



Volksentscheid Fahrrad übernimmt Senatspositionen und verbessert Pünktlichkeit und Fahrzeit für Bus & Bahn-Fahrgäste

Berlin, 12. Juli 2016. Die Initiative Volksentscheid Fahrrad hat den Entwurf des Berliner Radverkehrsgesetzes (RadG) angepasst und kommt damit Kritikpunkten des Senats entgegen. So sollen nun an weit mehr Hauptstraßen Radwege eingerichtet und Radwege nicht zu Lasten von Bus- und Tram-Spuren gebaut werden. Damit profitieren nun neben Fußgängern und Radfahrern auch ÖPNV-Fahrgäste maßgeblich vom Volksentscheid Fahrrad.

Die Initiative wurde in den letzten Wochen kritisiert, dass ihr Gesetzentwurf (RadG) bei der Einrichtung von Radwegen wichtige Hauptstraßen nicht berücksichtigt. Grund war eine engere Definition von Hauptstraßen, die z.B. Bundesstraßen nicht beinhaltet. Das hat sie nun geändert und heute der Senatsinnenverwaltung die Anpassungen übergeben. Das RadG schließt nun alle Hauptstraßen des übergeordneten Netzes ein.

„Auch Rudi-Dutschke-Straße oder Oranienstraße müssen sichere Radwege haben“, so Kerstin Stark, Mit-Initiatorin vom Volksentscheid Fahrrad. „Wir kommen dem Senat entgegen und übernehmen seine Forderung wortwörtlich, flächendeckend auf den Hauptstraßen gute Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen“.

Statt an 800 km sollen nun an allen 1600 km Hauptstraßen Radwege bis 2025 eingerichtet werden. Damit folgt die Initiative der Position des Senats, der in seiner Radverkehrsstrategie und der Kostenschätzung zum RadG die Einrichtung von sicheren und ausreichend dimensionierten Radwegen an allen Hauptstraßen fordert. Die Kosten dafür werden schätzungsweise um mehr als 150 Mio. Euro steigen, aber noch immer weit unter der Kalkulation des Senats liegen.

Die zweite wichtige Anpassung betrifft weitere Verbesserungen für ÖPNV-Fahrgäste. Radwege an Hauptstraßen dürfen nicht zu Lasten von Busspuren eingerichtet werden. Die Trennung von Bus- und Radspuren macht den Busverkehr schneller und pünktlicher und das Miteinander von Bus- und Taxifahrern sowie Radfahrern entspannter. Auch die Vorrang-Schaltungen für den ÖPNV, die gleichzeitig bei den Grünen Wellen für den Radverkehr eingerichtet werden sollen, beschleunigen den Busverkehr gegenüber heute. Wenn es später an die Umsetzungsplanung des RadG geht, muss der Senat sicherstellen, dass die Maßnahmen für den Radverkehr den Umweltverbund nicht schwächen.

„Das Berliner Radverkehrsgesetz stärkt den Umweltverbund, verbessert die Mobilität für alle und holt nach, was in den letzten Jahren im Radverkehr versäumt wurde“, so Heinrich Strößenreuther, Mit-Initiator des Volksentscheids und Unternehmensberater für öffentliche Verkehrsunternehmen. „Unser Rückhalt in der Bevölkerung bekräftigt unsere Position, mit dem RadG für ein gutes Miteinander im Verkehr zu sorgen und die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs für Berlin zu mildern.“

Weiterführende Quellen und Links:

Der Link zum Berliner Radverkehrsgesetz inkl. der Anpassungen des Volksentscheid Fahrrad:
<https://volksentscheid-fahrrad.de/gesetz/>

Radverkehrsstrategie des Senats:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/download/radverkehrsstrategie_senatsbeschluss.pdf (siehe Seite 5, Punkt 9.)

Erläuterungen zu der Kostenschätzung des Senats:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/volksentscheid/download/amtliche_kostenschaetzung.pdf (Seite 9, § 7)

Informationen zum Volksentscheid Fahrrad: <https://volksentscheid-fahrrad.de>

Fotos für die Presse <https://www.picdrop.de/volksentscheidfahrrad/Presse>

Diese Pressemitteilung im Online-Bereich: <https://volksentscheid-fahrrad.de/presse/pressemitteilungen/>

Ansprechpartner für die Presse aus dem Team Volksentscheid Fahrrad: Heinrich Strößenreuther, 0160-9744 2395, presse@volksentscheid-fahrrad.de

Über die Initiative Volksentscheid Fahrrad: *Die Berliner Fahrrad-Engagierten wollen mit dem von ihnen erarbeiteten Entwurf des Berliner Radverkehrsgesetz (RadG) den Senat zwingen, schneller und tatkräftiger als bisher für sicheres und entspanntes Radfahren zu sorgen. Der 10-Punkte-Plan des RadG sieht zwei Meter breite Radwege an allen Hauptstraßen, 350 km Fahrradstraßen, 100 km Radschnellwege und 200.000 Radabstellplätze vor. Die Ausweitung der Fahrrad-Staffel und mehr Kommunikationsarbeit sorgt für ein besseres Miteinander auf den Straßen. Verwaltungen erhalten die nötigen Personalressourcen und Budgets, um diesen 8-Jahres-Plan umzusetzen. Der Antrag auf Einleitung eines Volksbegehrens ist mit 107.000 Unterschriften in nur 3 ½ Wochen Berlins schnellster Volksentscheid. Die Unterschriften stehen für sieben Prozent der Wählerstimmen bei der letzten Wahl. Laut einer repräsentativen Umfrage stehen 62% der Wähler hinter dem Volksentscheid, selbst 50% der Autofahrer. Nach dem erfolgreichen Einleiten der ersten Stufe prüft der Senat nun die rechtliche Zulässigkeit und bringt das RadG zur Abstimmung im Abgeordnetenhaus. Bei fehlender Zustimmung würde das eigentliche Volksbegehren im Frühjahr 2017 starten. Würden 170.000 gültigen Unterschriften gesammelt, fände zur Bundestagswahl September 2017 die Volksabstimmung statt. Bei einem positiven Votum wäre das RadG dann unmittelbar in Kraft gesetzt. Hinter dem Volksentscheid stehen Engagierte, Mobilitätsexperten und -expertinnen und Fahrrad-Campaigner. Wir werden von vielen Verbänden und Unternehmen unterstützt. Organisatorisch arbeiten wir in schnellen bottom-up-Entscheidungsprozessen; unsere Schwarmintelligenz wird flankiert durch den gemeinnützigen Trägerverein Netzwerk Lebenswerte Stadt e.V., der die Annahme von Spenden ermöglicht. Näheres dazu unter <https://volksentscheid-fahrrad.de/verein/>. Wer uns unterstützen will, mit Tat, Zeit, Know-how oder Geld – bitte eine Mail an info@volksentscheid-fahrrad.de senden oder auf <https://volksentscheid-fahrrad.de/mitmachen/> schauen. Wir könnten jetzt Verhandlungstrainer, Coaches und Wahlkampf-campaigner brauchen. Am Liebsten wären uns ein paar Großspender und Mäzen, denn bislang arbeiten wir ausschließlich ehrenamtlich. Ach ja: Berlin dreht sich!*