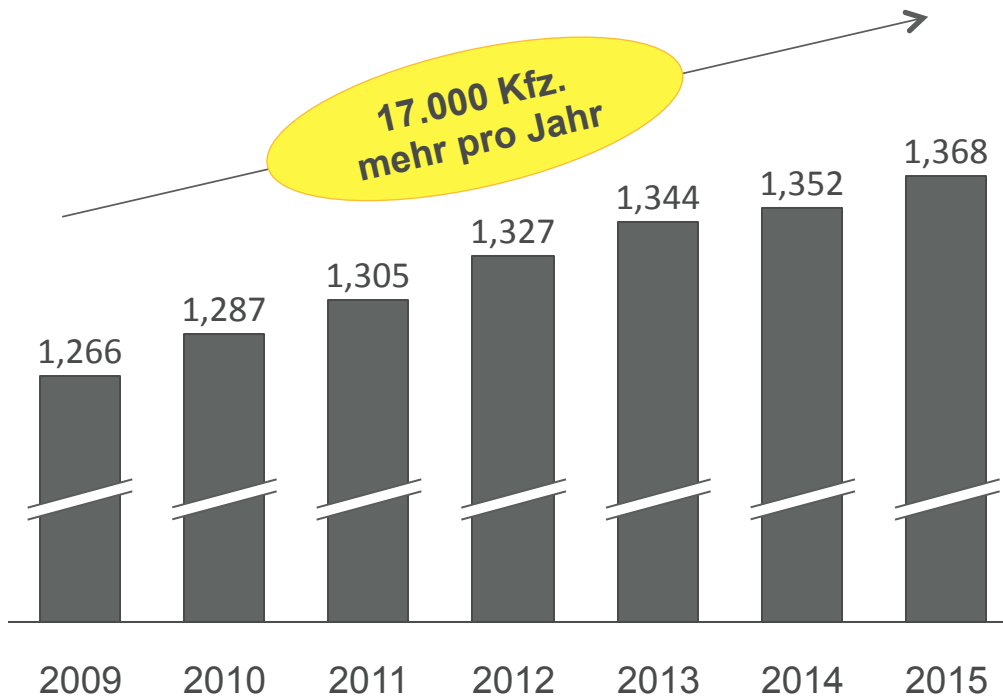
Überblick

- **Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist**
- Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft
- Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind

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



Zuwachs Kfz-Bestand in Berlin¹



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

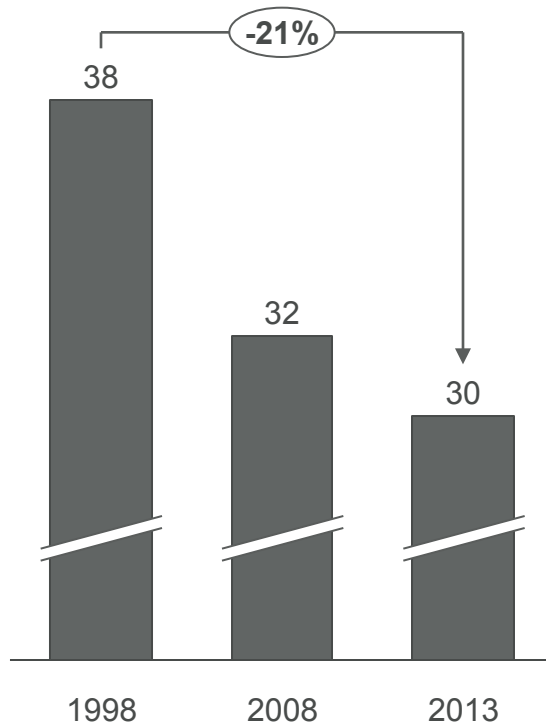
1) Kraftfahrtbundesamt Flensburg, <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/>

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

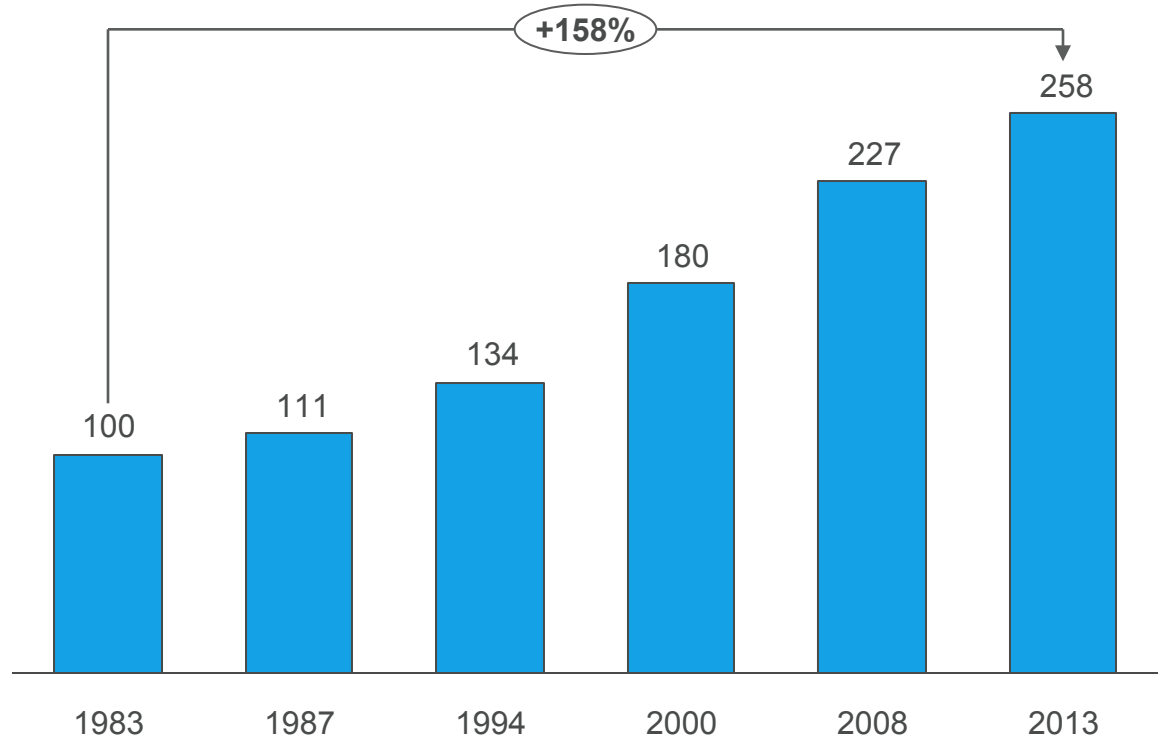


Entwicklung des Pkw- und Radverkehrs in den letzten Jahren

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



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



1) Pkw: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet/ und http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/SrV_2013_Berlin_Steckbrief.pdf

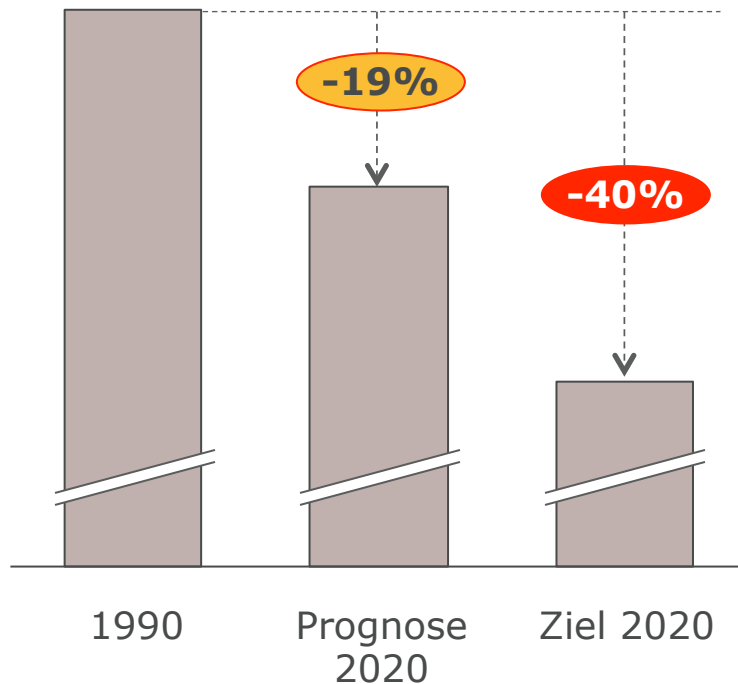
2) Radverkehr: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/download/bericht_radverkehr_2014.pdf

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



Berlins Beitrag zur Erreichung von Klimaschutz-Zielen / CO₂-Ziele und Zielerreichung

CO₂-Emissionen, Prognosen und Ziele
(schematisch)



- Berlins Klimaschutz-Ziele sind spätestens seit der Klimakonferenz in Paris überholt und zu wenig ambitioniert
- Das bisherige kurzfristige Ziel von -40% bis 2020 wird total verfehlt
- Eingeleitete Maßnahmen führen bestenfalls zu 19% Einsparung
- Der Radverkehr ist die einzige Möglichkeit, schnell, günstig und effizient CO₂-Emissionen einzusparen



Angemessenen und keine Utopie

Unser Anspruch für die Ziele des Volksentscheids Fahrrad



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



Überblick

- Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist
- **Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft**
- Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind

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



Überblick über Ziele und Vorteile für Auto-, ÖPNV- und Fußverkehr ¹

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

1) Mehr Details unter www.volksentscheid-fahrrad.de

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



Gut für Autofahrer, denn ...

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



- Unsere sicheren und attraktiven 200 km **Fahrradstraßen** locken Radfahrer an und machen Platz auf Hauptstraßen (Z1)
- Sichere **Kreuzungen** sorgen für weniger Stress an gefährlichen Stellen (Z3)
- 100.000 sichere **Radabstellplätze** ermöglichen das Rad-ÖPNV-Pendeln verringern Diebstähle (Z5)
- 100 km **Radschnellwege** können Einpendler zum Umstieg begeistern (Z7)
- Mehr Fahrrad-Staffeln der **Polizei** erwischen auch mehr Zweite-Reihe-Parker (Z8)
- Mehr **Planer** finden bessere Lösungen (Z9)
- Es werden alle für StVO-korrektes Verhalten und für mehr Radverkehr sensibilisiert (Z10)

Der Volksentscheid macht die BVG-Busse schneller und verringert Störungen



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

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



- Unsere sicheren und attraktiven 200 km **Fahrradstraßen** „saugen“ Radfahrer von den Busrouten (Z1)
- Wir fordern die Trennung von **Rad- und Busspuren** und stiften endlich Frieden zwischen Busfahrern und Radfahrern (Z2)
- 100.000 **Radstellplätze** lassen mehr vom Auto aufs Rad und den ÖPNV umsteigen (Z5)
- Wir fordern **Grüne Welle** für Radfahrer und gleichzeitig Bus-Vorrangschaltungen (Z6)
- Die Fahrrad-Staffel der **Polizei** beiseitigt genauso auch Busspur-Parker (Z8)
- Mehr **Planer** finden bessere Lösungen (Z9)
- Radfahrer werden für korrektes Verhalten an Haltestellen **sensibilisiert** (Z10)

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



Gut für Fußgänger und Rollis, denn ...

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



Auch uns Rollis
wird das Leben
leichter



- Unsere sicheren und attraktiven 200 km **Fahrradstraßen** „saugen“ Radfahrer von den Gehwegen (Z1)
- Wir wollen **Radwege**, die mindestens drei Meter breite Gehwege sicherstellen und Radfahrer von den Gehwegen locken (Z2)
- Wir fordern 100.000 **Radstellplätze**, die drei Meter Platz zur Hauswand halten und ggf. dann auf die Straße kommen (Z5)
- Wir legen bei **Grüner Welle** für Radfahrer auch **senioren- und Rolli-gerechte Ampelräumenzeiten** für Fußgänger fest (Z6)
- Die Fahrrad-Staffeln der **Polizei** sollen noch mehr auf Gehweg-Radler und Gehweg-Parker achten (Z8)
- Mehr **Planer** finden bessere Lösungen (Z9)
- Radfahrer werden für korrektes Verhalten ggü. Fußgängern **sensibilisiert** (Z10)

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



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

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



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



Überblick

- Warum der Volksentscheid Fahrrad gut für Berlin ist
- Wie das BerRG Autofahrern, Bus-Fahrgästen und Fußgängern hilft
- **Warum die Vorwürfe von Herrn Geisel Unfug sind**

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



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



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

„Der Volksentscheid **polarisiert unnötig** eine verkehrspolitische Debatte“¹

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

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

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

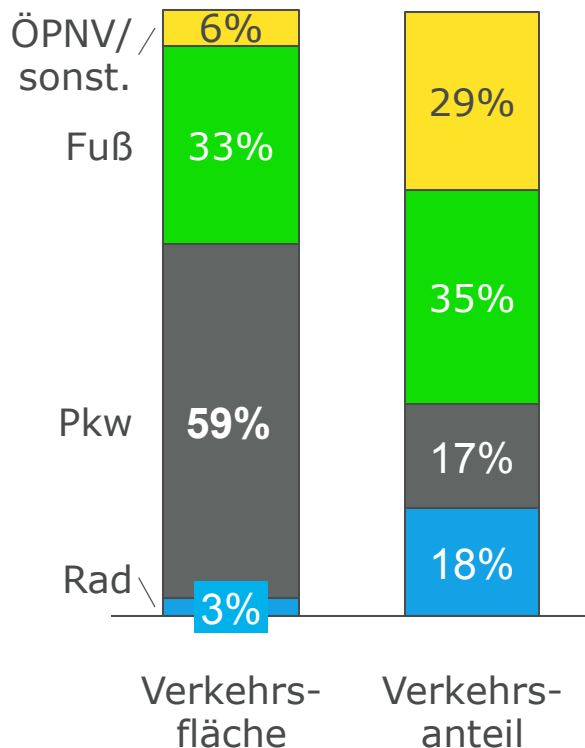
2) <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/radschnellwege--stellplaetze--gruene-welle--senator-fuer-stadtentwicklung-kritisiert-volksbegehren-zum-fahrradfahren,10809148,32958104.html>

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

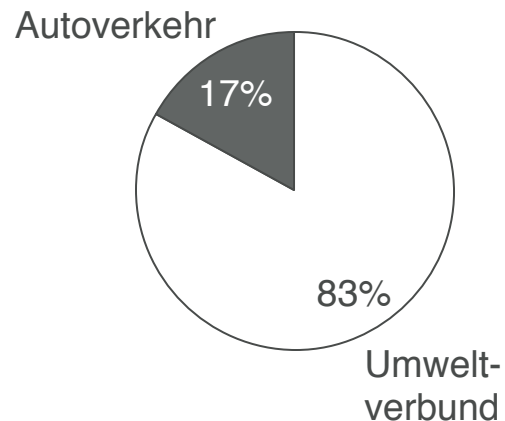


Flächen- und Verkehrsanteile (2/4)

Flächen- und Verkehrsanteil
(Berlin / Innenstadt 2013)



Pkw vs. Umweltverbund
(Berlin / Innenstadt 2013)



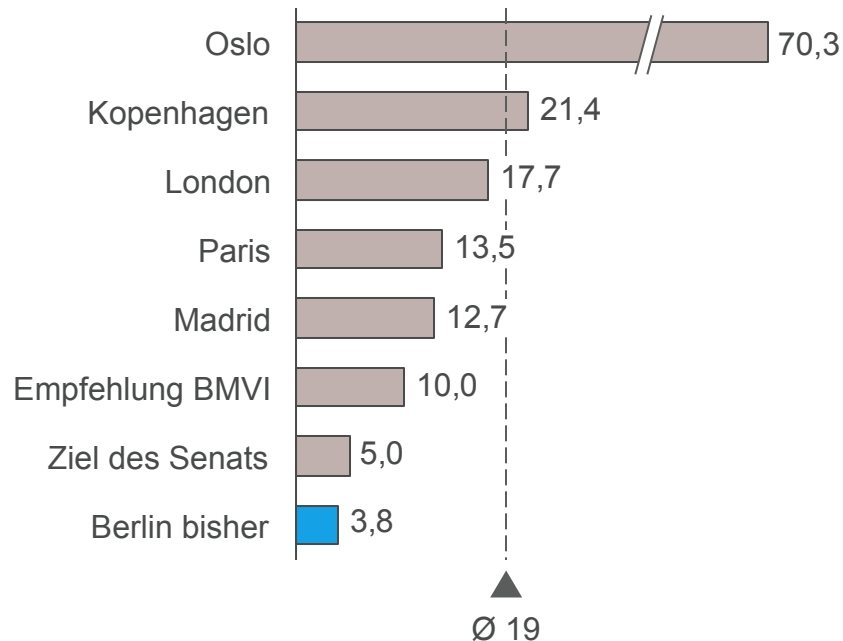
- Bislang ist der Radverkehr in seinen Flächenanteilen benachteiligt
- Dem Auto-Verkehr steht fast 20 mal mehr Fläche als dem Radverkehr zur Verfügung
- Verkehrspolitik schaut zu, wie der Kampf um Fläche rabiat ausgetragen wird, statt zu gestalten
- Der Volksentscheid Fahrrad steht dafür, eine gerechtere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

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

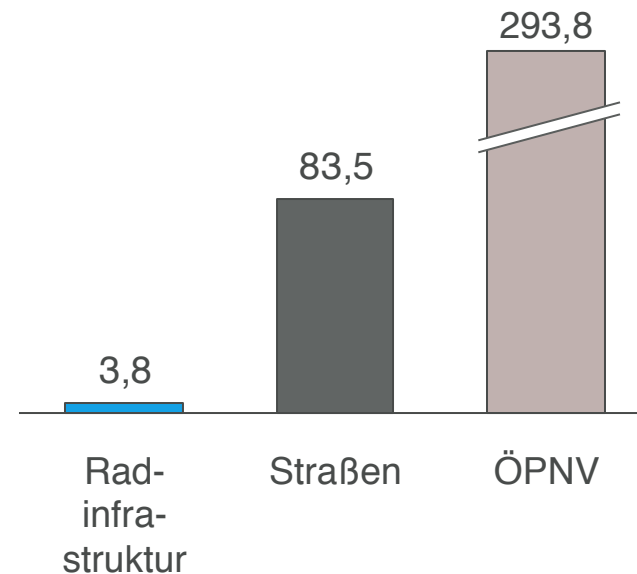


Ausgaben in Euro pro Einwohner für verschiedene Verkehrsarten (3/4)

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



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



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

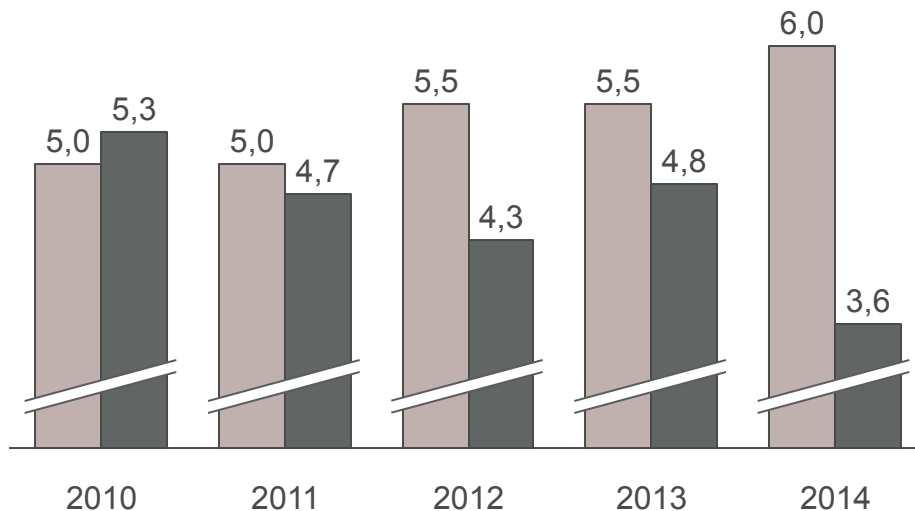
2) Ausgaben 2012 für andere Verkehrsarten: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_Kap-2-4.pdf , in ÖPNV sowohl Investitionen als auch Betriebskostenzuschüsse enthalten

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

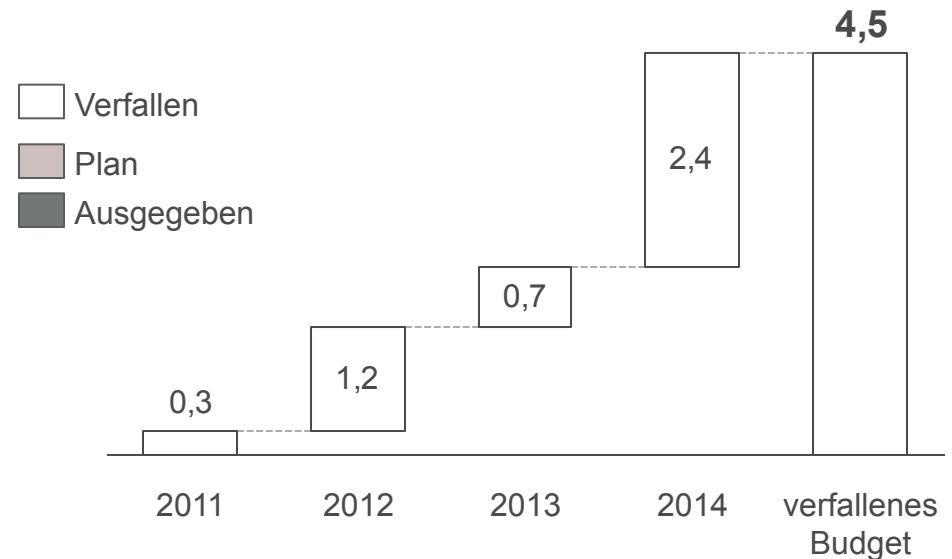


Rückblick geplante und tatsächliche Radverkehrsausgaben des Senats (4/4)

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



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



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



Ach ja, den Volksentscheid Fahrrad gibt's ..



.. zum Preis
von einem
Kilometer
A100.



**VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD**

Vielen Dank für Ihr Interesse!

Ihr Team Volksentscheid Fahrrad

Folgen Sie dem Volksentscheid Fahrrad auf

www.volksentscheid-fahrrad.de

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

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

<https://twitter.com/radentscheid>