

ADFC Landesverband Berlin

Frage 1: Wie werden Sie die Forderung des ADFC Landesverband Berlin e.V. unterstützen, an allen Hauptverkehrsstraßen Radfahrstreifen einzurichten?

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist für die SPD ein wichtiges Anliegen. Dafür hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in den letzten Jahren schon sehr viel getan. Insgesamt wurden seit 2006 über 100 km neue Radwege und Radfahrstreifen angelegt. Diese erfolgreiche Fahrradstrategie wollen wir fortsetzen. Der sozialdemokratisch geführte Senat hat ein 660 km langes Fahrradrouthenetz beschlossen. 70 Prozent davon sind heute bereits gut befahrbar. Bis spätestens 2015 soll das Gesamtnetz fertig sein. Die Bezirke sind aufgefordert, eigene, ergänzende Netze zu schaffen. Zum Beispiel hat der Bezirk Steglitz-Zehlendorf unter seinem sozialdemokratischen Baustadtrat gerade vor kurzem ein eigenes „Nebenrouthenetz“ beschlossen, in dessen Verwirklichung der Bezirk in den nächsten Jahren investieren will. Der ADFC war an der Erarbeitung beteiligt.

Wo dies möglich ist, spricht aus Verkehrssicherheitsgründen vieles für die Anlage von Radfahrstreifen statt herkömmlicher Fahrradwege auf dem Gehweg. Das wird an vielen Stellen schon getan. Die Generalforderung „Radfahrstreifen an allen Hauptverkehrsstraßen“ verstehen wir als allgemeinen Orientierungsmaßstab. Für die Prüfung und Realisierung sind dabei die Bezirke zuständig. Ein Versprechen, dass es wirklich in jeder Hauptverkehrsstraße einen Fahrradstreifen geben wird, können wir seriöser Weise nicht geben.

Frage 2: In Berlin werden 13,1 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wie stehen Sie zu der Forderung 13,1 % der Mittel für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Landeshaushalt für den Radverkehr einzusetzen? Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln umsetzen?

Wir verstehen auch diese Forderung als eine Orientierungsmarke für die Zielsetzung, dass das Fahrrad in unserer Stadt tatsächlich zu einem gleichberechtigten Verkehrsmittel werden soll – auch hinsichtlich der dafür bereitgestellten öffentlichen Finanzmittel. Der Senat hat wie geschildert die Ausgaben für die Förderung des Fahrradverkehrs deutlich ausgeweitet. Diese Strategie will die SPD fortsetzen und die Investitionen in den Fahrradverkehr weiter verstärken. Eine starre prozentmäßige Bindung der Finanzmittel an den Anteil des Fahrradverkehrs in der Stadt halten wir nicht für sinnvoll. Im Einzelfall lässt sich das auch nicht exakt berechnen, z.B. bei der Deckenerneuerung einer Hauptstraße mit Fahrradstreifen. Als Orientierung für die Haushaltsplanung haben wir 2004 in der Radverkehrsstrategie aber beschlossen, bis zum Jahre 2015 die Ausgaben für den Radverkehr auf 5 Euro je Einwohner zu steigern. Daran arbeiten wir.

Frage 3: Wie werden Sie ausreichende Abstellanlagen an den Haltestellen des Öffentlichen Nah- und Fernverkehrs realisieren?

Hier handelt der SPD-geführte Senat bereits. An vielen Bushaltestellen, S- und U-Bahnhöfen können die Bürgerinnen und Bürger sehen, dass es zahlreiche neue Fahrradabstellanlagen gibt. Bis 2012 werden im Rahmen unserer Radverkehrsstrategie zusätzlich rund 3.000 teilweise überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an U-Bahnhöfen, Straßenbahn- und Express-Bus-Haltestellen entstehen.

Frage 4: Werden Sie die Einstellung von zusätzlichen Mitarbeitern der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die sich ausschließlich um die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur kümmern, unterstützen?

Bekanntlich sind die finanziellen Spielräume des Landes Berlin begrenzt. Um die Vorgaben der Schuldengrenze des Grundgesetzes zu erfüllen, brauchen wir auch in den kommenden Jahren eine strikte Haushaltsdisziplin. Der Ausgabenanstieg des Landes muss auf 0,3 Prozent pro Jahr begrenzt bleiben. Wer hier vor der Wahl leichtfertig zusätzliche Stellen versprechen wollte, würde unseriös handeln. Inwieweit der Einstellungskorridor des Landes Berlin für zusätzliche Mitarbeiter in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für den Fahrradverkehr genutzt werden kann, muss im Rahmen der Aufstellung des jeweiligen Landeshaushalts geklärt werden.

Frage 5: Wird der/die Fahrradbeauftragte unter Ihrer Regierung eine volle Stelle (derzeit ehrenamtlich) erhalten?

Hier gilt zum einen, was bereits zu Frage 4 gesagt wurde. Zum anderen ist es aber auch wichtig, dass der Fahrradbeauftragte seine Unabhängigkeit von der Senatsverwaltung behält. Laut Vertrag soll er Berater und kritischer Begleiter für die Berliner Radverkehrspolitik sein. Deshalb ist es wichtig, dass es sich um einen externen Beauftragten handelt, der nicht in die Verwaltungshierarchie eingebunden ist. Der Senat von Berlin unterstützt den Fahrradbeauftragten bei der Erfüllung seiner Aufgaben nach Kräften.

Frage 6: Welche finanzielle Mittel werden Sie – falls Sie Verantwortung übernehmen dürfen – für Öffentlichkeitsarbeit pro Radverkehr bereitstellen?

Der SPD-geführte Senat gibt bereits jetzt etwa 3 Millionen Euro für die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr aus. Die SPD tritt dafür ein, diesen Ansatz noch weiter zu verstärken. Allerdings wird die Höhe dieser Mittel von den insgesamt im Haushalt bereitstehenden Mitteln abhängen. Heute einen verbindlichen Betrag zu nennen, ist leider nicht möglich.

Frage 7: Welche Aktionen zur Förderung der Sicherheit für den Fahrradverkehr sind Ihrer Meinung am wirksamsten?

Die Sicherheit der Fahrradfahrer im Straßenverkehr liegt der SPD sehr am Herzen. Die wichtigsten Maßnahmen für die Erhöhung dieser Sicherheit haben wir als Senat in einem Zehn-Punkte-Programm zusammengefasst. Dazu gehören ein Grünvorlauf für Radfahrer an Ver-

kehrsampeeln, gelbes Blinklicht für den LKW-Verkehr, um auf querenden Radverkehr aufmerksam zu machen, aufgeweitete Aufstell- und Abbiegestreifen für Fahrradfahrer, Halteverbot an Kreuzungen, Markierung von Fahrrad- und Angebotsstreifen auf der Straße (statt hinter parkenden Autos versteckter Radwege), die Ausrüstung von LKWs mit Unterfahrbügeln und Spezialspiegeln zur Ausschaltung des „toten Winkels“ und eine verstärkte Sicherheitsberatung und Verkehrsüberwachung.

**Frage 8: Wie stehen Sie zur Einrichtung einer „grünen Welle“ für Radfahrer auf Hauptrou-
ten des Radverkehrs? Wo sehen Sie geeignete Straßenabschnitte?**

Der Senat hat am 29. März 2011 den neuen Stadtentwicklungsplan Verkehr beschlossen. In seinem Maßnahmeplan, dem Mobilitätsprogramm 2016, wollen wir einen Modellversuch zur „Grünen Welle Radverkehr“ starten. In diesem soll untersucht werden, inwieweit eine entsprechende Steuerung der Lichtsignalanlagen möglich ist, ohne dass die anderen Verkehrsarten maßgeblich beeinträchtigt werden.

**Frage 9: Welche Maßnahmen sollten Ihrer Ansicht nach zur Freihaltung von Fahrradspuren
durch parkende Kraftfahrzeuge vorgenommen werden?**

Die Kontrolle der Freihaltung der Fahrradspuren von parkenden PKWs gehört zu den Aufgaben der bezirklichen Ordnungsämter. Verstöße müssen hier konsequent geahndet werden. Hier sind die Bezirke gefragt.

**Frage 10: Laut Bundesverwaltungsgerichtsurteil darf die Radwegebenutzungspflicht nur
angeordnet werden, wenn Radfahrende ansonsten einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt
wären. In Berlin sind jedoch weit mehr Radwege benutzungspflichtig durch das blaue
Schild mit Radsymbol gekennzeichnet als es für die Sicherheit der Radfahrenden nötig wä-
re. Wo gehört Ihrer Meinung nach die Benutzungspflicht abgeordnet?**

Überall da, wo nach Einschätzung der konkreten Lage vor Ort das Radfahren auf der Fahr-
bahn ohne besondere Gefahr möglich ist, und natürlich da, wo der vorhandene Radweg
nicht den entsprechenden Standards hinsichtlich seiner Breite entspricht, gehört die Benut-
zungspflicht abgeschafft. Dies im Einzelnen zu beurteilen, ist allerdings keine Frage der Poli-
tik, sondern eine, die die Straßenverkehrsbehörde in ihrer fachlichen Kompetenz zu treffen
hat.

**Frage 11: Welches sind für Sie die wichtigsten Ziele zur Förderung des Radverkehrs, die in
der Radverkehrsstrategie zeitnah umgesetzt werden sollten?**

Unser Ziel ist ganz klar: Der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt soll
weiter wachsen, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu beeinträchtigen. Dazu sind in der Rad-
verkehrsstrategie des Senats die richtigen Weichen gestellt. Und die sind sehr konkret be-
nannt: die Fertigstellung des beschlossenen Hauptrouthenetzes bis spätestens 2015, die
Ergänzung durch bezirkliche Nebenrouthenetze, die Schaffung von zusätzlichen Abstellanla-

gen an den Umsteigepunkten zum ÖPNV, das beschriebene Maßnahmenpaket für die Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr und die Steigerung der Ausgaben für die Förderung des Fahrradverkehrs. Wir sind hier auf dem richtigen Weg.