

Burkhard Horn

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referatsleiter „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“

### **3. Fahrradkommunalkonferenz am 18./19.11.2009 in Potsdam**

#### **„Mit Radverkehrsförderung zur Fahrradkultur – wie wird man zu einer erfolgreichen Radverkehrsregion?“**

##### **1. Vorbemerkung**

Im Juli 2008 war in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am Sonntag (FAS) in einem ganzseitigen Artikel über den Fahrradboom in Berlin Folgendes zu lesen: *„Sie glauben immer noch, Fahrrad gefahren werde immer noch vorwiegend in Städten wie Münster, Bremen oder Erlangen? Ach, liebe Unschuld, was dort als Fahrradkultur herbeigesehnt wurde, tobt heute in Berlin.“* Mag dies vielleicht auch ein wenig journalistische Überhöhung enthalten, so zeigt sich daran doch, dass das Fahrrad in Berlin mittlerweile nicht nur ein akzeptiertes Fortbewegungsmittel im Alltagsverkehr ist, sondern darüber hinaus innerhalb weniger Jahre zumindest in den Innenstadtbezirken Bestandteil einer urbanen Lebenskultur geworden ist. Und so heißt es nicht von ungefähr über ein Jahr später in der gleichen Zeitung am vergangenen Sonntag: *„Auch in Berlin rollten die Leute im Sommer Schutzblech an Schutzblech durch die Stadt. Man sah hohe Bundesbeamte, Abgeordnete und Lobbyisten, wie sie mit Geschwadern radelnder Hausfrauen, Studenten und Büroleuten an den Ampeln auf Grün warteten und die Autos verdrängten. Und sogar jetzt sind viele noch immer nicht umgestiegen, haben die Mütze in die Stirn gezogen und den Daumen fest an der Klingel.“* Doch wie ist es dazu gekommen? Ist das tatsächlich nicht mehr nur „Zeitgeist“ sondern ein stabiler Trend? Welche Potenziale für den Radverkehr gibt es noch?

##### **2. Welche Ausgangslage charakterisiert die Situation in Berlin?**

Berlin hat von der Stadtstruktur her zunächst recht günstige Ausgangsbedingungen für eine intensive Fahrradnutzung. Trotz der Größe der Stadt sind viele der Alltagswege der Berlinerinnen und Berliner von ihrer Länge her durchaus im Bereich der „Fahrraddistanzen“. Wesentlicher Grund dafür ist die Polyzentralität der Stadt, mit weitgehend noch funktionsfähigen Versorgungsstrukturen in den Stadtteilen und Kiezen, mit vielen dezentralen Freizeit- und Naherholungsangeboten. Dazu kommt das ausgezeichnete ÖPNV-Angebot Berlins, mit dem sich die Fahrradnutzung für viele Wege ausgezeichnet kombinieren lässt und so z. T. sogar von der Reisezeit her konkurrenzfähig mit dem Auto ist. Und schließlich ist Berlin weitgehend flach – was immer schon nicht schlecht für die Attraktivität des Radfahrens war.

Dennoch stand das Fahrrad (trotz durchaus nicht schlechter Nutzerzahlen) bis Anfang dieses Jahrhunderts nie so recht im Fokus des öffentlichen Bewusstseins und der Verkehrspolitik in Berlin. Dies änderte sich spätestens mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr, 2003 vom Senat beschlossen, und der daraus abgeleiteten Radverkehrsstrategie von 2004, politisch engagiert und offensiv auch von der Spitze der Senatsverwaltung vertreten.

##### **3. Welche Maßnahmen unter Einbindung welcher Akteure wurden ergriffen?**

Bereits die Erarbeitung der Radverkehrsstrategie von 2004 war von einem konsultativen Planungsprozess begleitet gewesen. Der damals zu diesem Zweck eingerichtete „FahrRat“, ein beratendes Gremium u. a. unter Mitwirkung von Umwelt- und Verkehrsverbänden (wie ADFC und BUND), Bezirken, verschiedenen anderen Verwaltungen und Behörden, Verkehrsunternehmen und verkehrswissenschaftlichen Experten, war in die einzelnen

Arbeitsschritte stets eingebunden und begleitet seitdem auch die Umsetzung der Radverkehrsstrategie kritisch. Mittlerweile gibt es ähnliche Gremien auch in einzelnen Bezirken, was angesichts der Bedeutung der Bezirke für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie enorm wichtig ist.

Wesentliche Grundsätze der Berliner Radverkehrsstrategie sind:

- Radverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems, seine verstärkte Nutzung ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt.
- Die Radverkehrsstrategie ist eingebunden in den Stadtentwicklungsplan Verkehr.
- Die Radverkehrsstrategie bezieht sich auch auf den Nationalen Radverkehrsplan sowie auf weitere Programme und Rahmenplanungen verschiedener Träger und bedarf nicht zuletzt der Abstimmung mit der Region.
- Radverkehr ist als System zu betrachten, von der Infrastruktur über den Service bis zu Information und Kommunikation.
- Berlin benötigt ein flächendeckendes Netz an Fahrradverbindungen, um durch das Fahrrad Alltagsmobilität zu ermöglichen, dabei sind auch räumliche Disparitäten abzubauen.
- Öffentlichkeitsarbeit hat eine hohe Bedeutung.
- Von der Verwaltung, aber auch anderen Akteuren ist ein hohes Engagement bei Umsetzung einzufordern.
- Evaluierung und Monitoring dienen als Erfolgskontrolle.

Daraus leiten u. a. sich folgende Maßnahmeschwerpunkte ab:

- Bessere Straßen und Wege für Radfahrer/innen
- Einfache Orientierung (Wegweisung, Kommunikation)
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten
- Optimale Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln
- Mehr Aufmerksamkeit für das Mobilitätslernen an den Schulen
- Mehr Sicherheit für den Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit für ein fahrradfreundliches Klima

Mittlerweile gibt das Land Berlin (einschließlich des Anzapfens des einen oder anderen Fördertopfes) jedes Jahr ca. 8 Mio. EUR für die Radverkehrsförderung aus. Das klingt viel, ist aber angesichts der Größe der Stadt natürlich noch verbesserungswürdig. Daran arbeiten wir.

#### **4. Woran lässt die Erfolg des Landes Berlin als Radverkehrsregion ablesen?**

Die Fahrradnutzung in Berlin ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Mittlerweile werden jeden Tag weit über 1 Million Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Nach einer Haushaltsbefragung aus dem vergangenen Jahr beträgt der Anteil des Fahrrads an der Verkehrsmittelwahl der Berliner Bevölkerung 13%, in manchen Innenstadtbezirken sogar über 20%. Und dieser Anstieg geht quer durch alle Bevölkerungsgruppen. Diese Zahlen sind auch im internationalen Maßstab für vergleichbare Städte sehr beachtlich. Dass sich mittlerweile Delegationen aus aller Welt über die Radverkehrspolitik Berlins informieren wollen, ist eine zwar sehr zeitaufwändige, aber durchaus auch angenehme Konsequenz.

Das wesentliche Ziel der Radverkehrsstrategie, das Fahrrad in Berlin als ernst zu nehmendes Alltagsverkehrsmittel zu etablieren, ist zu großen Teilen erreicht worden. In vielen Bereichen gerade in der Innenstadt prägt das Fahrrad das Straßenbild – bis hin zu

den ersten Anzeichen, dass intensive Fahrradnutzung auch Probleme mit sich bringt, etwa bei der Infrastruktur, wenn Aufstellflächen an Kreuzungen nicht mehr ausreichen oder Abstellanlagen überquellen, oder auch bei den teilweise ausgereizten Kapazitäten für die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Außerdem gibt bei aller Freude über die wachsende Bedeutung des Radverkehrs die Unfallentwicklung Anlass zur Sorge – bei bestimmten Risikogruppen steigen die Zahlen deutlich. Und: Der Akzeptanzgewinn des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel wird aktuell auch durch die Nutzer selbst gefährdet – das Fehlverhalten Weniger prägt die öffentliche Wahrnehmung überproportional stark.

## **5. Welche Ziele und Maßnahmen gibt es für die Zukunft?**

Wir steigen gerade in diesen Tagen gemeinsam mit dem „FahrRat“ in die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie ein. Dabei müssen – neben der Fortführung bewährter Maßnahmenprogramme – aus den in den letzten fünf Jahren gewonnenen Erkenntnissen heraus neue Akzente gesetzt werden:

- Verstärkte politische Kommunikation der Radverkehrsförderung als Beitrag zur Erreichung übergeordneter Politikziele (Klimaschutz, Gesundheit, Energieeffizienz, Erhalt urbaner Stadtstrukturen etc.)
- Konzepte und Maßnahmen zum Umgang mit großen Radverkehrsmengen (Dimensionierung von Radverkehrsanlagen, Fahrradparken, Fahrradmitnahme im ÖPNV etc. = „Think big!“).
- Qualitätssicherung und die Unterhaltung der Infrastruktur verbessern
- Verstärkung der Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Regelakzeptanz (Entschärfung von Unfallschwerpunkten, Kommunikationsstrategien – auch zur Gewinnung neuer Nutzergruppen –, Kampagnen zum Konfliktabbau etc.).
- Gewinnung weiterer Akteure für die Radverkehrsförderung durch neue inhaltliche Schwerpunkte (Einzelhandel, Wohnungswirtschaft, ÖPNV-Aufgabenträger und – Unternehmen u. a.)

## **6. Fazit**

Eine Radverkehrsstrategie, die tatsächlich eine Stadt oder eine Region auf Dauer „fahrradfreundlich“ machen soll und vielleicht wirklich dazu beiträgt, so etwas wie „Fahrradkultur“ gesellschaftlich zu verankern, braucht zunächst für ihre Erarbeitung...

- ... politischen Rückhalt,
  - ... ausreichende Ressourcen (finanziell und personell),
  - ... sorgfältige Analyse und ausreichende Daten,
  - ... Akzeptanz in der Öffentlichkeit,
- ... dann aber für die Umsetzung außerdem zusätzlich ...
- ... Erfolge,
  - ... Bereitschaft zu Innovation,
  - ... Fähigkeit zur Korrektur,
  - ... einen langen Atem.

Auch in Berlin muss all dies immer wieder neu gesichert bzw. erarbeitet werden. Es bleibt noch viel zu tun.