
Antrag

der Piratenfraktion

Fahrradbeauftragte/-r für Berlin – Radverkehrsförderung neu organisieren

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die Radverkehrsförderung in Berlin neu zu organisieren und dazu die folgenden Schritte einzuleiten:

- In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt soll ein Referat für Radverkehr bzw. ein „Radfahrbüro“ unter der Leitung einer bzw. eines neu einzusetzenden hauptamtlichen Fahrradbeauftragten von Berlin geschaffen werden.
- Der Senat setzt sich bei den Bezirken dafür ein, die in der Radverkehrsstrategie für jeden Bezirk vorgesehene Ingenieursstelle für die Radverkehrsplanung und -förderung einzurichten und diese zu bezirklichen Fahrradbeauftragten aufzuwerten. Er stellt hierfür zusätzliche finanzielle Mittel bereit.
- Die bzw. der Fahrradbeauftragte von Berlin und die bezirklichen Fahrradbeauftragten treffen sich regelmäßig, mindestens einmal im Monat, in einer „Koordinationsrunde Radverkehr“ mit den wichtigsten Akteuren und Akteurinnen für die Radverkehrsplanung.

- Der „FahrRat“ Berlin soll zur „Lenkungsgruppe Radverkehr“ unter dem Vorsitz des Senators für Stadtentwicklung und Umwelt und unter Beteiligung der Fahrradbeauftragten von Land und Bezirken umgewandelt werden. Die Lenkungsgruppe schreibt die Radverkehrsstrategie fort und erarbeitet ein detailliertes Radverkehrskonzept für deren Umsetzung.

Dem Abgeordnetenhaus ist zur Einleitung dieser Schritte spätestens zum Ende des sechsten Monats nach Beschluss dieser Vorlage zu berichten.

Begründung

Seit 2012 hat die „Fahrradstadt“ Berlin keinen Fahrradbeauftragten mehr. Der Senat hat verstanden, dass eine solche Aufgabe als Ehrenamt mit schmaler Aufwandsentschädigung nicht zu leisten ist.

Die im März 2013 beschlossene Radverkehrsstrategie wurde zum größten Teil nicht umgesetzt – eine Verwirklichung der dort beschlossenen Ziele und Maßnahmen bis zum Jahr 2017 ist nicht absehbar. Die Maßgabe, alle an der Verkehrspolitik und -planung Beteiligten seien nun Fahrradbeauftragte, ist offenbar gescheitert. Im Gegenteil: Die schleppende Umsetzung der Senatsziele in der Radverkehrsförderung offenbart als zentrales Problem die fehlende Abstimmung unter den beteiligten Akteuren und Akteurinnen und die mangelnde Einbeziehung in ein verbindliches Radverkehrskonzept.

Die Berliner Radverkehrsförderung muss neu organisiert werden: Eine/-n Fahrradbeauftragte/-n von Berlin als Koordinator/-in der Radverkehrsförderung im Senat ist dabei nur ein wichtiger Baustein. Auch die Bezirke als Träger der Radverkehrsplanung brauchen Fahrradbeauftragte als qualifizierte Planer/-innen und Ansprechpartner/-innen. Regelmäßige Koordinationsrunden der Fahrradbeauftragten des Landes und der Bezirke mit den wichtigsten Akteuren und Akteurinnen der Radverkehrsplanung können Abstimmungsschwierigkeiten beilegen und für eine sinnvolle Planung über Bezirksgrenzen hinweg sorgen. Darüber hinaus soll eine Lenkungsgruppe Radverkehr nicht nur Ziele und Leitlinien festlegen, sondern unter Beteiligung der Bezirke ein Radverkehrskonzept für die konkrete Umsetzung der Radverkehrsstrategie erarbeiten.

1. Fahrradbeauftragte/-r von Berlin

Die bzw. der Fahrradbeauftragte ist das Gesicht der Berliner Radverkehrspolitik. Als Stimme der Radfahrer/-innen braucht diese/-r eine gewisse Unabhängigkeit. Als Verantwortliche/-r für die Radverkehrsplanung und -förderung des Senats und als der/die Koordinator/in für die

Umsetzung der Radverkehrsstrategie benötigt die bzw. der Fahrradbeauftragte klar umrissene Aufgaben und Kompetenzen.

Als hauptamtliche/-r Leiter/-in des „Radfahrbüros“, ein neu zu schaffendes Referat für Radverkehr in der Senatsentwicklung für Stadtentwicklung und Umwelt, wäre die bzw. der Fahrradbeauftragte hauptverantwortlich für die Radverkehrsförderung des Senats. Sie bzw. er wäre Ansprechpartner/-in innerhalb der Landes- und Bezirksverwaltungen sowie für die Bürger/-innen und die Berliner Zivilgesellschaft sichtbar.

Mit nur 2,5 Vollzeitstellen für das Thema Radverkehr ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mehr als unterbesetzt. Das Radfahrbüro muss mit mindestens zehn eigenen, für die Radverkehrsplanung und -förderung qualifizierten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen sowie mit einem eigenen Budget für Öffentlichkeitsarbeit und Modellprojekte ausgestattet werden. So kann das „Radfahrbüro“ die Aktivitäten des Senats zur Radverkehrsförderung bündeln, Abstimmungsschwierigkeiten beheben, als Anlaufstelle für die Bürger/-innen dienen, um unmittelbare und alltägliche Hindernisse und Gefährdungen für den Radverkehr möglichst schnell zu beseitigen, und das Radfahren mit eigenen Öffentlichkeitskampagnen und Modellprojekten für weitere Bevölkerungsgruppen attraktiv machen.

Die klare Zuständigkeit für die radverkehrsbezogenen Aufgaben innerhalb der Senatsverwaltung und der ihr nachgeordneten Behörden, zum Beispiel der Verkehrslenkung Berlin (VLB), sowie ein Mitzeichnungsrecht für bauliche Anordnungen im Straßenraum und für Maßnahmen des Senats zur Sanierung und Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr verleihen dem Amt gleichzeitig die Kompetenzen, die seit Jahren weitgehend nur auf dem Papier existierende Radverkehrsstrategie endlich wirksam umzusetzen.

2. Bezirkliche Fahrradbeauftragte

Radverkehrsplanung ist Angelegenheit der Bezirke. Sie planen, koordinieren und verwirklichen die dringend nötige Sanierung und Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr. Für diese Aufgabe fehlen den Bezirken nicht nur die Mittel, sondern es fehlt vor allem qualifiziertes Personal.

Die im März 2013 beschlossene Radverkehrsstrategie sieht daher in jedem Bezirk mindestens eine ausschließlich mit der Radverkehrsplanung beauftragte Ingenieursstelle vor. Umgesetzt hat dies bisher nur der Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Elf von zwölf Bezirken verfügen dagegen über kein für die Radverkehrsplanung qualifiziertes Personal.

Die nötige Instandhaltung vorhandener und der Ausbau neuer Infrastruktur sowie die Entwicklung und Umsetzung innovativer und sicherer Lösungen für den wachsenden Radverkehr

kann nur geleistet werden, wenn in jedem Bezirk qualifiziertes und ausschließlich für die Radverkehrsplanung zuständiges Personal beschäftigt ist.

Die beschlossenen Ingenieursstellen sollen mit finanziellen Mitteln des Landes Berlin eingerichtet und zu hauptamtlichen bezirklichen Fahrradbeauftragten aufgewertet werden. Diese sind direkt für die bezirkliche Radverkehrsplanung verantwortlich, haben ein Mitspracherecht bei allen Baumaßnahmen der Bezirke im Straßenraum, nehmen an den Sitzungen der bezirklichen FahrRäte teil und dienen sowohl innerhalb der Verwaltung als auch für die Bürger/-innen, Gewerbetreibende, Verbände und Initiativen als direkte Ansprechpartner/-innen.

3. Koordinierungsrunde Radverkehr

Radverkehrsplanung hört nicht an den Bezirksgrenzen auf. Ein regelmäßiges, mindestens einmal im Monat tagendes Arbeitstreffen der Fahrradbeauftragten des Landes und der Bezirke mit den relevanten Akteuren für die Radverkehrsplanung (z. B. BVG, Berliner Wasserbetriebe, Verkehrslenkung Berlin, Polizei) kann dazu beitragen, verschiedene Schwerpunkte und Interessen in der Radverkehrsplanung und -förderung abzuwägen und bezirksübergreifende oder stadtweite Vorhaben wirksam zu koordinieren und umzusetzen. Die enge Abstimmung zwischen Senat und Bezirken sorgt nicht nur für eine sinnvolle Planung über Bezirksgrenzen hinweg, sondern kann auch dazu beitragen, dass die für die Sanierung und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur bereitstehenden Mittel auch tatsächlich ausgeschöpft werden, anstatt wie bisher am Jahresende zu bis zu einem Drittel zu verfallen.

4. Lenkungsgruppe Radverkehr

Der seit 2013 existierende Berliner FahrRat sowie die in zehn von zwölf Berliner Bezirken aktiven FahrRäte ermöglichen einen regelmäßigen Austausch zwischen den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, Polizei und öffentlichen Unternehmen. Und sie garantieren, dass Verkehrs- und Umweltverbände und Radfahrinitiativen an den Entscheidungen in der Radverkehrsplanung beteiligt werden.

Die Berliner FahrRäte sind ein Erfolgsmodell, haben als lediglich beratendes Gremium aber zu wenig Einfluss auf eine tatsächliche Umsetzung der dort verabredeten Ziele und Maßnahmen. Senat und Bezirke begreifen die Leitlinien und Maßnahmen der Radverkehrsstrategie eher als Möglichkeitskatalog der Radverkehrsförderung denn als konkretes, verbindlich umzusetzendes Programm.

Um Abstimmungsschwierigkeiten zwischen den an der Radverkehrsplanung und -förderung beteiligten Akteuren und Akteurinnen und Schuldzuweisungen für die ausbleibende Umsetzung der vereinbarten Ziele zu vermeiden, soll der bloß beratende Landes-FahrRat in

eine „Lenkungsgruppe Radverkehr“ unter dem Vorsitz des Senators für Stadtentwicklung und Umwelt und unter der Beteiligung der Fahrradbeauftragten von Berlin und der Bezirke aufgewertet werden.

Die Lenkungsgruppe Radverkehr erarbeitet mit der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie die Leitlinien für die Radverkehrspolitik. Zusätzlich erstellt die Lenkungsgruppe ein detailliertes Radverkehrskonzept mit Richtlinien für die Radverkehrsplanung sowie einer detaillierten Ausarbeitung und Zeitplanung konkreter Maßnahmen, mit denen die beschlossenen Ziele erreicht werden können. Das Radverkehrskonzept dient dem Senat und den Bezirken sowie den beteiligten landeseigenen Unternehmen als gemeinsame und verbindliche Grundlage zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie.

Berlin, den 16.06.2015

Baum Delius
und die übrigen Mitglieder
der Piratenfraktion