

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (RadG)

Vom

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen:

ABSCHNITT III RADVERKEHR

Teil 1 Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck und Ziele

- (1) Ziel und Zweck dieses Gesetzes ist es, das Fahrradfahren in Berlin nachhaltig zu fördern, die Radinfrastruktur attraktiv sowie objektiv und subjektiv sicher zu machen, um mehr Menschen zur Nutzung des Fahrrad zu bewegen. Damit soll ein relevanter Beitrag zu den steigenden Anforderungen des Klima- und Immissionsschutzes geleistet werden. Die Mobilitätsbedürfnisse in Berlin sollen durch die Förderung des Radverkehrs auch bei wachsender Bevölkerungszahl sichergestellt werden.
- (2) Berlin soll bis 2025 den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen auf mindestens 30 % innerhalb der Umweltzone Berlin und im gesamten Land Berlin auf mindestens 20 % steigern. Der Radverkehrsanteil soll anschließend kontinuierlich weiter gesteigert werden. Die durchschnittliche mit dem Fahrrad zurück gelegte Wegelänge soll auf mindestens fünf Kilometer bis 2025 gesteigert werden.
- (3) Berlin wird die Attraktivität der Radinfrastruktur sowie die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden kontinuierlich steigern, mit dem Ziel, die Zahl der getöteten und schwer verletzten Verkehrsteilnehmer auf Null zu senken. Berlin verpflichtet sich damit auch im Radverkehr der „Vision Zero“.
- (4) Die Radverkehrsinfrastruktur soll für den bisherigen und weiteren Zuwachs ausreichend und vorausschauend dimensioniert und der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs gerecht werden.

Begründung:

Zu Absatz 1

Die Zielbestimmung umfasst die konkrete und permanente, nachvollziehbare wie objektiv messbare Verbesserung der Radverkehrsbedingungen. Der Radverkehr soll sowohl objektiv (Beseitigung konkreter Gefahrenstellen, etwa an Kreuzungen) als auch subjektiv (Verkehrsinfrastruktur wird durch die Nutzer*innen als sicher eingeschätzt und deswegen genutzt) verkehrssicher werden. Berlin hat sich zur Erreichung von ambitionierten Klimazielen bekannt. Dies ist nur dann zu erreichen, wenn auch im Verkehrsbereich Klimas- und

Immissionsschutz konsequent umgesetzt werden. Dabei kommt dem Radverkehr eine entscheidende Rolle zu, denn hier sind rasche und nachhaltige Veränderungen möglich. Das Gesetz soll diese Veränderungen forcieren. Berlins Bevölkerung wächst, damit nehmen auch die Mobilitätsbedürfnisse zu. Um dem weiterhin gerecht werden zu können, stellt das Gesetz die Attraktivierung des Radverkehrs sicher, um so Straße, Bus und Bahn zu entlasten.

Zu Absatz 2

Im Innenstadtbereich ist der Radverkehrsanteil in den letzten Jahren bereits gestiegen und liegt aktuell bei ca. 20 %. In diesem Bereich lassen sich deutlich höhere Ziele als für den Gesamtbereich Berlin festlegen. Außerhalb des S-Bahn-Rings fehlt es an attraktiver Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere für längere Distanzen, sowie häufig an Angeboten für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (Bike and Ride). Die Defizite sollen behoben und dadurch der Radverkehrsanteil erheblich gesteigert werden. 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. Durch die Kombination der Maßnahmen nach diesem Gesetz - insbesondere auch außerhalb des S-Bahn-Ringes - kann die mit dem Fahrrad zurückgelegte, durchschnittliche Wegelänge erheblich gesteigert werden. Diese Entwicklung wird durch die zunehmende Nutzung von Elektrofahrrädern unterstützt. 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.

Zu Absatz 3

Objektive Sicherheitsgefahren sind aus den Unfallstatistiken und bekannten Leitlinien zur Sicherheit bekannt. Die notwendigen Maßnahmen, etwa die Verbesserung von Sichtbeziehungen, die Verringerung von Geschwindigkeiten etc., sind aus diesen Kenntnissen abzuleiten. Verkehrsmittel werden stärker genutzt, wenn die damit verbundenen Gefahren als gering eingeschätzt werden. Daher ist ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden eine wesentliche Voraussetzung dafür, mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen. Ein höherer Radverkehrsanteil wiederum führt zu einer höheren Sicherheit für die Radfahrer*innen. Das Sicherheitsgefühl (potenzieller) Radfahrer*innen wird durch eine entsprechende Radinfrastruktur, aber auch durch weitere Maßnahmen gestärkt. Berlin verpflichtet sich auch im Radverkehr der Vision Zero, welche besagt, dass die Infrastruktur so gestaltet sein muss, dass Unfälle mit schweren Verletzungsfolgen oder Todesfolge vermieden werden. Dazu muss die Durchsetzung der Verkehrsregeln durch Verkehrskontrollen begleitet werden.

Zu Absatz 4

Berlin ist eine Stadt mit steigender Bevölkerungsanzahl. Um die damit verbundenen Fragen an den entstehenden Mehrverkehr zu lösen, ist nicht nur der aktuellen, sondern auch der zukünftig steigenden Radverkehrsmenge bei der Herstellung von Infrastruktur gerecht zu werden. Darüber hinaus soll mit einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur auch das Angebot zum Umstieg auf das Fahrrad gemacht werden (Angebotspolitik).

TEIL 2 BESONDERE BESTIMMUNGEN

KAPITEL I AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN FÜR DEN BERLINER RADVERKEHR

§ 2 Aufgaben der Koordinierungsstelle Radverkehr

Die Koordinierungsstelle Radverkehr ist unter anderem für die Kommunikation und Koordination mit der Verwaltung ressortübergreifend auf der Bundes-, Landes- und Bezirksebene, den Verkehrs- und Leitungsbetrieben, der Projektsteuerung, dem Parlament, den Verbänden und der Öffentlichkeit zuständig. Sie wird als Stabsstelle bei der politischen Leitung angesiedelt.

Begründung:

Radverkehr ist eine Querschnittsaufgabe, mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst. Der Koordination und strategischen Leitung kommt mithin eine wesentliche Bedeutung zu. Deswegen wird eine zentrale Koordinierungsstelle Radverkehr geschaffen. Um die Durchsetzungs- und Handlungsfähigkeit der Koordinierungsstelle zu gewährleisten, soll es sich dabei um eine Stabsstelle handeln, die der politischen Leitung unterstellt ist. Die Stabsstelle ist für die Koordination der Ämter und Abteilungen zuständig sowie für die Kooperation mit Brandenburg bezüglich des Radverkehrs. Sie schafft geeignete Strukturen für die Kooperation der beteiligten Ämter, Abteilungen und zivilgesellschaftlichen Akteure, dies tut sie in Form von gemeinsamen Arbeitsroutinen, die regelmäßige Treffen beinhalten sowie den Austausch und die Information zu radverkehrsrelevanten Baumaßnahmen. Auch die Beteiligung der zivilgesellschaftlichen Akteure, von Betroffenen und Interessenvertretern fällt in den Aufgabenbereich der Stabsstelle. Ziel ist es, im Rahmen der genannten Organisationsstrukturen und auf Basis des Umsetzungs- und Budgetplans die Maßnahmen im Sinne dieses Gesetzes voranzutreiben.

§ 3 Landeseigenes Unternehmen für die Verbesserung von Radverkehrsinfrastruktur

(1) Ein landeseigenes Unternehmen wird beauftragt mit der Koordination, Planung, Umsetzung und dem Betrieb von Projekten, die dem Unternehmen von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung oder den Bezirken übertragen werden.

(2) Das landeseigene Unternehmen hat seine Tätigkeit transparent und nachvollziehbar zu gestalten. Entsprechende Tätigkeitsberichte sind maschinenlesbar und zur möglichen Weiterverarbeitung im Internet zu veröffentlichen, gleiches gilt für die durch das Unternehmen betreuten Projekte und Maßnahmen, zu denen fortlaufend und aktuell im Internet zu informieren ist. Das landeseigene Unternehmen unterliegt darüber hinaus uneingeschränkt den Vorgaben und Anforderungen des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes.

Begründung:

Insbesondere Projekte von bezirksübergreifender Bedeutung oder überörtliche Teile des Radverkehrsnetzes sollen von dem Unternehmen koordiniert, geplant und umgesetzt werden. Auch ein Betrieb von Fahrradstationen oder Fahrradparkhäusern kann von dem Unternehmen übernommen werden. Das Unternehmen soll seine Arbeit nachvollziehbar gestalten, das Unternehmen soll die Möglichkeiten des Privatrechts nutzen können, jedoch trotzdem der Kontrolle der Öffentlichkeit und des Abgeordnetenhauses von Berlin unterliegen.

§ 4 Koordination und Fachstelle in den Bezirken

(1) Jeder Bezirk benennt eine*n Koordinator*in für Radverkehrsangelegenheiten. Die Aufgaben sind die entscheidungsbefugte Teilnahme am Bündnis für den Radverkehr, die strategische Planung und koordinierende Begleitung aller Maßnahmen, die sich aus diesem Gesetz ergeben, die Öffentlichkeitsarbeit und Schulung, die Koordination mit den betroffenen Ämtern und Abteilungen der Bezirksebene sowie der Koordinierungsstelle für den Radverkehr sowie mit Interessenvertreter*innen einschließlich einem Beschwerdemanagement.

(2) Jeder Bezirk schafft eine Fachstelle für Fahrradangelegenheiten. Die Fachstelle ist entsprechend Aufgabeninhalt, -umfang und -intensität personell auszustatten. Mindestens sollen zwei hauptamtlich tätige, fachlich geeignete Radverkehrsplaner*innen in den Fachstellen tätig sein. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist die Fachstelle mit den notwendigen sachlichen Mitteln auszustatten, diese Mittel sind im Haushalt im Einzelplan der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zu veranschlagen. Die Bezirke erhalten diese Mittel im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung zur Erfüllung ihrer Aufgaben. Ihre Aufgaben sind die Zusammenarbeit mit den Stellen nach den §§ 14, 15 und 16, die Planung und Umsetzung aller bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, sowie die Planung und Durchführung sonstiger verkehrlicher Maßnahmen, die den Fahrradverkehr berühren.

Begründung:

Zu Absatz 1

Die bezirklichen Koordinator*innen spiegeln die Koordinierungsstelle auf Senatsebene in ihren verschiedenen Aufgaben. Die bezirklichen Koordinator*innen arbeiten an der Umsetzung des Radgesetzes und weiterer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, das sind beispielsweise: Umsetzung des Maßnahmenplans durch Arbeitsaufträge an die zuständigen Mitarbeiter, Abteilungen und Ämter; Koordination der Zusammenarbeit untereinander durch institutionalisierte Runden der beteiligten Ämter und Abteilungen, in deren Rahmen anstehende und laufende Baumaßnahmen, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder Kommunikationsstrategien geplant und abgestimmt werden; Planung und Begleitung von auf den lokalen Kontext zugeschnittenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, dazu Zusammenarbeit z. B. mit den Ordnungsämtern und der Polizei; Organisation und Durchführung von Schulungen und Fortbildungen (Angebote für die Mitarbeiter*innen des eigenen Bezirksamtes). Die bezirklichen Koordinator*innen dokumentieren die geplanten und durchgeführten Maßnahmen, Fortschritte bei der Erfüllung des Maßnahmenplans, 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 Koordinierungsstelle auf Landesebene weiter und arbeiten an der Erstellung der verschiedenen Berichte und Dokumentationen auf Landesebene mit. Die Koordinator*innen sind wie die bezirklichen Fachstellen dem fachlich zuständigen Bezirkstadtrat zugeordnet. Die Koordinator*innen leisten eigene Öffentlichkeitsarbeit, z. B. Informationsveranstaltungen zu aktuellen Bauvorhaben in ihrem Bezirk oder Aktionstage zum Thema Radverkehr und Radverkehrserziehung in Schulen und öffentlichen Gebäuden.

Zu Absatz 2

Die Fachstellen sollen Bau- und sonstige Maßnahmen für die Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur planen und ausführen. Dazu sollen sie sich insbesondere an die im Maßnahmenplan festgehaltenen Vorgaben halten und ihre Arbeiten mit den Koordinierungsstellen in den Bezirken abstimmen. Die Fachstellen sollen gewährleisten, dass die zur Verfügung stehenden Mittel abgerufen und die Maßnahmen realisiert werden. Bisher gibt es in den meisten Bezirken keine oder zu wenige Radverkehrsplaner. Die Fachstellen stellen insbesondere das nötige Personal für die Herstellung des Radverkehrsnetzes in den Bereichen Tiefbau und Straßenbau.

§ 5 Bündnis für Radverkehr

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung initiiert ein Bündnis für den Radverkehr. Sie schließt dazu einen Vertrag mit den an der Umsetzung von Maßnahmen beteiligten Akteur*innen ab. Das Bündnis dient der Abstimmung und Koordination der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen. Ziel ist die Beschleunigung der Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans. Zu den Haushaltsberatungen legt die zuständige Senatsverwaltung einen mit den Bündnispartner*innen abgestimmten Maßnahmenplan für den Doppelhaushalt vor. Die Bündnispartner*innen verpflichten sich, mindestens die in diesen Zwei-Jahres-Maßnahmeplänen genannten Maßnahmen zu realisieren.

Begründung:

Ziel ist die Beschleunigung und Effizienzsteigerung bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Dazu soll in einem Bündnisvertrag vereinbart werden, dass in die Bündnistreffen entscheidungsbefugte Vertreter*innen zur raschen Abstimmung der Maßnahmen entsandt werden. Auch die weiteren gesetzlichen Regelungen wie Abstimmung und Koordination, Vorlage von Maßnahmenplänen, Realisierungspflicht bezüglich der vereinbarten Maßnahmen sollen im Bündnisvertrag beschrieben und vereinbart werden, um ein Funktionieren des Bündnisses zu gewährleisten.

§ 6 Beteiligung und Mitwirkung von Verbänden und Dritten, Beteiligung des FahrRats

(1) Der FahrRat setzt sich aus den relevanten Verbänden, Bezirken und zivilgesellschaftlichen und weiteren Akteuren zusammen. Der FahrRat berät und unterstützt den Senat in allen Fragen der Radverkehrspolitik, unterbreitet Vorschläge und macht Anregungen. Der FahrRat soll vor wesentlichen Entscheidungen gehört werden. Transparente und offene Verfahrensabläufe, die Einbindung aller Bevölkerungsgruppen sowie der Einsatz zielführender Partizipationsformate zu einzelnen Themen der Radverkehrspolitik sollen durch den FahrRat sichergestellt werden. Der FahrRat soll bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Radverkehrsplans mitwirken.

(2) In den Bezirken beraten bezirkliche FahrRäte die für Verkehr zuständigen Bezirkstadträt*innen. Diese haben dazu den FahrRat regelmäßig einzuberufen. Größere Baumaßnahmen in den Bezirken sind mit den bezirklichen FahrRäten abzustimmen.

Begründung:

Die wichtige Arbeit des FahrRates wird künftig mit einer gesetzlichen Grundlage versehen und anerkannt. Die Zusammensetzung obliegt der Einladung durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung nach den Vorgaben dieses Gesetzes. Gleiches gilt sinngemäß für die FahrRäte in den Bezirken.

§ 7 Monitoring, Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung lässt die Wirkungen der Maßnahmen nach diesem Gesetz evaluieren (externe Evaluation). Die Ergebnisse werden dem Abgeordnetenhaus von Berlin jeweils vor der nächsten Fortschreibung des Radverkehrsplans vorgelegt.

(2) Der Senat berichtet dem Abgeordnetenhaus von Berlin jährlich über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen nach diesem Gesetz und zur Entwicklung des Radverkehrs.

(3) Über aktuelle Baumaßnahmen im Sinne dieses Gesetzes und deren aktuellen Status ist im Internet fortlaufend zu informieren.

(4) Weitere Zählstellen werden eingerichtet. Die Ergebnisse (gezählte Radverkehrsbewegungen) sind maschinenlesbar und zur möglichen Weiterverarbeitung im Internet zu veröffentlichen.

Begründung:

Absatz 1

Die externe Evaluation soll zur Erarbeitung des jeweils nächsten Radverkehrsplans vorliegen, um die Ergebnisse bei der Erstellung des Planwerks berücksichtigen zu können. 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

Ziel ist die kontinuierliche Überprüfung und die Transparenz der Fortschritte und Maßnahmen. Eine jährliche Überprüfung ist wichtig, um gegebenenfalls Anpassungen im Zeitplan und bei der Personal- und Ressourcenausstattung vornehmen zu können. Im Zuge der Berichterstellung sollen die notwendigen Informationen erhoben werden, die gewonnenen Daten sind als Teil des Berichtes zu publizieren. Die Koordinierungsstelle wird die Zuarbeit insbesondere aus den Senatsverwaltungen und Bezirken koordinieren und abfordern.

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, etwa im Open Data Portal des Landes Berlin.

Absatz 4

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 Zahlen zur Radverkehrsentwicklung sollen neben dem Internet auch Anzeigevorrichtungen am Straßenrand sowie an öffentlichen Gebäuden geprüft und umgesetzt werden.

KAPITEL II PLANUNG, ORGANISATION UND UMSETZUNG DES BERLINER RADVERKEHRSNETZES

§ 8 Radverkehrsrahmenplan

Der Radverkehrsrahmenplan legt die Eckpunkte für die Radverkehrsplanung auf Grundlage des Radverkehrsgesetzes fest. Der Radverkehrsrahmenplan ist durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung als Rechtsverordnung zu erlassen und dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.

Begründung:

Der Radverkehrsrahmenplan wird zur Untersetzung und Konkretisierung der Ausbauziele sowie weiterer Maßnahmen aus diesem Gesetz im Jahr 2017 erarbeitet und dann als Rechtsverordnung erlassen. Der Radverkehrsrahmenplan soll dabei insbesondere auch die nicht durch ein formelles Gesetz zu ergreifenden konkreten Maßnahmenpakete festhalten.

§ 9 Radverkehrsplan

(1) Berlin stellt einen Radverkehrsplan zur Sicherung und Verbesserung des Fahrradverkehrs und der dazu notwendigen Infrastruktur auf. Der Radverkehrsplan wird erstmalig innerhalb von zwei Jahren auf den Radverkehrsrahmenplan folgend aufgestellt. Der Radverkehrsplan übernimmt und konkretisiert dabei dessen Inhalte.

(2) Der Radverkehrsplan enthält konkrete Ziele insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes unter Angabe von Jahresausbauzielen (Quantitäten) und Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu den Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen. Im Radverkehrsplan sind auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Radverkehrs und der dazu notwendigen Radverkehrsinfrastruktur festzulegen. Dazu gehören Mindestanforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.

(3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans werden die Partner des Bündnisses für den Radverkehr, die FahrRäte sowie die Öffentlichkeit in geeigneter Weise einbezogen. Der Radverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.

(4) Die in den Radverkehrsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des Gesetzes über den Radverkehr. Der Bedarf ist durch die Aufnahme von Maßnahmen in den Radverkehrsplan für gegebenenfalls notwendige Planfeststellungen bzw. Planungsverfahren im Sinne des Berliner Straßengesetzes verbindlich festgestellt.

(5) Der Radverkehrsplan ist durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung als Rechtsverordnung zu erlassen und dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.

Begründung:

Der Radverkehrsplan folgt aus dem Radverkehrsrahmenplan und konkretisiert bzw. untersetzt die Ziele und Maßnahmen aus diesem Gesetz und versieht diese mit konkreten Ausbaustufen hinsichtlich Quantität und Qualität, also explizit in zeitlicher Hinsicht wie auch in baulicher bzw. zu gestaltender Menge (z.B. Abstellanlagen oder Kilometer Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen). Ziel ist es, die Herstellung des Radverkehrsnetzes sowie der weiteren Ziele voranzutreiben und dabei den Landes- wie Bezirksverwaltungen politisch-gestalterische, verbindliche Vorgaben mittels Rechtsverordnung an die Hand zu geben, dabei Priorisierungen und verbindliche Bedarfe festzuhalten bzw. festzustellen. Aus dem Radverkehrsplan wird der konkrete Maßnahmenplan entwickelt.

KAPITEL III MAßNAHMEN ZUM AUSBAU UND ERHALT DES RADVERKEHRSNETZES

§ 10 Berliner Radverkehrsnetz

(1) Die Entwicklung und Herstellung eines Radverkehrsnetzes soll bis zum Jahr 2030 erfolgen. Das Radverkehrsnetz soll insbesondere Wohngebiete und Arbeitsstätten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufs- und Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen, auf geeignete Anschlusspunkte zum Berliner Umland wird geachtet. Es soll den verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechende schnelle, bequeme und sichere Verbindungen bieten. Das Radverkehrsnetz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wegen.

(2) Das Zielnetz für den Radverkehr nach Absatz 1 wird durch einen Netzplan beschrieben. Der Netzplan ist von der Verwaltung binnen eines Jahres nach in Kraft treten des Gesetzes zu erarbeiten. Der Netzplan wird im Radverkehrsplan verankert. Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden zunächst im Radverkehrsrahmenplan festgelegt und dann in den folgenden Radverkehrsplänen fortgeschrieben. Im Netzplan sind wichtige Verbindungen, die noch ohne Radverkehrsinfrastruktur und ohne Alternativrouten sind sowie stark genutzte Routen in schlechtem Zustand, als prioritär umzusetzende Netzausbauabschnitte auszuweisen.

Begründung:

Zu Absatz 1

Die Errichtung eines Berliner Radverkehrsnetzes bis zum Jahr 2030 ist explizites Ziel des Fahrradgesetzes. Für die Errichtung eines solchen Radverkehrsnetzes soll auf der bestehenden Radinfrastruktur aufgebaut werden, mit den neuen Radverkehrsinfrastrukturen soll das angestrebte Radverkehrsnetz geschaffen werden. Das Radverkehrsnetz soll aus Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen, Fahrradstraßen, für den Radverkehr vorgesehene Nebenstraßen und Radschnellwegen bestehen sowie geeignete Anschlusspunkte an das Umland, an Radfernwege und an touristische Routen beinhalten. Das Radverkehrsnetz soll über die Bezirksgrenzen hinaus lückenlos und einheitlich gestaltet sein sowie aus wiedererkennbaren, übersichtlich ausgewiesenen Routen bestehen.

Die Routen für das Radfahren sollen sich einfach planen lassen; die Verkehrswege sind übersichtlich, eben und verlaufen möglichst direkt; wichtige Ziele (Schulen, Wirtschaftszentren, Kultureinrichtungen, Verkehrsknotenpunkte usw.) lassen sich komfortabel und sicher erreichen. Das Radverkehrsnetz orientiert sich auch an den Pendlerströmen und besteht, analog zum Autostraßennetz, aus Unternetzen verschiedener Qualitäten für unterschiedliche Nutzungsanforderungen. Ein 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 jüngere und ältere Personen, sicher und attraktiv sein. Dieses Unternetz wird durch das Netz von Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen ergänzt, um flächendeckend eine direkte und attraktive Verkehrswegführung zu gewährleisten. Radschnellwege bieten als Teil von Radschnellverbindungen 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. 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)). Weitere Vorgaben, etwa zur Dichte und zum Anschluss von Wohngebäuden, sollen im Radverkehrsrahmenplan konkretisiert und festgeschrieben werden. Das Radverkehrsnetz auf Nebenstraßen soll dabei mindestens dem Umfang des heutigen Haupt- und Ergänzungsroutennetzes entsprechen.

Zu Absatz 2

Das geplante Radverkehrsnetz (Zielnetz) soll entsprechend den Vorgaben des Absatzes 1 in einem Netzplan binnen eines Jahres erarbeitet und beschrieben werden. In diesem Netzplan sind prioritäre Projekte kenntlich zu machen und auszuweisen, um Verbesserungen für den Radverkehr auf wichtigen Routen schnell zu erreichen. Gezielt sollen dabei Missstände auf wichtigen Verbindungen abgestellt werden. Der Netzplan wird in den Radverkehrsplan integriert und dient als wesentliche Arbeitsgrundlage. Auch das Vorrangnetz nach § 11 wird im Netzplan als Vorrangnetz ausgewiesen.

§ 11 Vorrangnetz

(1) Das Vorrangnetz ist im Netzplan des Radverkehrsnetzes gesondert auszuweisen. Im Vorrangnetz sind für den Radverkehr besonders wichtige Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, definiert. Bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen soll dem Radverkehr Vorrang vor anderen Verkehrsträgern eingeräumt werden, soweit das Wohl der Allgemeinheit oder berechnete Interessen des notwendigen Verkehrs dem nicht entgegenstehen.

(2) Die Qualitäten der Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz sollen über die im Radverkehrsrahmenplan und Radverkehrsplan festgelegten Mindeststandards hinausgehen. Im Vorrangnetz Radverkehr sollen die Lichtzeichenanlagen für den Radverkehr koordiniert werden, dabei soll insbesondere geprüft werden, ob eine Grüne Welle oder ein anderer Vorrang gegenüber anderen Straßen eingerichtet werden kann. Bei Konflikten mit anderen Vorrangnetzen und Regelungen in anderen Teilen des Mobilitätsgesetzes finden die Regelungen des allgemeinen Teils des Mobilitätsgesetzes Anwendung.

Begründung:

Zu Absatz 1

Das Vorrangnetz soll attraktive und schnelle Radrouten durch die Stadt etablieren helfen. Auf im Vorrangnetz festgehaltenen Vorrangrouten soll der Radverkehr etwa an Kreuzungen Vorrang eingeräumt werden. Diesen Grundsatz beschreibt Satz 1. Das Mobilitätsgesetz wird weitere Vorrangnetze, etwa für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV: Bus und Bahn), vorsehen. Um eine hohe Fahrplanteue und schnellere Durchlaufzeiten des ÖPNV zu gewährleisten, ist der Vorrang des ÖPNV auch möglichst nicht zu beeinträchtigen, ÖPNV-Vorrangschaltungen bei Bussen und Trams dienen der Erhöhung ihrer Durchschnittsgeschwindigkeiten. Der Umweltverbund soll insgesamt gestärkt werden.

Zu Absatz 2

Im Vorrangnetz sollen höhere Standards gelten, beispielsweise durch die Erhöhung der Radfahrgeschwindigkeit durch Vermeidung von Stopps an Kreuzungen. Dies erfordert insbesondere die Koordination der Lichtzeichenanlagen. Dem Radverkehr soll auf dem entsprechenden Streckenabschnitt ermöglicht werden, mindestens 3 Lichtzeichenanlagen bei Grün mit einer am Beispiel Kopenhagen orientierten Richtgeschwindigkeit zu passieren. Die 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 und haben internationale Vorbilder, sie ist eine der Maßnahmen, die „einfach umzusetzen und sehr effektiv“ sowie mit ca. 20.000 bis 40.000 Euro „vergleichsweise preiswert“ sind, da „keinerlei bauliche Eingriffe notwendig [sind], nur die Programmierung der Ampelanlagen (...) verändert werden [muss]“. Berlin hat bereits eine Grüne Welle für den Radverkehr eingerichtet (in der Belziger Straße) und plant die Einführung einer weiteren. Das technische Know-how und die Erfahrung stehen also bereits zur Verfügung.

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 entworfenen Schild, ein deutlich sichtbares Piktogramm auf der Fahrbahn, eine digitale Anzeige am Fahrbahnrand oder grüne Lichtzeichen an der Fahrbahn.

§ 12 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmen, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und in ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. *Bei einer Prüfung gemäß § 45 Absatz 9 StVO ist der zukünftige Radverkehrsanteil zu berücksichtigen.* Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten unterbleibt. Näheres wird im Radverkehrsrahmenplan geregelt.

Begründung:

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 verringert. Da es für Radfahrende unter diesen Bedingungen keinen Anlass gibt, auf den Gehweg auszuweichen, werden nicht zuletzt Konflikte mit Fußgänger*innen vermieden.

Es 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.

Unzulässiges Befahren und Halten durch KfZ-Verkehr soll unterbunden werden: Zum Schutz des Radverkehrs sollen nach Möglichkeit vom Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Separierung vom Kfz-Verkehr kann verkehrsrechtlich oder als physische Trennung erfolgen. Es können z. B. Parkstreifen oder Grünstreifen oder sonstige

gestaltete Abstandsflächen zwischen Radweg und Fahrbahn oder Randsteine, Blumenkübel, Baken, Kunststoffpoller und ähnliches entlang des Radwegs als Separierung dienen.. Bauliche Maßnahmen sollten nur dort angewendet werden, wo ohnehin aus anderen Gründen ein Straßenumbau oder eine -Renovierung ansteht oder aufgrund besonderer örtlicher Situationen mit einer einfachen physischen Trennung die geforderten Sicherheitsstandards nicht zu erreichen sind. Separierungsmaßnahmen dürfen 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 Siegessäule, 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 bevorzugt, erhöhen diese das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden. Die meisten Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden geschehen beim Rechtsabbiegen des Kfz bei geradeaus fahrenden 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 das Aufstellen von Fahrradbügeln an solchen Stellen gleichzeitig kostengünstig für mehr Sicherheit an den Kreuzungen dienen. 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. 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 nicht möglich ist, 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.

§ 13 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz

(1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Berliner Fahrradnetzes der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. Eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird angestrebt. Die übergeordnete, stadtweite Bedeutung des Fahrradnetzes ist bei der Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen zu Grunde zu legen.

(2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sollen im Bereich der Fahrgasse mit einem erschütterungsarmen, gut befahrbaren Belag, beschaffen sein. Sie sind so zu gestalten, dass motorisierter Individualverkehr außer Ziel- und Quellverkehr im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.

(3) Auf Nebenstraßen im Radverkehrsnetz soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf ein für den Radverkehr verträgliches Niveau beschränkt sein. Die Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind mit geeigneten Maßnahmen so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird. Die Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sichere Geschwindigkeiten eingehalten werden.

(4) Nebenstraßen im Radverkehrsnetz, insbesondere auch der eingerichteten Fahrradstraßen, sind für alle Verkehrsteilnehmer*innen gut erkennbar als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen.

Begründung:

Zu Absatz 1

Der sukzessive Ausbau des Fahrradstraßennetzes sowie der Gestaltung sicherer Nebenstraßen ist für die Errichtung des Berliner Radverkehrsnetzes zwingend erforderlich. Sofern es rechtlich möglich ist, sollen die Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Wo dies nicht oder noch nicht möglich ist, sollen die Nebenstraßen gleichwertig gestaltet und markiert werden. Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist in der Regel mit geringem baulichem Aufwand verbunden, so dass ambitionierte Zielmarken möglich sind. Um einen schnellen Ausbau zu gewährleisten, ist die Vorgabe von jährlichen Zielmarken zweckmäßig, um einen Planungs- bzw. Umsetzungsstau zu vermeiden. Bei der Erstellung dieses Gesetzes wurde eine erste untere Zielmarke von 350 km für das Fahrradstraßennetzes zu den Beratungen herangezogen, als Gesamtziel ist für das Fahrradstraßennetz die Eignung des gesamten Haupt- und Nebenroutennetzes zu prüfen. Angesichts von rund 4.000 km grundsätzlicher geeigneter Nebenstraßen sowie der bislang bekannten Netzplanungen für ein Fahrradstraßennetz (fahradnetz-berlin.de) ist dieser Zielwert überschau- wie machbar. Die übergeordnete, stadtweite Bedeutung des Fahrradstraßennetzes ist bei der Prognose zur Radverkehrsentwicklung zu Grunde zu legen, die Regelung soll explizit die Einrichtung von Fahrradstraßen erleichtern helfen. Die Einschätzung des Gesetzgebers zur Wertigkeit und zur Notwendigkeit des Fahrradstraßennetzes und der dazu notwendigen Einrichtung von Fahrradstraßen wird zum Ausdruck gebracht, durch die Kombination und Bekanntmachung der Fahrradstraßen und ihrer Vernetzung untereinander und mit dem weiteren Teilen des Radverkehrsnetzes erwartet der Gesetzgeber auf den Fahrradstraßen erhebliche Zuwächse des

Radverkehrsaufkommens. Diese Einschätzung soll die Entscheidung über die Einrichtung von Fahrradstraßen leiten. Für die Netzgestaltung ist es wichtig, dass die Bezirke und die zuständige Senatsverwaltung ihre jeweiligen Aktivitäten koordinieren. Es muss gewährleistet werden, dass Fahrradstraßen, Nebenstraßen im Radverkehrsnetz und sonstige Radverkehrsanlagen nicht an Bezirksgrenzen enden oder unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

Zu Absatz 2

Fahrradstraßen sollen entsprechend ihrer Definition dem Radverkehr vorbehalten sein. Gleichzeitig darf jedoch auch Anliegerverkehr durch Zusatzzeichen erlaubt werden. Davon wird in der Regel Gebrauch gemacht. Allerdings werden Fahrradstraßen von quartierfremdem Verkehr als „Schleichwege“ genutzt. Dieser Autoverkehr soll weitgehend reduziert und verlangsamt werden. Dazu sollen nötigenfalls auch 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 (wobei die Fahrrichtung auf den einzelnen Abschnitten der Fahrradstraßen wechselt) oder an den Kreuzungsbereichen Rechtsabbiegen angeordnet werden. Der Wirtschaftsverkehr soll durch die Einrichtung von Fahrradstraßen als Quell- und Zielverkehr nicht ausgeschlossen sein. Dazu sollen Lieferzonen ausgewiesen und ihre Nutzbarkeit durch Kontrollen sichergestellt werden.

Zu Absatz 3

Durchgehende, dünne Bremsschwellen bzw. Bodenwellen sind in Fahrradstraßen zur Verkehrsberuhigung regelmäßig ungeeignet, da sie den Radverkehr ebenfalls behindern.

Zu Absatz 4

Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz müssen für alle Verkehrsteilnehmer deutlich gekennzeichnet sein, damit die für Fahrradstraßen gültigen Verkehrsregeln befolgt werden und auf den Radverkehr Rücksicht genommen wird. 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. „Gut erkennbar“ bedeutet, dass die Kennzeichnung durch Beschilderung durch weitere geeignete Maßnahmen zu ergänzen ist.

§ 14 Radschnellverbindungen

(1) Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

(2) Es sollen mindestens 100 km Radschnellverbindungen errichtet werden. Die Mindestlänge von Radschnellverbindungen soll fünf Kilometer betragen. Sie kann in mehreren Bauabschnitten erreicht werden.

(3) Radschnellverbindungen sollen getrennt vom Fußverkehr geführt werden, sie sind auf eigenständigen Sonderwegen, in Fahrradstraßen oder vom motorisierten Verkehr getrennt in Straßen zu führen. Der eigenständige Sonderweg ist die bevorzugte Führungsform.

(4) Radschnellverbindungen sind durch besondere Qualitätsstandards der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet. Näheres regelt der Radverkehrsrahmenplan.

Begründung:

Zu Absatz 1 und 2

Bisher ist die Kategorie der Radschnellverbindungen weder in der StVO noch in den Regelwerken wie der ERA festgelegt. 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 diese Kategorie aufführt. Radschnellverbindungen 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. Radschnellverbindungen 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. Radschnellverbindungen 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 einer Radschnellverbindung zu erfüllen, soll eine Radschnellverbindung eine Mindestlänge von 5 km aufweisen. Die Einrichtung kann sukzessive in mehreren Bauabschnitten erfolgen. Gemäß ihrem Zweck zur Verbindung von Start- und Zielbereichen mit großem Pendleraufkommen sollen sich die Radschnellverbindungen an den Pendlerströmen orientieren. Ihr Verlauf ist so zu planen, dass möglichst viele dieser Start- und Zielbereiche sinnvoll miteinander verbunden werden.

Zu Absatz 3

Die Attraktivität insbesondere für Pendlerinnen und Pendler und andere Verkehrsteilnehmende mit langen Reisewegen lässt sich zum einen durch die Streckenlänge und -führung der Radschnellverbindungen, zum anderen über die Beschaffenheit erreichen. Bei der Ausweisung bzw. der Errichtung ist es wichtig, dass Radverkehrsverbindungen möglichst direkt und steigungsarm gestaltet sind, um den Kraftaufwand zu minimieren. Auf Radschnellverbindungen soll ferner ein zügiges Vorankommen auf längeren Distanzen möglich sein, ohne Behinderungen durch den Kfz-Verkehr. Der Sonderweg soll die bevorzugte Führungsform sein, auf diesen sind Kraftfahrzeuge nicht zugelassen, kreuzende Verkehrswege sollen nicht auf einer Ebene geführt werden. Behinderungen und Hemmungen des Flusses für den Verkehr auf Radschnellverbindungen 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.

Zu Absatz 4

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.

Für die Wiedererkennbarkeit einzelner Radschnellwege sollen sie spezifisch gekennzeichnet oder nummeriert sein. Sie sollen ausreichend beleuchtet sein.

§ 15 Öffnung von Einbahnstraßen, Sackgassen

Alle Einbahnstraßen sind für die Erstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung zu prüfen. Im Rahmen des Radverkehrsrahmenplans wird ein Leitfaden zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr erarbeitet. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen, gegebenenfalls ist die Einrichtung als Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zeitgleich herbeizuführen. Für Radfahrende passierbare Sackgassen sollen als solche erkennbar sein, etwa durch entsprechende Hinweisschilder.

Begründung:

Viele Einbahnstraßen sind bereits für den Fahrradverkehr in beiden Richtungen zugelassen. Diese Ausnahme soll zur Regel werden. Die Öffnung in die Gegenrichtung verkürzt die Wege für Radfahrende und macht den Radverkehr attraktiver. Gleiches gilt für Sackgassen. Notwendig ist eine entsprechende Ausschilderung, um den Radverkehr auch durch diese Maßnahme maßgeblich zu attraktivieren.

§ 16 Umgestaltung von Knotenpunkten

(1) Das Land Berlin wird im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zehn, im Folgejahr zwanzig und danach jährlich dreißig der für Radfahrende gefährlichsten Knotenpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestalten, um die jeweiligen Gefahrenquellen zu beseitigen. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der Verkehrsunfallstatistik und der jährlichen Sonderuntersuchung „Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin“ der Polizei Berlin sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen.

(2) Über das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden an Knotenpunkten sind mindestens alle 5 Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen

durchzuführen. Das Land Berlin wird die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen in die Umgestaltung nach Absatz 1 einbeziehen.

(3) Bei der Umgestaltung eines Knotenpunktes sollen Radverkehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach dem Stand der Technik eingerichtet oder angepasst werden, Maßnahmen nach dem Radverkehrsrahmenplan bzw. Radverkehrsplan sollen umgesetzt werden. Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte so gestaltet werden, dass optimale Sichtbeziehungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

(4) Nach jedem Unfall mit getöteten Radfahrenden an einem Knotenpunkt ist unverzüglich durch ein Sachverständigengutachten zu prüfen, welche Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden. Dasselbe gilt für Unfälle mit schwer verletzten Radfahrenden an einem nach polizeilicher Unfallstatistik bekannten Verkehrsunfallbrennpunkt oder einem Knoten, an dem in den vergangenen 5 Jahren ein Radfahrender bei einem Verkehrsunfall getötet wurde. Die Handlungsempfehlung des Sachverständigen ist im Internet zu veröffentlichen. Näheres regelt der Radverkehrsrahmenplan.

Begründung:

Zu Absatz 1

Knotenpunkte (Kreuzungen und Einmündungen) sind innerorts die größten Unfallschwerpunkte für Radfahrende. Der fahrradgerechte Umbau von Knotenpunkten ist nötig, um eine schnelle Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erzielen, die – im Gegensatz zu Autoinsassen – nicht durch ihr Fahrzeug geschützt sind.

Zu Absatz 2

Neben dem objektiven Gefährdungspotenzial einer Kreuzung ist auch das subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich für die Verbesserung der Radverkehrssituation. 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. Deswegen sollen entsprechende Erhebungen auch zur Umorganisation der subjektiv gefährlichsten Kreuzungen führen.

Zu Absatz 3

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 und die Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen kostengünstig kombiniert werden.

Zu Absatz 4

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.

§ 17 Erhaltung und Sanierung

(1) Der Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes ist regelmäßig zu erheben. Die Ergebnisse der Erhebung werden maschinenlesbar und zur möglichen Weiterverarbeitung veröffentlicht.

(2) Jeder Mangel an der Radverkehrsinfrastruktur soll zeitnah und nachhaltig im Sinne der Qualitätsstandards dieses Gesetzes beseitigt werden. Mängel sind Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen. Mängel, die Radfahrerinnen und Radfahrer erheblich gefährden, sind unverzüglich zu beseitigen. Ist eine unverzügliche Beseitigung nicht möglich, sind anstatt dessen Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen und Angebotsalternativen für den Radverkehr herzustellen. Sonstige Mängel sind möglichst innerhalb von sechs Monaten ab Kenntnis zu beseitigen, es sei denn, den Mangel besteht an einer Anlage, die in der Generalplanung als größere Baumaßnahme vorgesehen ist. Für diese Fälle sind temporäre Sicherheitsmaßnahmen zeitnah umzusetzen. Dazu gehört auch die kurzfristige Anordnung und temporäre Einrichtung von Radangebots- und -schutzstreifen.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung veröffentlicht die registrierten Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur fortlaufend. Registrierte und damit zu veröffentlichende Mängel sind auch die Mängelmeldungen aus der Bevölkerung. Die Veröffentlichung umfasst jeweils Planungs- und Sanierungsstand, Schadenart, Lage und Zeitpunkt der Mangelkenntnis. Die Veröffentlichung wird innerhalb von neun Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gestartet. Es soll ein Mängelmeldesystem mit nachverfolgbarem Status geschaffen werden.

Begründung:

Zu 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.

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.

Zu Absatz 2

Mängel werden häufig nicht effektiv beseitigt, entsprechende Meldungen werden lange Zeit nicht bearbeitet und stauen sich an. 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. Zur Behebung eines Mangels, der eine erhebliche Gefährdung bedeutet, ist Unverzögerlichkeit, sonst eine Frist von mit 6 Monaten vorgeschrieben. Die kurze Frist dient 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 Absatz 3

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 insbesondere im Fall von Bürgermeldungen eine zeitnahe Rückmeldung zum Bearbeitungsstand zu erhalten.

§ 18 Fahrradparken

(1) Bis zum Jahr 2025 sollen 50.000 Fahrradabstellanlagen an Haltestellen von Bus und Bahn sowie weitere 50.000 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen sollen innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen in ausreichender und vorausschauender Anzahl erstellt werden. Fahrradstationen sind Einrichtungen zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen, mit Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder. Ein Fahrradparkhaus ist eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern.

(2) Die Auswahl der Standorte, die Anzahl und Dimensionierung der Abstellanlagen soll sich am derzeitigen und erwarteten zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens orientieren. Die Entwicklung von Angebot und Bedarf des Fahrradparkens soll regelmäßig überprüft werden. Näheres regelt der Radverkehrsrahmenplan.

(3) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. *Schrotträder sollen entfernt werden.*

(4) Zur Bekämpfung von Fahrraddiebstählen werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen sollen im öffentlichen Raum

insbesondere in Wohngebieten dann möglich sein, wenn in den Wohngebäuden keine Abstellmöglichkeiten vorhanden sind und die Fahrradboxen stadtverträglich aufgestellt werden können.

Begründung:

Zu 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. 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. Abstellmöglichkeiten an ÖPNV Haltestellen ermöglichen den Umstieg vom Auto auf eine ähnlich schnelle, ggf. sogar schnellere Verkehrsmöglichkeit und reduzieren damit die Stauwahrscheinlichkeit für den verbleibenden Kfz- Verkehr. Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen 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.

Zu Absatz 2

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen soll fortlaufend angepasst werden kann und Abstellanlagen an Orten mit entsprechender Nachfrage aufgestellt werden, dabei ist auch der künftige Bedarf zu berücksichtigen. Derzeit wird von den Bezirken eine große Zahl von Fahrradbügeln an Orten aufgestellt, die keinen Bezug zur Nachfrage haben, 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. Die Erhaltung einer ausreichenden Gehwegbreite ist beim Aufstellen von Abstellanlagen ist 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. Der Radverkehrsplan soll die Vorgaben konkretisieren.

Zu Absatz 3

So genannte Fahrradleichen stellen an vielen Fahrradständen 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, das Gesetz gibt eine Grundlage dafür.

Zu Absatz 4

Die Fahrraddiebstähle in Berlin sind äußerst zahlreich, die Aufklärungsquote ist im Bundesvergleich sehr schlecht. In den Gesetzesberatungen wurden verschiedene mögliche Maßnahmen festgehalten: Die Polizei von Berlin richtet eine Ermittlungsgruppe zur Auswertung, Verfolgung und Prävention von Fahrraddiebstählen ein, die insbesondere bandenmäßig organisierten Fahrraddiebstahl bekämpft, die Entwicklung der Aufklärungsquote wird jährlich publiziert. Zusätzlich sind geeignete präventive Maßnahmen zu ergreifen, zum Beispiel die gezielte Ansprache von Gebrauchthändlern und Privatverkäufern. Auch neu entwickelte Möglichkeiten zum Diebstahlschutz sind zu berücksichtigen.

Bisher muss für das Aufstellen von Fahrradboxen im öffentlichen Raum durch private Anbieter eine Sondernutzungserlaubnis beantragt werden. In Berlin hat ein Anbieter eine erste Box in Berlin-Lichtenberg aufstellen können. Diese Boxen sind insbesondere für Besitzer von hochwertigen Fahrrädern oder E-Bikes attraktiv. In den Gesetzesberatungen wurde die Notwendigkeit der Stadtverträglichkeit festgeschrieben, in Hinblick darauf, dass insbesondere der Platz für den Fußverkehr möglichst nicht eingeschränkt werden soll und vorrangig Pkw-Parkflächen genutzt werden sollen.

§ 19 Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen von Baumaßnahmen

Im Zuge von Baumaßnahmen werden die Qualitätsstandards nach diesem Gesetz hergestellt. Die Partner*innen im Bündnis für den Radverkehr stellen dies sicher. Vor der Anordnung und Genehmigung von relevanten Baumaßnahmen der Bündnispartner ist eine Radverkehrsverträglichkeitsprüfung durchzuführen, zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen mit dem Ziel, mit dem Abschluss der Baumaßnahme eine Radverkehrsanlage im Sinne dieses Gesetzes zu schaffen. Bei jeder Planung und Baumaßnahme der Bündnispartner müssen die Bedürfnisse des und Planungen für den Radverkehr berücksichtigt werden.

Begründung:

Baumaßnahmen sollen aktiv genutzt werden, um die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern, der Straßenraum ist mit erfolgenden Baumaßnahmen entsprechend den Vorgaben aus diesem Gesetz herzurichten. Im Bündnis für den Radverkehr sind dazu die notwendigen Vereinbarungen zu treffen. Zur Umsetzung sind geplante Baumaßnahmen sollen von vornherein zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden. Deswegen ist bereits im Genehmigungsprozess eine entsprechende Prüfung und Planung vorzunehmen und vorzulegen.

§ 20 Sichere Führung des Radverkehrs bei Baumaßnahmen

Bei allen Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für gleichwertige Umfahrestrecken zu sorgen. Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des

Umweltverbundes geschehen. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs hat dabei Vorrang vor der Leichtigkeit des KFZ-Verkehrs. Abweichungen von dieser Regel sind vor Ort mithilfe des Baustellenplans kenntlich zu machen.

Begründung:

Bislang sind bei Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland häufig keine oder nur unzureichende Angebote für den Radverkehr vorhanden. Dies soll nach Inkrafttreten dieses Gesetzes nicht mehr auftreten.

KAPITEL IV WEITERE MAßNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

§ 21 Fördermaßnahmen für Lastenradverkehre

Die Nutzung von Lastenrädern soll gefördert werden. Lösungen zum Parken von Lastenrädern sind in die Förderung einzubeziehen. Näheres regelt der Radverkehrsrahmenplan.

Begründung:

Lastenradverkehr kann eine wesentliche Rolle bei der Bewältigung von Wirtschafts- wie Privatverkehren einnehmen. Diese Möglichkeit wird erst allmählich wahrgenommen, hinzu kommen nicht unerhebliche Anschaffungskosten. Auch ist eine gemeinschaftliche Nutzung eines Lastenfahrrades anzustreben, derlei Möglichkeiten und Angebote sind noch rar. Hinzu tritt, dass das Abstellen von Lastenfahrrädern mehr Platz benötigt als das Parken "einfacher" Fahrräder. Die genannten Punkte begründen eine Landesförderung, die im Radverkehrsplan näher geregelt werden soll.

§ 22 Fahrradverleihsysteme, ÖPNV und Fahrradmitnahme

(1) Fahrradverleihsysteme sollen in die Tarifstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs integriert sein, sofern zum Betrieb des Fahrradverleihsystems ein Vertrag mit dem Land Berlin abgeschlossen wird.

(2) Sowohl innerhalb als auch außerhalb des S-Bahn-Rings werden über den bis zum Jahr 2021 erfolgenden Ausbau des Angebots verlässliche Wegeketten sichergestellt.

(3) Im Land Berlin werden für alle Bus-Linien Erlaubniszeiten für die Mitnahme von Fahrrädern nach Tages- und Jahreszeiten und Kapazitäten geprüft und festgelegt.

(4) Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen „G“ oder „aG“ im Schwerbehindertenausweis können im Sinne des SGB IX § 145 Abs. 2 ein Fahrrad, mit dem Merkzeichen „BL“ ein zweisitziges Fahrrad, wie ein orthopädisches Hilfsmittel gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises unentgeltlich mitführen, sofern ausreichend Platz vorhanden ist und die Sicherheitsbestimmungen dies nicht untersagen.

(5) Diese Veränderungen von (1) – (4) sind bis Ende 2019 in die Tarif- und Beförderungsbedingungen zu integrieren.

Begründung:

Zu Absatz 1 und 2

Die Kombination Fahrrad-ÖPNV-Fahrrad wird maßgeblich unterstützt durch ein attraktives Leihfahrradsystem. Die Erfahrungen anderer Städte zeigen dabei, dass ein wesentlicher Erfolgsfaktor von Leihfahrradsystemen die Integration in die Tarifstruktur von Bus und Bahn ist. Eine solche Integration ist immer dann möglich, wenn der Anbieter des Leihfahrradsystems mit dem Land Berlin einen Vertrag abschließen muss, sei es wegen einer Zuschussförderung oder Sondernutzungsrechten.

Zu Absatz 3

Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden fahren viele Busse mit nicht ausgenutzten Platzkapazitäten. Gerade außerhalb des S-Bahn-Rings ist die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus mit einem erheblichen Attraktivitätsschub für den Radverkehr im Abendbereich verbunden. Dazu sollen für alle Buslinien die Zeiten festgelegt werden, in denen die Fahrradmitnahme möglich ist.

Zu Absatz 4

Die Mitnahmemöglichkeit für ein zweisitziges Fahrrad wird unter den genannten Voraussetzungen ausdrücklich gesetzlich festgehalten. Bisherige Unklarheiten oder entgegenstehende Handhabungen entfallen.

§ 23 Fahrradstaffeln und Falschparken

(1) Fahrradstaffeln sind bei allen Polizeidirektionen und Ordnungsämtern einzurichten. Die Fahrradstaffeln der Polizei sind personell und technisch so auszustatten, dass sie ihre Aufgaben erfüllen können. Für alle Mitarbeitenden in den Ordnungsämtern sind bei Bedarf Dienstfahrräder bereit zu stellen.

(2) Aufgaben der Fahrradstaffeln der Polizei sind insbesondere

1. den Dialog mit allen Verkehrsteilnehmern über die Verkehrssicherheit der Schwächeren, u.a. für Radfahrende und zu Fuß Gehende, zu intensivieren,
2. Hauptunfallursachen und Regelverstößen nachzugehen und zu verfolgen, die die Sicherheit von Schwächeren, u.a. von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, gefährden.

(3) Die Themen Radverkehrsförderung und Antidiskriminierung von Radfahrenden sind Teil von Fortbildungsprogrammen, die ausdrücklich auch für Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktionen im allgemeinen Polizei- und Ordnungsdienst sowie in sonstigen Verwaltungen vorzusehen sind. Das Nähere regelt der Radverkehrsplan.

*(4) Private Anzeigen von Parkverstößen, die Verkehrsteilnehmer*innen gefährden, führen nach pflichtgemäßen Ermessen zur Einleitung von Verfahren nach dem Gesetz über die Ordnungswidrigkeiten. Dies gilt insbesondere bei ausreichender Dokumentierung der Verstöße. Die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer*innen durch falsch abgestellte*

Fahrzeuge soll bei der Entscheidung nach § 12 ASOG im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens berücksichtigt werden.

Begründung:

Zu Absatz 1

In Berlin gibt es bislang eine einzelne Fahrradstaffel der Polizei. 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, die Effizienz wird dadurch erhöht. Die Personalstärke soll eine flächendeckende Präsenz ermöglichen, die Ausrüstung soll aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Zu Absatz 2

Fahrradstaffeln 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. Dazu gehören vorrangig 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. Die Fahrradstaffeln sollen eine bessere Verkehrsmoral und ein friedliches Miteinander insbesondere zwischen Auto- und Fahrradverkehr fördern.

Zu Absatz 3

Das Fahrradgesetz sieht Fortbildungsmaßnahmen vor, gerade auch für Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktion, damit die Kenntnis über die verkehrlichen und sonstigen Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung generiert wird.

Zu Absatz 4

Die informelle Anweisung an die Verwaltung, die so genannte Berliner Linie (eine interne Dienstanweisung der Polizei, bestimmte Parkverstöße, insbesondere das Parken bzw. Halten von Lieferdiensten in zweiter Reihe nicht zur Anzeige zu bringen), soll abgeschafft werden: Parkverstöße auch auf Grund von privaten Anzeigen werden im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens verfolgt. 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.

§ 24 Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Radverkehr fördern, die Verkehrssicherheit insbesondere durch Information über die geltenden Verkehrsregeln verbessern. Die notwendigen Mittel sind zur Verfügung zu stellen. Die Schwerpunkte werden in Abstimmung mit dem FahrRat nach § 6 Absatz 1 dieses Gesetzes festgelegt. Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist regelmäßig zu evaluieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.

Begründung:

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. 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. 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 Agenturen betreut und mit einem dafür eigens veranschlagten Budget Kampagnen durchführen, die auch Bevölkerungsgruppen erreichen, die bisher wenig Fahrrad fahren. Im Rahmen der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit sollen Dialogformate (hier kann auf dem Radsicherheitsdialog des Senats aufgebaut werden), Informationsbroschüren, Medienberichte, Infostände und Ähnliches hinzutreten.

Der Schlusssatz soll sicherstellen, dass die Zielgruppen mit der Kampagne wie der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit - auch inhaltlich - erreicht werden, dies soll mit den Instrumenten der Markt- und Meinungsforschung überprüft und ausgewertet werden.

§ 25 Verbandsklagerecht

(1) Zweck des Verbandsklagerechtes ist, einem nach Absatz 3 anerkannten Verband die Überprüfungsmöglichkeiten durch Gerichte zu eröffnen, ohne in eigenen Rechten verletzt zu sein.

(2) Eine Klage ist nur zulässig, wenn der Verband durch die Maßnahme oder das Unterlassen in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt wird. Für Klagen nach Absatz 2 Satz 1 gelten die Vorschriften des 8. Abschnitts der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend mit der Maßgabe, dass es eines Vorverfahrens auch dann bedarf, wenn die angegriffene Maßnahme von einer obersten Bundes- oder einer obersten Landesbehörde erlassen worden ist. Gleiches gilt bei einem Unterlassen.

(3) Die Anerkennung von eingetragenen rechtsfähigen Verkehrsverein oder rechtsfähigen, im Bereich der Verkehrspolitik, -erziehung oder -organisation tätigen Stiftungen wird auf Antrag über die zuständige Senatsverwaltung erteilt.

Sie ist zu erteilen, wenn der Verein oder die Stiftung

1. nach seiner Satzung ideell und nicht nur vorübergehend vorwiegend die Ziele des Rad- und Fußverkehrs fördert,
2. seinen Sitz in Berlin hat und sich der satzungsgemäße Tätigkeitsbereich auf das gesamte Gebiet des Landes erstreckt,
3. im Zeitpunkt der Anerkennung mindestens zwei Jahre besteht und in diesem Zeitraum im Sinne der Nummer 1 tätig gewesen ist,
4. die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet; dabei sind Art und Umfang seiner bisherigen Tätigkeit, der Mitgliederkreis sowie die Leistungsfähigkeit des Vereins zu berücksichtigen,
5. wegen Verfolgung gemeinnütziger Zwecke nach § 5 Absatz 1 Nummer 9 des Körperschaftsteuergesetzes von der Körperschaftsteuer befreit ist,
6. jedem den Eintritt als Mitglied, das in der Mitgliederversammlung volles Stimmrecht hat, ermöglicht, der die Ziele des Vereins unterstützt und
7. sich verpflichtet, die datenschutzrechtlichen Bestimmungen einzuhalten und die aufgrund dieses Gesetzes erhaltenen Daten vertraulich zu behandeln. Die Weitergabe von Unterlagen, insbesondere von personenbezogenen Daten, an Mitglieder der anerkannten Verkehrsverbände oder von ihr beauftragte Sachverständige ist ausschließlich zur Verfolgung des in Absatz 6 Satz 1 festgelegten Zwecks zulässig und dabei zugleich auf das notwendige Maß zu beschränken.

Die Anerkennung gilt für das Gebiet des Landes Berlin. Sie wird durch eine Veröffentlichung auf der Internetseite der für den Verkehr zuständigen Senatsverwaltung bekannt gemacht. Die Anerkennung kann auch nachträglich mit der Auflage verbunden werden, dass Satzungsänderungen mitzuteilen sind. Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorlagen und dieser Mangel auch nach Aufforderung nicht beseitigt wird. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine Voraussetzung für ihre Erteilung nachträglich weggefallen ist oder wiederholt schwerwiegend gegen Absatz 3 Nummer 7 verstoßen wird.

(4) Die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung nähere Kriterien und deren Nachweise für eine Anerkennung nach Absatz 3, insbesondere Nachweise, die eine landesweite Tätigkeit belegen, oder Kriterien, die die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung nach Absatz 3 Nummer 4 konkretisieren, zum Beispiel durch Festlegung von Mindestmitgliederzahlen der Verkehrsverbände, zu regeln.

(5) In anderen Rechtsvorschriften vorgeschriebene Formen der Mitwirkung der anerkannten Verbänden bleiben unberührt, sofern diese inhaltsgleich oder weitergehend sind.

(6) Ein nach Absatz 3 anerkannter Verband kann, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, Klage nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung erheben auf Feststellung eines Verstoßes gegen die Vorschriften des "Gesetzes über den Radverkehr"

1. zur Herstellung der Verkehrssicherheit nach wiederholten schweren oder schwersten Unfällen oder
2. zur Herstellung der Schulwegsicherheit bei konkreten Gefährdungen von Kindern.

Satz 1 gilt nicht, wenn eine Maßnahme aufgrund einer Entscheidung in einem verwaltungsgerichtlichen Streitverfahren erlassen worden ist.

Begründung:

Das Verbandsklagerecht gewährt eine rechtliche Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeit. Mit dem formulierten Klagerecht sollen anerkannte Verbände - auch zur weitergehenden Sicherung der Rechte auf körperliche Unversehrtheit - feststellen lassen können, dass an Unfallpunkten mit wiederholten schweren und schwersten Unfällen die Verkehrssicherheit wegen eines Verstoßes gegen die Vorgaben dieses Gesetzes nicht gewährleistet ist. Für die Schulwegsicherheit wird das Klagerecht schon bei konkreten Gefährdungen gewährleistet. Ist eine beispielsweise bauliche Gestaltung auf Grund einer gerichtlichen Entscheidung entstanden, soll das Verbandsklagerecht keine Revision dieser gerichtlichen Entscheidung ermöglichen, dazu wurde der letzte Satz in Absatz 6 aufgenommen.

Das Verbandsklagerecht kommt nur anerkannten Vereinen oder Stiftungen zu, die Voraussetzungen in Absatz 3 dürfen durch die Senatsverwaltung für Verkehr nach Absatz 4 weiter konkretisiert werden. Der Katalog des Absatzes 3 lässt sich in den entsprechenden gesetzlichen Ausführungen zum Verbandsklagerecht für Tierschutzverbände im Land Baden-Württemberg in ähnlicher Form ebenfalls finden.

KAPITEL V FINANZIERUNG

§ 26 Festschreibung einer Mindestfinanzierungsverpflichtung

(1) Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung des Radverkehrsgesetzes und des Radverkehrsplans stellt das Land Berlin ausreichend zweckgebundene Mittel zur Verfügung. Dabei sind auch Bundes- und europäische Förderprogramme für die Förderung des Radverkehrs heranzuziehen.

(2) Die Ausstattung mit Personal- und Sachmitteln soll die Umsetzung der Aufgaben nach Inhalt, Umfang und Intensität des Radverkehrsgesetz und des Radverkehrsplans gewährleisten. Die Aufstellung der Haushaltspläne durch den Senat soll sich an Beispielen guter Praxis zur Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur orientieren.

Begründung:

zu Absatz 1

Für die Finanzierung plant das Land Berlin, ab 2019 jährlich mindestens 51 Mio. Euro Mittel für Investitionen, Erhalt und Personal für Radverkehrsmaßnahmen bereitzustellen, und dies in der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre ab 2021 fortzuschreiben. Mittel, die im Vorjahr nicht ausgegeben wurden, sollen gesichert und weiter für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung stehen, zusätzlich zu den Mitteln des Budgetjahres. Mit Förderprogrammen auf Bundes- und Europaebene sind insbesondere Programme wie GRW und BENE gemeint.

Zu Absatz 2

Der Gesamtumfang der jährlich aufzubringenden Landesmittel soll sich mindestens an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans für Vorreiterstädte orientieren.

§ 27 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.