



**VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD**

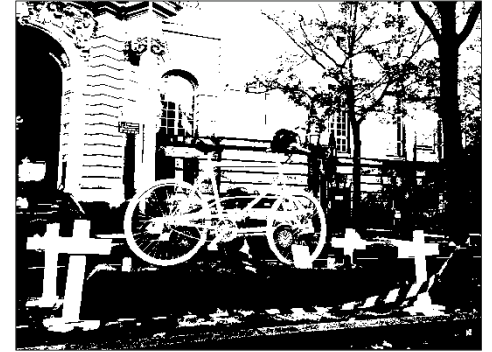
Berliner Radverkehrsgesetz RadG eingereicht

Präsentation zur Pressekonferenz

Dr. Philipp Bastian / Heinrich Strößenreuther
Team Volksentscheid Fahrrad

Berlin, 11. April 2016





Es reicht:

Schon fünf tote Radfahrer in 2016!

10 getötete Radfahrer
19 getötete Fußgänger
600 schwerverletzte,
5000 leicht verletzte und
500000 diskriminierte Radfahrer.

Wir wollen: Sicheres Radfahren für Alle.



Überblick

- **Wie das Radverkehrsgesetz entstanden ist**
- Welche konkreten Veränderungen es ggü. Februar gibt
- Welche wichtigen Fragen zu klären sind

Drei Monate harte Arbeit liegen hinter uns,
vom Frühling haben wir noch nicht viel mitbekommen



In Rekordzeit, mit Laien und Experten, innovativ in der Herangehensweise, bottom-up, von der Basis getragen ...



Deutschlands erster
Gesetzes-Hackathon

Verabschiedung
im Plenum

Öffentliche Web-
Lesungen

BerRG- Team

Facebook-
Joker

Bus- und Fuß-
verkehr integriert

ZAG-
Gruppen

Hearing BerRG
mit Sprechern
der Parteien

Leuchtturm-
Wirkung
für Deutschland

Dossiers

Offen,
transparent,
partizipativ,
von der Basis

Freizeit-
Killer Nr. 1

ADFC-Rechts-
gutachten



Wir haben dazugelernt

Der November-Geist:

- **In medias res ansetzen:** Alles soll möglichst schnell und einfach umsetzbar sein, Schwerpunkt auf „Infrastruktur light“ mit Pinsel und Farbe, nicht zu viel „heavy“ mit dem Bagger
- **Ungetrübte Zuversicht:** Wenig Einblick in die Widrigkeiten der Berliner Verwaltung und Zuständigkeitsbereiche zwischen Bund-Land-Bezirke
- **Naiver mutiger Schaffensdrang:** Wenig Einblick in technische Machbarkeit und juristische Verstrickungen, aber mit viel Energie für unseren Traum einer lebenswerteren Stadt

Der Geist des RadG, ehemals BerRG

- **Strategischer Ansatz:** Netzentwicklung als erstes Ziel, dynamische Kennzahlen wie jährliche Zuwachsraten und übergeordnete Ziele zur Erhöhung des Radverkehrsanteils
- **Gründlichkeit und Weitblick:** Taugen die Maßnahmen auch nach 30 Jahren noch?
- **Umsetzungsdefizit knacken:** Budget und Ressourcen, professionelle Organisation, Transparenz und Kontrolle, Radverträglichkeitsprüfungen, Vorbildwirkungen
- **Auf Nummer sicher gehen:** Rücksprache mit Experten und Insidern aus der Praxis, Verwaltung, Justiz & Beratung (u.a. SenStadtUm, Bezirke, ..) und **Abschreiben aus anderen Gesetzen**

Wir sind stolz auf Deutschlands erstes Radverkehrsgesetz, das Berliner Radverkehrsgesetz RadG...



- ... ist Deutschlands erstes Radverkehrsgesetz, das verbindliche Maßnahmen und Verwaltungsorganisation für einen wachsenden Radverkehr festschreibt
- ... ist angemessen und schreibt Selbstverständliches fest
- ... ist im Rahmen der Bundesgesetze und der Berliner Verfassung umsetzbar
- ... hat deutschlandweit Vorbildwirkung für andere Städte und wird deshalb von Bundesverbänden unterstützt (ADFC, FUSS, Greenpeace, PRO BAHN)
- ... spitzt die Verkehrswende-Diskussion zu auf ein Weiter-So einer altbackenen Verkehrspolitik oder eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik mit dem Rad und dem Umweltverbund im Fokus
- ... sorgt für einen großen Schritt Richtung Klima- und Umweltschutz, besseres Miteinander im Verkehr, Verkehrssicherheit und lebenswertes Berlin







Überblick

- Wie das Radverkehrsgesetz entstanden ist
- **Welche konkreten Veränderungen es ggü. Februar gibt**
- Welche wichtigen Fragen zu klären sind

Der Volksentscheid soll den Radverkehr auf 30% steigern und für alle das Miteinander und den Verkehr verbessern



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

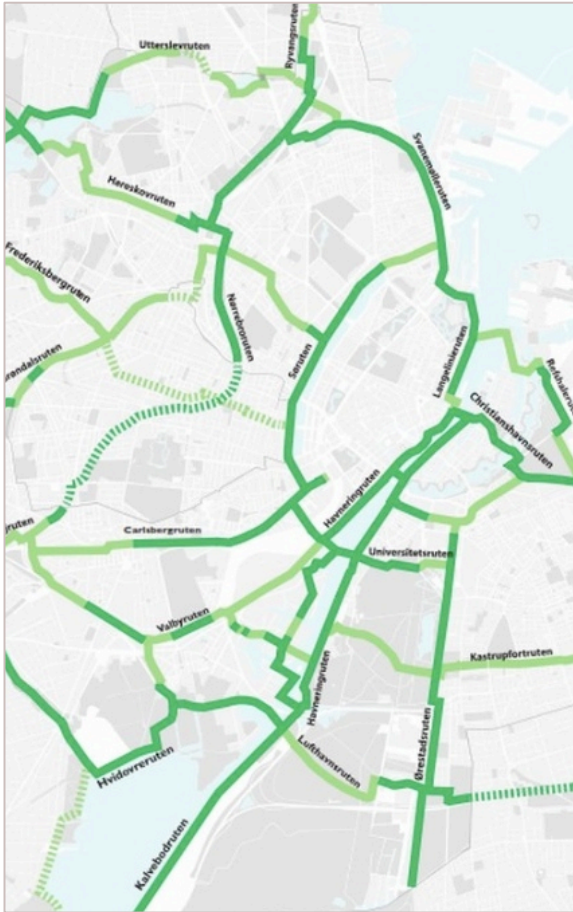
Die 10 Ziele des Volksentscheids Fahrrad	bringt Vorteile für:			 
1. 350 km sichere Fahrradstraßen auch für Kinder		✓	✓	✓
2. 2 m breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße			✓	✓
3. 75 weitere Kreuzungen pro Jahr sicher machen		✓	✓	✓
4. Transparente schnelle Mängelbeseitigung				✓
5. 200.000 mal Fahrrad-Parken 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		✓	✓	✓

* Mehr Details unter <https://volksentscheid-fahrrad.de/wp-content/uploads/2016/02/160224-Vorstellung-BerRG-NL-Botschaft.pdf>



Einige grundsätzliche Veränderungen wurden eingearbeitet

Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf (1/4): Grundsätzliche Veränderungen *



- a. **Aus „Sind“ und „Muss“ wurde vielfach ein „Soll“:** um rechtlichen Anforderungen gerecht zu werden und den Verwaltungen die nötigen Ermessensspielräume zu lassen
- b. **Zeiträume wurden angepasst:** Anpassung in z.B. „drei Jahre nach Inkrafttreten“, in jährliche Zielzahlen und zum Teil auch gestreckt
- c. **Pflicht zur Netz-Entwicklung und Budgetplan:**
 - Nach einem Jahr verbindlicher Umsetzungs- und Budgetplan erarbeiten und dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vorlegen
 - Planung Radverkehrsnetz aus diesen Einzelmaßnahmen: Jeder Berliner soll im Umkreis von 300 m Radinfrastruktur finden (analog zur BVG-Haltestellen-Vorgabe)
- d. **Pflicht zur neutralen Flächenbilanz:** Keine neue Flächenversiegelung von Natur ohne Ausgleichsmaßnahmen

* Fundstellen im RadG: a. und b. = im gesamten Gesetz; c. = § 3; d. = § 1 (2)

Neu: Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen, gute Sichtbeziehungen an allen Kreuzungen und Winterradeln



Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf (2/4): Radinfrastruktur *



- a. **Weitere Öffnung aller Einbahnstraßen gegen Fahrtrichtung**
- b. **Radschnellwege:** Sollen sich an Pendlerströmen statt an ÖPNV-Routen orientieren, grundsätzliche Kreuzungsfreiheit gestrichen
- c. **Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen:** Befahren & Halten durch Kfz effektiv verhindern (bauliche Trennung & kindersicher)
- d. **Kreuzungen:** auf den letzten 15 Metern Radabstellmöglichkeiten für gute Sichtbeziehungen und mehr Sicherheit, insb. an Hauptstraßen
- e. **Kreuzungen:** pro Jahr 25 Kreuzungen nach objektiver und subjektiver Auswahl sicherer machen & farblich markierte Radfurten
- f. **Fußgänger-Freundlichkeit:** Radwege & Abstellanlagen nur, wenn Gehweg mindestens 3,50 m breit bleibt (statt 3 m)
- g. **Dynamische Klauseln:** bei jedem Umbau, jeder Ampel-Maßnahme
- h. **Winter-Radeln:** 30% aller Radwege vor den Straßen räumen, um auch im Winter sicheres Radfahren zu ermöglichen

* Fundstellen im RadG: a. = § 5 neu; b. = § 6 (1) u.(2); § 7 (2); d. = § 7 (3) u. § 8 (4); e. = § 8 (1), (2) u. (6); f. = § 7 (4) u. § 11 (7); g = § 7 (6), § 8 (3) u. (5), § 9 (2), § 10 (3), § 18 (1) und § 21 (1) – (3); h. = Art. III

Aus den Insider-Gesprächen kamen gute Vorschläge, um Senat und Bezirk handlungsfähig zu machen



Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf (3/4): Umsetzungsorganisation *

berlinbaut

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Umwelt

berlin Berlin

Berlin sucht Mitarbeiter/innen für die Durchsetzung des Berliner Radverkehrsgesetzes

Berlin wächst. Bis 2020 wird mit einem Zuwachs von 1.000.000 Radfahrten pro Tag gerechnet. Schon für die Menschen, die heute hier leben, aber auch um vielfältige Angebote für all jene zu schaffen, die in den nächsten Jahren noch in unsere Stadt kommen werden, braucht Berlin Wohnungen. Das Zweckentfremdungsverbot hilft mit, den Bestand an Wohnraum in Berlin vor zweckfremder Nutzung zu schützen und Räumlichkeiten wieder der ursprünglichen Nutzung zu Wohnzwecken zuzuführen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt richtet eine „Fahrradbaugesellschaft“ ein, die die Bezirke bei der Umsetzung des Zweckentfremdungsverbots unterstützen soll. Hierfür suchen wir befristet, zunächst für die Dauer von 5 Jahren, motivierte Verwaltungsangestellte. Verfügen Sie über fachliche Kenntnisse in den Bereichen des allgemeinen Verwaltungs- und des Verwaltungszwangsrechts, im Bearbeiten von Widersprüchen und der Sachbearbeitung von Ordnungswidrigkeiten? Können Sie sich vorstellen, die Behörde in erstinstanzlichen Verfahren vor dem Amts- oder dem Verwaltungsgericht zu vertreten? Dann sind Sie bei uns richtig.

Wir bieten Ihnen eine interessante, eigenverantwortliche und teamorientierte Arbeit in einem der 12 Bezirksamter Berlins. Sie sind zentral bei Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angestellt und werden von hier an die Bezirksamter abgeordnet. Durch Ihre Arbeit vor Ort können Sie dazu beitragen, die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten oder zu verbessern.

Sind Sie interessiert? Dann lesen Sie mehr unter volksentscheid-fahrrad.de

- a. **Stabsstellen auf Senats- und Bezirksebene:** Jeweils auf Leitungsebenen, um strategisch und koordinierend Umsetzungsstau aufzulösen und Geschwindigkeit zu erhöhen
- b. **Fachstellen auf Senats- und Bezirksebene:** Ergänzend sollen Fachstellen die konkrete Abarbeitung ermöglichen und personell ausreichend ausgestattet sein
- c. **Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen:** Wann immer der Radverkehr bei Baumaßnahmen betroffen sein könnte, sind Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen durchzuführen
- d. **Budget für die Bezirke:** Bereitstellung der erforderlichen Mittel zum Abruf durch die Bezirke bei bezirklichen Maßnahmen sowie für die einzurichtenden Stellen
- e. **Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten:** deutlich konkreter formuliert inkl. Veröffentlichungspflicht im Internet sowie 40 automatische Radverkehrsmessstellen, die in Echtzeit messen und im Web bereitstellen

* Fundstellen im RadG: a. = § 14 u. 16; b. = § 15 u. 17; c. = § 18 (1); d. = § 18 (2) sowie § 16 u. § 17; e. = 21

Radfahren soll Chefsache werden: Diensträder für den Regierenden Bürgermeister



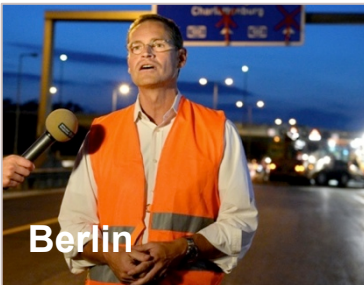
Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf (4/4): Dienstfahrräder *



- a. **Dienstfahräder für den Regierenden Bürgermeister, die Bezirksbürgermeister und Leitungskräfte:** Wer Firmenwagen erhält, soll auch ein Dienstfahrrad erhalten, um als Vorbild für die Verwaltung zu dienen



- b. **Dienstfahräder per Gehaltsumwandlung für alle Beschäftigten:** Das Land Berlin soll allen Beschäftigten ermöglichen, Dienstfahräder per Gehaltsumwandlung zu nutzen



- c. **20% des Pkw-Pools durch Diensträdern ersetzen:** Die Pkw-Pools sollen reduziert und dafür Rad-Pools bereitgestellt werden, um Kosten zu sparen und schneller von A nach B zu kommen
- d. **Diskriminierung von Radfahrenden gehört in Fortbildung:** Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktion sind von der Fahrradstaffel auf die Perspektive von Radlern fortzubilden

* Fundstellen im RadG: a. = § 20 (4); b. = § 20 (5); c. = § 20 (3); d. = § 20 (2)



Überblick

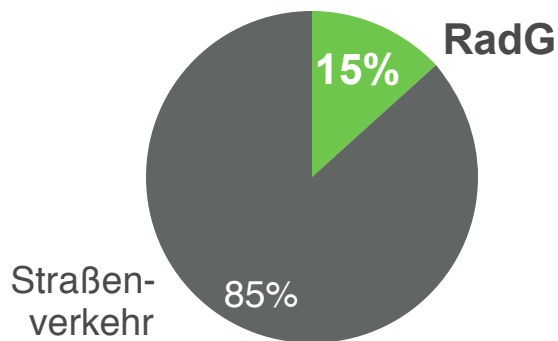
- Wie das Radverkehrsgesetz entstanden ist
- Welche konkreten Veränderungen es ggü. Februar gibt
- **Welche wichtigen Fragen zu klären sind**



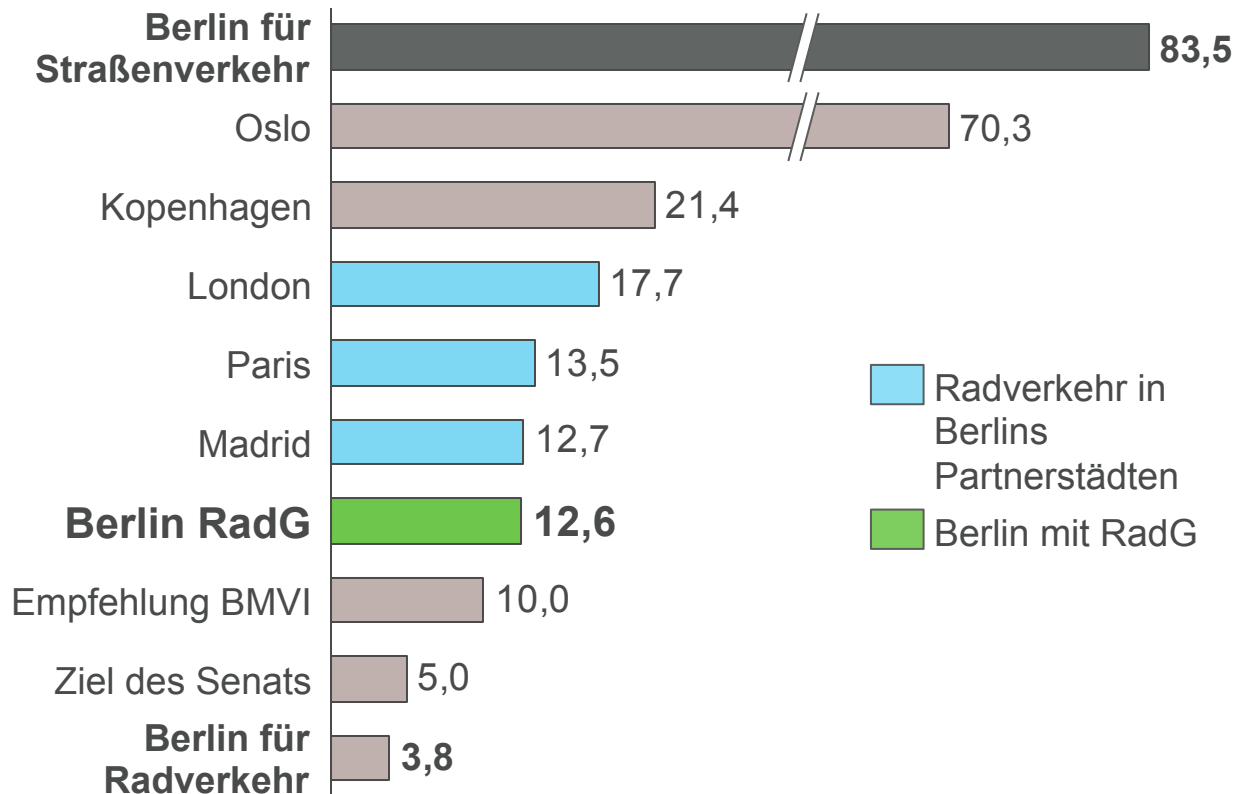
Ausgaben für RadG bleiben hinter Partnerstädten zurück

Ausgaben in Euro pro Einwohner und Jahr für Radverkehr ¹

Verhältnis Ausgaben für RadG
ggü. Straßenverkehr
pro Einwohner und Jahr in Berlin



**Kosten RadG:
pro Jahr 45 Mio. Euro,
in Summe 320 Mio. Euro²**



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> ; Ausgaben 2012 für andere Verkehrsarten: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_Kap-2-4.pdf

2) Erste Abschätzung für RadG bei 320 Mio. Euro. Über sieben Jahre, entspricht 45,7 Mio. Euro pro Jahr, auf 3,6 Mio. Einwohner umgerechnet 12,69 Euro

Und wenn sie nicht gestorben sind, dann finden sie noch weitere Gründe



*Das schürt unnötig
Konflikte zwischen
Verkehrsteilnehmern*

*Die Umsetzung
dauert viel
länger*

*Wir können den
Bezirken nichts
vorschreiben*

*Es werden falsche
Erwartungshaltungen
geweckt*

*Wir machen doch
schon ganz viel*

*Man kann
Radverkehr nicht
per Gesetz
verordnen*

*Jede Maßnahme
muss vor Ort
ausgehandelt
werden*

***Das sollte kein
Wahlkampfthema
sein***





Die Rhetorik heißt: Vordergründig fürs Rad, lieber Weiter-So wie bisher

Beliebte FAQ, die uns zu den Ohren heraushängen¹

O-Töne vom Radverkehrsdialog

„Man kann Radverkehr nicht per Gesetz verordnen“

„Jede Maßnahme muss vor Ort ausgehandelt werden“

„Es werden falsche Erwartungshaltungen gesetzt“

„Die Umsetzung dauert viel länger“

Unsere Haltung dazu

- Der Radverkehr wächst bereits ungebrochen, Maßnahmen für Leistung, Sicherheit und Klimaschutz lassen sich beschließen ²
- Aus Angst vor aufgebrachten Autofahrern fehlt der Mut zu Verwaltungsakten und angemessenen Entscheidungen.
- Diese Aussage von Herrn Gaebler zeigt, dass er keinerlei Ambitionen hegt, eine angemessene Radstrategie umzusetzen.
- Mit der bisherigen Umsetzungsorganisation würde es tatsächlich lange dauern, deshalb gibt es dazu klare Vorgaben im RadG

1) Siehe <http://www.tagesspiegel.de/berlin/niederlaendische-botschaft-senat-laedt-zum-radverkehrsdialog/13412826.html>

2) Siehe auch Berliner ÖPNV-Gesetz oder Berliner Energiewendegesetz

Mit dem Senat kommt kein Gespräch zustande – SPD und CDU weiter in altbackenen Positionen verhängen



Mangelnde Konfliktbereitschaft der Regierungskoalition mit Auto-Orientierung

Unsere Erfahrungen mit dem Senat

- Keine Beteiligung an den öffentlichen Web-Lesungen
- Keine konstruktiven und konkreten Verbesserungsvorschläge ¹
- Hektisches Schönreden jahrelanger Untätigkeit
- Plakativer und spürbarer Aktivismus

Was wären ernsthafte Zeichen?

- Oranien-, Schlüter- und Turmstraße von Falschparkern freihalten, zum Beispiel wie Hamburg, die 80 Ordnungskräfte für Schwerpunktkontrollen einstellen
- Mehr unangekündigte Blitzer- und Ampel-Rotlicht-Kontrollen , mehr als nur 14 Blitzer
- Stopp der BVWP-Aktivitäten zur Fortführung der A100 auf dem nördlichen Spree-Ufer



- **Mobilitätspositionspapier 2030** des SPD-Fachausschusses Mobilität **statt wachswiches SPD-Wahlkampfprogramm** ²

1) Auch nicht von den verkehrspolitischen Sprechern der CDU- und SPD-Fraktionen bei unserem BerRG-Hearing im Abgeordnetenhaus

2) <http://www.spd.berlin/w/files/spd-fachausschuesse/fa-mobilitaet-berlin-mobilitaet-2030-plus.pdf> und Leitantrag zum Wahlprogramm <https://www.spd.berlin/w/files/spd-2016-wahl/160215-leitantrag-wahlprogramm.pdf> mit keinerlei ambitionierten Radverkehrszielen

Die Parteien müssen im Wahlkampf Farbe bekennen, ob sie für A100 oder glaubwürdig für den Radverkehr eintreten



Wenn **Fahrradfahren in Berlin so sicher** wie nur möglich wird, dann werden auch **überzeugte Autofahrer das Rad** in die Hand nehmen¹

Senat muss Berlins Fahrradinfrastruktur verbessern²

Es macht Sinn, den nächsten Schritt zu gehen³ zum **Weiterbau der A 100**



Jan Stöß (SPD)

Metropolen-Beauftragter der SPD



Kai Wegner (CDU)

Großstadt-Beauftragter der CDU



Michael Müller (SPD)

Reg. Bürgermeister Berlin

1) http://www.huffingtonpost.de/2015/07/02/berliner-spd-chef-sto-fahrrader-mussen-in-deutschen-stadten-zum-hauptverkehrsmittel-werden_n_7713126.html

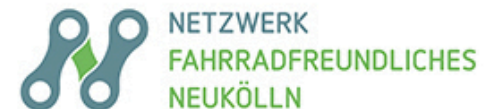
2) <http://www.bild.de/regional/berlin/wegner-senat-muss-berlins-fahrradinfrastruktur-39864368.bild.html>

3) <http://www.bz-berlin.de/berlin/faehrt-die-spd-auf-der-a100-wieder-zur-cdu>

Wir sprechen für die Mehrheit im Verkehr: Der Volksentscheid wird von Verbänden für ÖPNV und FUSS getragen



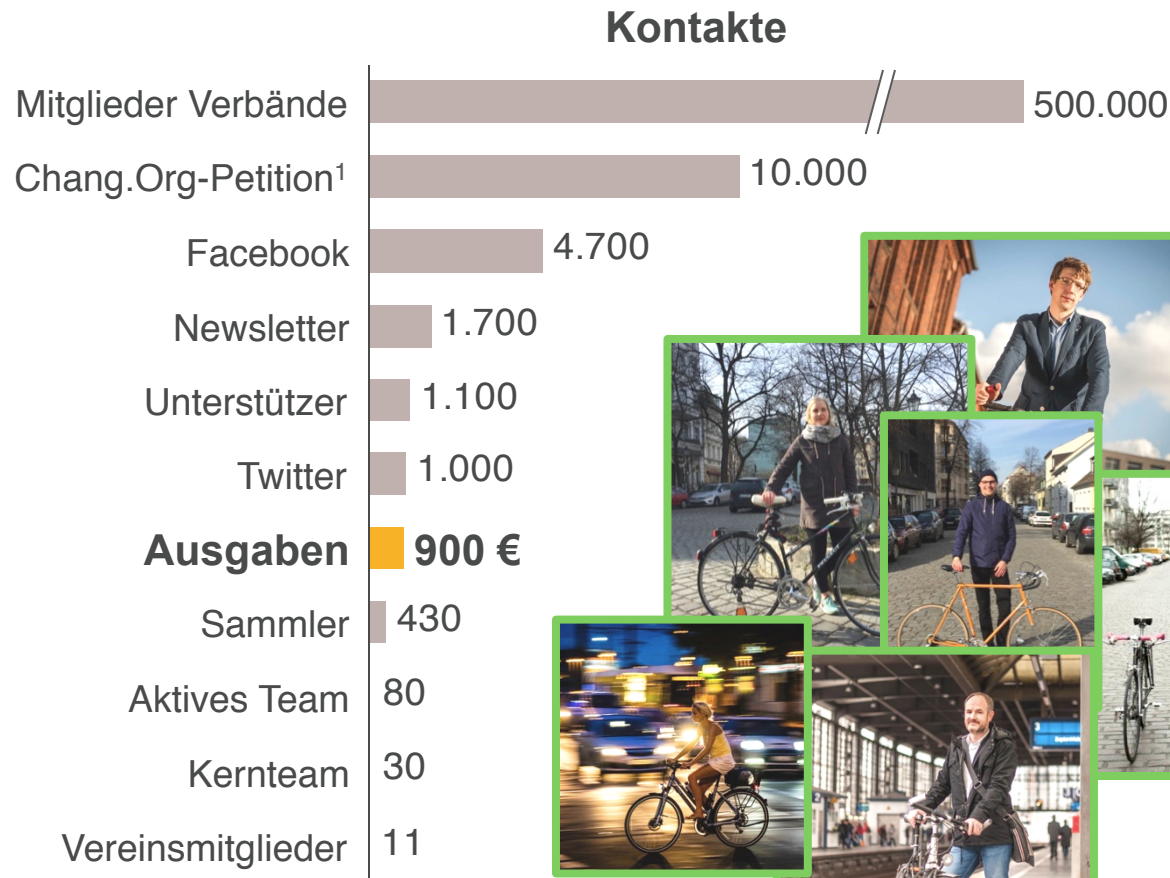
Unterstützer-Verbände Volksentscheid Fahrrad



Wir sind für die Sammlung der Unterschriften bestens vorbereitet, brauchen aber jetzt Spenden



„Watt unterm Sattel“ – das Team Volksentscheid



Wir haben den Verein **Netzwerk Lebenswerte Stadt** gegründet ²

- Trägerverein zur Abwicklung von Spenden und Finanzen
- Partizipative, energiegeladene Organisationsstruktur bleibt
- Wie Foodwatch (ordentliche Mitglieder & Fördermitglieder)

Wir rufen auf

- **zum Spenden**, u.a. für den Druck von Listen, Flyern, Plakaten und T-Shirts
- **Fördermitglied zu werden**

1) Change.org-Petition **Machen Sie den Radverkehr zur Chefsache, Herr Müller** <https://www.change.org/p/10-ziele-für-eine-fahrradgerechte-stadt-radentscheid>

2) In Gründung, alle erforderlichen Schritte eingeleitet, Spendenkonto DE67 1002 0500 0001 4944 00



Anfang Mai soll die Unterschriftensammlung starten

Nächste Schritte

Ende April	Kostenschätzung liegt vor, Druck Unterschriftenbögen
Anfang Mai	Start der Unterschriftensammlung „Für den Antrag ^{20.000} “
Mitte Juni 2016	ADFC-Sternfahrt / Abschluss der Sammlung mit >> 20.000 Unterschriften
...	Prüfung durch den Senat, Verzögerungstaktiken, Abgeordnetenhaus-Wahl, neue Regierungskoalition, ggf. Aufnahme in Koalitionsvereinbarung
Frühjahr 2017	Start der Unterschriftensammlung „Volksbegehren ^{180.000} “
Sept. 2017	Volksabstimmung bei der Bundestagswahl





**VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD**

Berlin dreht sich. Deshalb Volksentscheid Fahrrad

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Folgen Sie dem Volksentscheid Fahrrad auf

www.volksentscheid-fahrrad.de

<https://twitter.com/radentscheid>

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

