

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Fahrradgerechte Stadt (III) – sichere Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die subjektive und objektive Sicherheit der Radfahrer/-innen in Berlin zu verbessern. Insbesondere sollen dadurch auch Menschen für das Radfahren motiviert werden, die sich auf der bisherigen Infrastruktur unsicher fühlen. Dazu sind insbesondere folgende Maßnahmen zu treffen, um alle Hauptverkehrsstraßen sicher zu gestalten:

- Der Bau von Radverkehrsanlagen soll deutlich intensiviert werden. Jährlich sollen mindestens 100 Kilometer Radstreifen – oder Radwege nach Kopenhagener Vorbild – angelegt werden. Ziel ist es, auf allen Hauptverkehrsstraßen ein Angebot für den Radverkehr anzulegen.
- Nach Möglichkeit sollen die Fahrradstreifen und -wege zwei bis drei Meter breit sein, um den zukünftigen Anforderungen des Radverkehrs mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten etc. gerecht zu werden. Der Senat soll jedoch mindestens dafür sorgen, dass die neuen Radverkehrsanlagen dem Regellaß der bestehenden „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) entsprechen.
- Auf Hauptstraßen mit 50 km/h oder höherer Geschwindigkeit sollen baulich geschützte Radstreifen („protected bike lanes“) vordringlich dort angelegt werden, wo die Radstreifen häufig zugestellt oder zugeparkt werden. Der bauliche Schutz kann beispielsweise aus flexiblen Pollern, Pflanzgefäßen oder Armadillos (halbrunde Trennelemente) bestehen. Die geschützten Radstreifen müssen über eine Breite verfügen, die ein problemloses Überholen ermöglicht. Der Umbau soll durch Studien begleitet werden, die insbesondere die Veränderung der subjektiven und objektiven Sicherheit untersu-

chen. Die Ergebnisse sollen in die Gestaltung weiterer geschützter Radstreifen einfließen.

- Bei in Zukunft geplanten umfassenden Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 oder mehr sind, soweit möglich, Radwege auf dem bisherigen Straßenland nach Kopenhagener Vorbild anzulegen. Diese sind sowohl vom Gehweg als auch der Straße durch niedrige Bordsteinkanten getrennt. Diese Radwege sollten eine Breite von möglichst drei bis vier Metern aufweisen, um unterschiedliche Geschwindigkeiten zu ermöglichen.
- Bei zu erhaltenden Bordsteinradwegen sind Sichthindernisse vor der Kreuzung zu beseitigen. Der Radweg ist im Regelfall vor der Kreuzung auf die Straße zu verlegen.
- Nicht benutzungspflichtige Radwege sind klar zu kennzeichnen, damit sie auch von nicht ortskundigen Fußgänger/-innen erkannt werden. So sollen Unfälle vermieden werden. Insbesondere an Gefahrenstellen und unklaren Verkehrslagen sind Markierungen vorzunehmen, beispielsweise durch Fahrrad-Piktogramme oder weiße Streifen.
- An Hand weltweiter Best-Practice-Beispiele und der Ergebnisse der oben genannten Pilotprojekte soll in Zusammenarbeit mit dem FahrRat und den einschlägigen wissenschaftlichen Einrichtungen ein „Berliner Design Ratgeber“ für die Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur erstellt werden, nach dem Vorbild von London und Kopenhagen.

Dem Abgeordnetenhaus ist drei Monate nach der Beschlussfassung im Ausschuss zu berichten.

Begründung:

Für eine sichere Radverkehrsführung ist die subjektive Sicherheit ebenso wichtig wie die objektive Sicherheit. Nur eine Kombination aus beiden führt dazu, dass immer mehr Menschen das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel für sich entdecken. Gerade schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder oder ältere Menschen oder ungeübte Radfahrer/-innen brauchen eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der sie sich auch subjektiv sicher fühlen.

In Berlin gibt es nach wie vor viel zu viele Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 auf denen keinerlei Radverkehrsinfrastruktur existiert. In den Jahren 2013 und 2014 sind in Berlin ca. 28 Kilometer Radverkehrsanlagen neu angelegt und ca. 15 Kilometer grundsaniert worden. Dieser Ansatz sollte auf mindestens 100 Kilometer Radverkehrsanlagen vervierfacht werden.

Zudem werden bei der Anlage neuer Radstreifen nicht einmal immer die nach dem Regelmaß der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) empfohlenen Breiten eingehalten. Gerade im Hinblick auf zunehmend unterschiedliche Geschwindigkeiten durch Pedelecs sind diese jedoch unverzichtbar.

In Berlin besteht bisher das Problem, dass sich viele Menschen auf den Bordsteinradwegen sicherer fühlen als auf Radfahr- und Schutzstreifen. Dabei ist die objektive Sicherheit auf Radfahr- und Schutzstreifen größer als auf schlecht einsehbaren Bordsteinradwegen, da die

Radfahrer/-innen stärker im Blickfeld der Autofahrer/-innen sind. Auf diesen fühlen sich jedoch gerade ungeübte oder unsichere Radfahrer/-innen subjektiv unsicher. In vielen Städten weltweit werden daher zunehmend andere Wege beschritten, die die Vorteile beider Varianten vereinen.

In Berlin werden selbst bei umfassenden Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen wie der Karl-Marx-Straße nur Schutzstreifen zwischen der Parkspur und der Fahrbahn angelegt. Diese werden jedoch häufig zugeparkt und stellen damit ein großes Risiko dar. Eine Möglichkeit, das Zuparken zu verhindern und dennoch keine „klassischen“ Bordsteinradwege zu bauen, sind breite Radwege nach Kopenhagener Vorbild, die durch Bordsteine baulich sowohl vom Gehweg als auch der Straße getrennt sind. Diese Variante ist für die Radfahrer/-innen sehr komfortabel und bietet sich aufgrund der Kosten vor allem bei geplanten umfassenden Umbaumaßnahmen an.

Eine günstigere Lösung bieten baulich geschützte Radstreifen, wie sie zunehmend sowohl im angelsächsischen Raum als auch in Frankreich und Spanien Anwendung finden. Durch die Trennung des Radstreifens vom fließenden Verkehr z. B. durch flexible Poller, Armadillos (halbrunde Trennelemente aus recyceltem Plastik) oder Pflanzgefäße wird auch das Zuparken von Radstreifen verhindert. Zudem wird laut einer Studie aus den USA die subjektive Sicherheit signifikant – auch gegenüber klassischen Radstreifen – verbessert. Auch die objektive Sicherheit dieser geschützten Radstreifen ist sehr gut, wenn ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung von Kreuzungen gelegt wird. Dies gilt jedoch in gleichem Maße für die Anlage von Rad- und Schutzstreifen.

Die existierenden Bordsteinradwege werden von vielen – gerade auch ungeübteren Radfahrer/-innen – gerne genutzt. Auch wenn sie meist nicht den empfohlenen Mindestbreiten entsprechen, ist unrealistisch, dass alle Bordsteinradwege in den nächsten Jahren durch sichere und komfortable Infrastruktur ersetzt werden. Daher sind bei allen Radwegen, die nicht rückgebaut werden, sichtbeschränkende Hindernisse wie beispielsweise Gebüsch oder parkende Autos zu beseitigen und nötigenfalls der Radweg vor der Kreuzung auf die Straße zu verlegen.

Andere Metropolen wie Kopenhagen und London haben einen Design-Ratgeber für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen erarbeitet. Ein solcher Ratgeber sollte in Zusammenarbeit mit dem FahrRat und wissenschaftlichen Einrichtungen wie etwa dem Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) oder der TU Berlin erstellt werden. Der Ratgeber könnte die Ergebnisse der Untersuchungen der in Berlin gestarteten Pilotprojekte analysieren und weitere innovative Ansätze aus anderen Städten vorstellen und Hilfestellung für die Verwaltung und die Bezirke für deren Umsetzung geben.

Berlin, den 3. November 2015

Pop Kapek Gelbhaar
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen