

Tilman Bracher



Foto Bracher 2003

Berlin

Radverkehrsstrategien 2004/2011

**Tagung « Ganzheitliche Verkehrsplanung. Umsetzung in Berlin
von 1976-2013 am 24.1.2013 im Rathaus Schöneberg**

Agenda

- I. Vor 2003
- II. Ausgangslage 2003/4 - Der Weg zur ersten Radverkehrsstrategie
- III. Die Umsetzung ab 2004
- IV. Der Weg zur zweiten Radverkehrsstrategie 2009/2011
- V. Wie weiter?

I. vor 2003



1910 im Baedeker

Bemerkungen für Radfahrer.

Bei vorübergehendem Aufenthalt in Berlin ist eine Radfahrkarte (in den Polizeirevieren zu lösen) nicht erforderlich. Einige Ausflüge sind auf S. 197, 198, 200, 201, 204, 206 angedeutet. Ausführlichere Angaben in *Kilian's Zwischen Elbe und Oder* (2 $\frac{1}{2}$ M).

Die Straßen: *Unter den Linden*, einschließlich des *Pariser Platzes* und des *Lustgartens*, die *Friedrichstraße* von der *Leipziger Straße* bis zum *Stadtbahnhof* *Friedrichstraße*, die *Leipziger Straße* einschließlich des *Spittelmarktes* und des *Potsdamer Platzes* und die *Potsdamer Straße* vom *Platze* bis zur *Potsdamer Brücke* sind für den Radfahrverkehr gesperrt, dürfen aber gekreuzt werden.

Die Geschäftsstelle für den Gau 20 des *Deutschen Radfahrerbundes* ist *Königgrätzer Str. 79* (9-1, 3-6 Uhr).

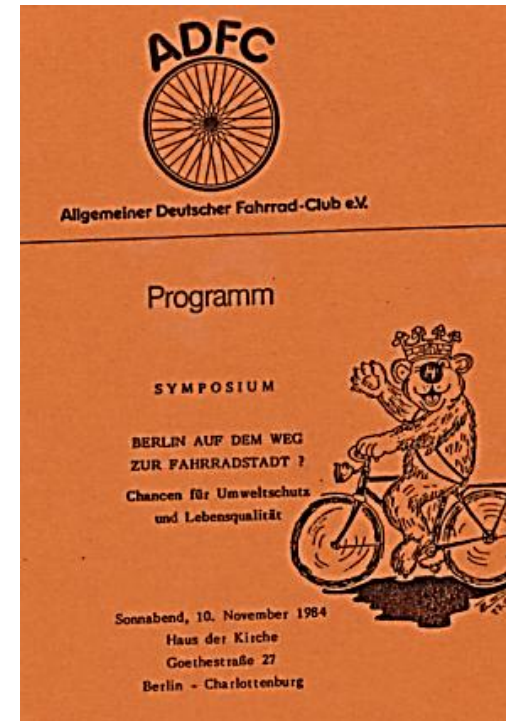
Die Stadt- und Ringbahn befördert Fahrräder im innern Verkehr überhaupt nicht. Für den Vorort- und Fernverkehr müssen die Räder spätestens $\frac{1}{4}$ St. vor der Abfahrt bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgegeben werden, wo auch (oder am Billettschalter) die *Fahrradkarte* (30 bzw. 20 Pf.) zu lösen ist. Außerdem gibt es im *Bahnhof Friedrichstraße* (Aufgang *Georgenstraße*) und im *Schlesischen Bahnhof* (östl. Aufgang) besondere Abfertigungsstellen für Fahrer, die ihre Räder selbst zum Packwagen bringen. *Fahrtunterbrechung* nicht gestattet.

Baedeker Berlin und Umgebung¹

1910, 16. Auflage

1974 - 1989: West-Berlin

- Erste Fahrradsternfahrt der Grünen Radler am 5. Juni 1977 (1974 Gründung der BIW)
- ca. 1978 Horst Idelberger wird Radverkehrsbeauftragter des Senats (ABM)
- Seit 1983 ADFC Berlin (erste Themen Lkw-Abbiegeunfälle, Einreise nach Ost-Berlin, Transit Berlin-Lauenburg, „Berlin auf dem Weg zur Fahrradstadt“?)
- 1987 Grüne Radler veröffentlichen vertrauliche Polizeistudie der Radfahrerunfälle in Berlin (West) ("Unfallrisiko auf Radwegen höher als auf der Fahrbahn, Quelle: FDF 58, http://john-s-allen.com/research/berlin_1987/radfahrer1.pdf)
- Ost-Berlin mit geringem Fahrradanteil (3%, 1987), bereits mit Fahrradlobby (Grüne Liga)



1989 - 2001: Wende, Euphorie, Ernüchterung

- 12.11.1989 Erste Einreise nach Ost-Berlin – Pressetermin von Senatorin Michaela Schreyer, Michael Cramer, Heribert Guggenthaler und Tilman Bracher
- Michael Cramer (MdA 1989-2001) und seine Fraktion, stellen unermüdlich Anfragen und Anträge zum Radverkehr, ab 1995 auch Christian Gaebler u.a.,
- 1989-2001 Parlamentsbeschlüsse z.B. zum Ausbau von Velorouten/Fahrradrouten bleiben weitgehend folgenlos, aber einzelne Bezirke „kümmern“ sich
- Jährliche Sternfahrt von ADFC/Grünen Radlern erhält positive Presse
- 27.4.1992 BVG-Streik, Fahrrad „Verkehrsmittel des Tages“ (Berliner Zeitung)
- 2001 die Euphorie der Wendejahre mit ihren teuren Großprojekten ist verflogen, -2003 Erarbeitung des ersten Stadtentwicklungsplan Verkehr



Berliner Zeitung 28.4.1992

Berliner Zeitung, 28.4.92

Tausende Berliner sattelten vom Auto auf das Fahrrad um

Während der Berufszeit fast alle Hauptstraßen dicht / Firmen bildeten Fahrgemeinschaften

In Berlin existierte gestern wieder eine Mauer – die Verkehrsmauer. Vorerst für einen Tag trennte der Streik von 15000 West-BVGlern die Stadt. Ost-Berliner, die beispielsweise mit der S-Bahn über Friedrichstraße nach Zoo oder Wannsee wollten, mußten am ehemaligen Grenzbahnhof aussteigen.

Lange Warteschlangen an den Buslinien

In einer doppelreihigen Schlange warteten am Morgen Hunderte Menschen am Taxistand hinter dem Bahnhof. Auch Buslinien – darunter der vielbenutzte 100er – machten an der ehemaligen „Staatsgrenze“ kehrt. Während im Berufsverkehr fast alle Hauptstraßen im Westen von Autos zugestopft waren, herrschte zu den übrigen Tageszeiten relativ ruhiger Straßenverkehr. Ein Polizeisprecher: „Es hätte schlimmer kommen können.“

Prüfinge Mitbürger kamen trotzdem von Ost nach West und umgekehrt. Zum Beispiel mit der Fernbahn. „Wir drücken heute bis Potsdam beide Augen zu und befördern auch Fahrgäste mit S-Bahn-Tickets“, sagte Zugbegleiter Bernd Flebig vom D 642 nach Halberstadt. „Wir können doch die Leute nicht einfach stehenlassen.“

Trotz aller Wirrnisse war die Stimmung auch im Ostteil eher streikfreundlich. „Mich stört das nicht besonders“, zuckte Evelyn Rühr, 35, mit den Achseln, die mit der S-Bahn

aus Kaulsdorf in die City kam. „Allerdings könnten sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer bald über die paar Prozente einigen.“

Die 29-jährige Postangestellte Andrea Matalla brauchte im Auto drei Stunden von Hellersdorf bis zu ihrem Arbeitsplatz in Schöneberg, um sich dann am Solidaritätsstreik der im Westen beschäftigten „Ossis“ zu beteiligen.

Martin Paul hatte es da besser. Wie viele stieg er von vornherein auf das Fahrrad um, das eindeutig den Titel „Beförderungsmittel des Tages“ verdiente. Von Hohenschönhausen bis zum Alexanderplatz brauchte der 22-jährige Medizinstudent knapp 20 Minuten. „Da konnte ich den Autofahrern eine lange Nase zeigen.“

„Bei uns gibt es kaum Ausfälle“, sagte Schering-Sprecher Gert Walsch. Die Geschäftsleitung des Pharma-Unternehmens hatte ihre rund 7000 Mitarbeiter letzte Woche aufgerufen, „Huckepack-Fahrgemeinschaften zu bilden. Ein Beschäftigter soll sogar zwei Stunden gewandert sein. Laut Ilona Thiede, Pressesprecherin von Siemens, radelte ein Azubi von Rudow in das Spandauer Hauptwerk. Demgegenüber klagte Wilhelm Bucksath von der Wertheim-Geschäftsleitung, daß eindeutig weniger Kunden als gewohnt einkaufeten. Die Einnahmeverluste betrügen bis zu 30 Prozent.

Auf wichtigen Buslinien im Westen heuerte die BVG Privatfirmen

an. Klaus Krause vom Reisedienst HARU steuerte seine Komfort-Karosserie auf der Linie 146 vom Zoo zum S-Bahnhof Schöneberg. Am Morgen bekam er Probleme mit BVG-Streikposten am Abstellplatz Hertzallee, die ihm das Prädikat „Streikbrecher“ anhängten. Allerdings wohnen auch in des BVGlers Brust zwei Seelen. In der Dominicusstraße stiegen nach 30 Minuten Wartezeit drei uniformierte städtische Verkehrsarbeiter mit den Worten in Krauses Bus: „Endlich mal einer, der Erbarmen mit uns hat.“

Taxifahrer machten schlechtes Geschäft

Für den Taxifahrer Werner Posselt lief der Tag wie jeder andere: „Hauptsache, die Leute sind freundlich.“ Am Morgen habe er aber im Funk mitgehört, daß die Zentrale einige West-Rider regelrecht betteln mußte, eine Fuhrer nach Mitte oder Prenzlauer Berg zu machen. „Die Kollegen meinen, da sei zuwenig zu verdienen. Ich fahre jeden ans Ziel – egal, wo er hin will.“

Kein Geld für das Taxi hatte die Rentnerin Gertrud Holz aus Görlitz. Sie war 9.40 Uhr mit dem Fernzug in Lichtenberg angekommen und wollte zur Beerdigung nach Wilmerdorf. Mit Tränen fragte sie am Bahnhof Friedrichstraße mindestens zehn Leute: „Was soll ich denn jetzt bloß machen?“ Einen Rat konnte ihr keiner geben.

Rolf Liebold/Holger Stark

Weniger Unfälle – keine Strafzettel

• Das Verkehrschaos in Berlin war laut Polizei geringer, als in den Tagen nach der Maueröffnung 1989. Das teilte die Polizei mit.

• Trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens war die Luft gestern kaum belastet. Am meisten Schadstoffe wurden in Oberschöneeweide gemessen.

• Der Stau hatte auch gute Seiten: Weil nichts mehr ging, gab es weniger Verkehrsunfälle als sonst.

• Mit einem Hubschrauber beobachtete die Polizei die Autokolonnen. Die meisten Beamten stiegen selbst auf Motorräder um.

• Auch die Berliner DGB-Vorsitzende Christiane Bretz sattelte um und schwang sich aufs Fahrrad, um zur DGB-Zentrale am Wittenbergplatz zu kommen.

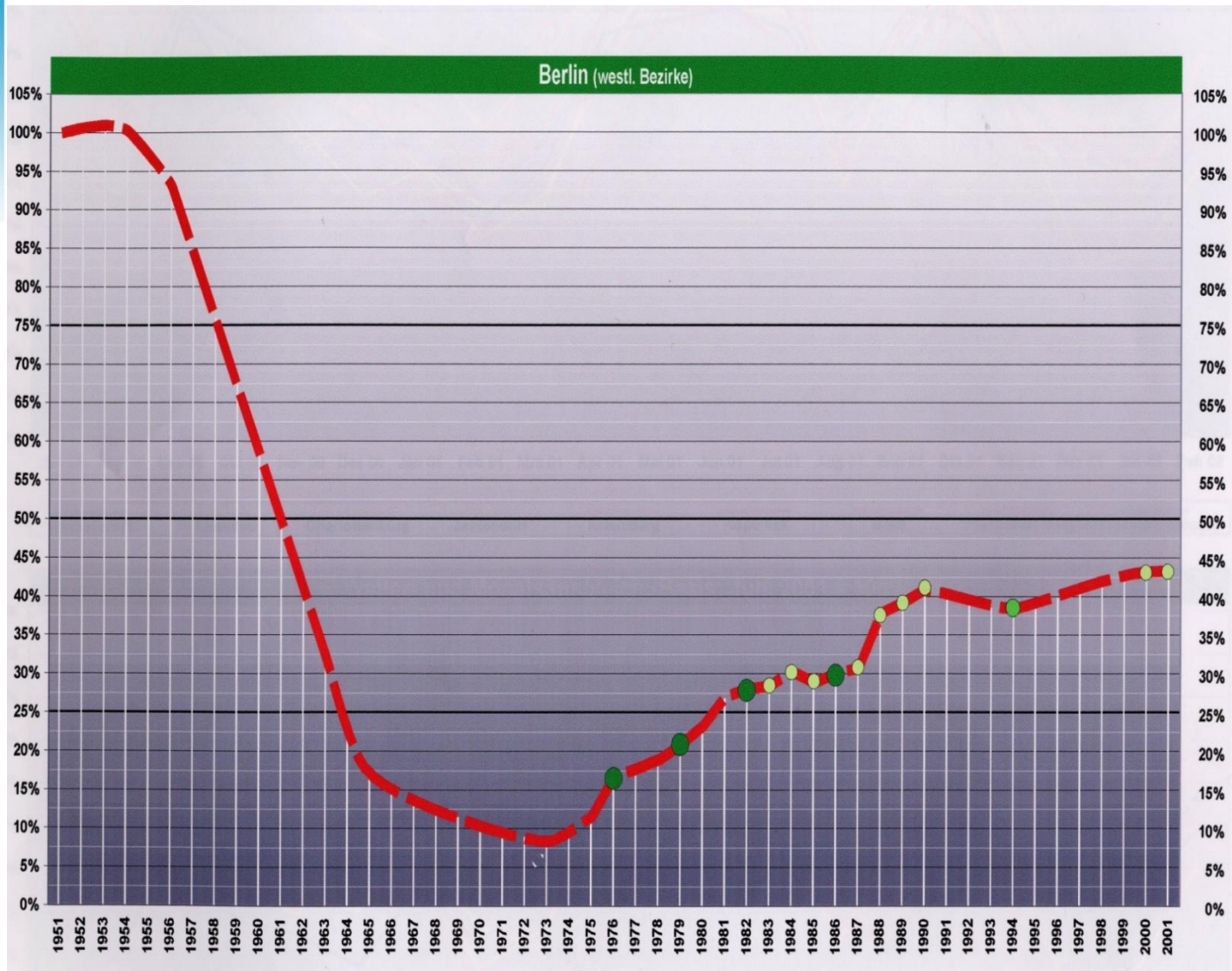
• Der Betrieb in den Krankenhäusern lief reibungslos: Ärzte und Pfleger hatten sich auf den Streik eingestellt und erschienen alle pünktlich.

• Das erhoffte große Geld für die Taxifahrer blieb aus. Zwar waren fast alle 7800 Berliner Taxen unterwegs, aber die Einnahmen deckten durch den Stau kaum die Ausgaben. Pro Stunde im Stau erhalten die Fahrer nur 27 Mark.

• Schwer getroffen wurden die Berufspendler aus dem Umland: Tausende stockten am Stadtrand im Stau und kamen mehrere Stunden zu spät.

• Innensenator Dieter Heckelmann und Verkehrssenator Herwig Haase (beide CDU) haben sich darauf geeinigt, für gestern keine Strafzettel auszuschreiben. host

Fahrradnutzung 1951 - 2001 (West Berlin)



II. Ausgangslage 2003/4 – Der Weg zur ersten Radverkehrsstrategie

FahrRat Berlin

- Zur Erarbeitung und Umsetzung einer Radverkehrsstrategie wurde 2003 ein Beratungsgremium geschaffen.
- In Beratungsrunden wurden die Themen der ersten amtlichen Berliner Radverkehrsstrategie unter den Teilnehmern abgestimmt.
- Die Radverkehrsstrategie von 2004 als Vorlage des Abgeordnetenhauses Berlin läßt sich im Fahrradportal noch herunterladen unter:
<http://edoc.difu.de/orlis/DF9227.pdf>

Beteiligte Institutionen

- **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, verschiedene Dienststellen**
- **Fahrradbeauftragter des Senats**
- **Tiefbauamt Reinickendorf, als Vertreter der Bezirke**
- **ADFC Berlin**
- **Polizeipräsident in Berlin, verschiedene Dienststellen**
- **Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport**
- **Difu**
- **DIW Berlin**
- **Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)**
- **S-Bahn Berlin GmbH**
- **BUND, Verkehrsökologische Gruppen**
- **Berliner Radsport Verband**
- **VCD, Landesverband Berlin**
- **velokonzept saade GmbH (als Vertreterin der Fahrradwirtschaft)**
- **Behörde für Bildung und Sport Hamburg, Amt für Bildung (externe Beratung)**
- **Büro Spath & Nagel (Projektkoordination, Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation)**

Acht Vorbereitungsrunden zur Radverkehrsstrategie

- 21.8.2003 Konstituierende Sitzung
- 16.9.2003 Abstimmung der Themen
- 4.11.2003 Gesundheit und Schule
- 18.12.2003 Fahrradrouthenauptnetz und Wegweisung
- 20.1.2004 Fahrradmitnahme bei Ausschreibungen, Umweltverbund mit S-Bahn, BVG, Regionalverkehr
- 2.3.2004 Winterdienst und Öffentlichkeitsarbeit
- 1.4.2004 Struktur der Radverkehrsstrategie
- 17.6.04 Abstimmung der Senatsvorlage im Konsens

Vereinbarung jährlicher Folgetreffen des FahrRats, auf denen der Umsetzungsstand der einzelnen im Radverkehrskonzept beschlossenen Maßnahmen abgefragt wird, Gründe für die Nicht-Umsetzung von Maßnahmen ermittelt und Handlungsfelder und Prioritäten für die weitere Umsetzung beschlossen werden.

„Spielregeln“ für die Arbeit des FahrRats

(Auszug aus dem Protokoll der 1. Sitzung des FahrRats am 21.8.2003)

- Zum FahrRat gehören sowohl Verwaltungsmitarbeiter als auch Externe. Aus der Mitte der Externen sollte ein *Sprecher* für den FahrRat gewählt und ggf. ein **Diskussionsleiter** bestimmt werden. Die Verwaltungsmitarbeiter sind insbesondere für den Input von Informationen verantwortlich. Sachfragen, die an sie herangetragen werden, werden jeweils bis zur nächsten Sitzung geprüft und beantwortet.
- Die Mitarbeiter des Büros Spath & Nagel übernehmen die **Geschäftsführung**. Sie fertigen ein Inhaltsprotokoll, in dem alle wesentlichen Vorschläge festgehalten werden. Der Beirat kann ihnen kleinere Arbeitsaufträge erteilen.
- Die zu erarbeitende „Strategie zur Förderung des Radverkehrs“ liegt letztendlich in der **Verantwortung der Verwaltung**. Eventuelle *Konflikte* mit Initiativen und Vorschlägen des FahrRats werden dokumentiert, die Verwaltungsmitarbeiter begründen abweichende Entscheidungen.
- In der Arbeit des FahrRats wird ein hohes Maß an **personeller Kontinuität** angestrebt.
- Um ein offenes Diskussionsklima zu ermöglichen, wird eine gewisse **Vertraulichkeit der Kommunikation** vereinbart; bei Konflikten soll zunächst eine Klärung innerhalb des FahrRats versucht werden.

Sieben Argumente für mehr Radverkehr in Berlin:

■ Die Begründung: Radverkehr

- macht mobil,
- verbessert die Lebensbedingungen in der Stadt,
- kann einen Teil des motorisierten Verkehrs ersetzen,
- macht Spaß und erhält die Gesundheit,
- schont den öffentlichen Haushalt,
- unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung Berlins.

■ Die Ziele

1. Steigerung des Radverkehrsanteils
2. Stärkere Nutzung des Fahrrads in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln
3. Senkung der Unfallzahlen
4. Angemessene Finanzierung
5. Zügige Realisierung des Hauptroutennetzes



Die verstärkte und kontinuierliche Förderung des Radverkehrs ist ein strategisches Element von mobil2010 – dem **Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin.**

Haupttroutennetz und Wegweisung



<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/wegweisung/>



http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouen/de/routennetz_uebersicht.shtml

III. Die Umsetzung ab 2004

Eröffnung eines Streckenabschnitt des Radweges Berlin-Usedom am Donnerstag,
24. August 2006 an den Blankenburger Karpfenteichen in Berlin-Pankow

Auszeichnung „FahrradStadtBerlin“

Seit 2007 vergibt der Berliner Verkehrssenator als Anerkennung für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs die Auszeichnung "FahrradStadtBerlin"



- Torsten Schmidt für die Aktion Geisterräder in Berlin (2011).
- Axel von Blomberg und Dr. Ulrich Gries für ihre Pionierrolle bei der Entwicklung fahrradtouristischer Angebote zur Erkundung der Stadt (2011).
- Die König und Heunisch Planungsgesellschaft für den Entwurf der Geh- und Radwegebrücke über den Aalemannkanal in Spandau (2011).

2012

- der Botschafter des Königreichs Dänemark, Herr Per Poulsen-Hansen für die Ausstellung "Eine Stadt fährt Rad", u.a.
- das Wilhelm-Humboldt-Gymnasium in Pankow für Engagement für die Fahrradnutzung im Schulalltag,
- die Gewerbegemeinschaft KuDamm Halensee für den Einsatz des Fahrrads im Rahmen der Initiative "Erfahre Halensee"
- die Berufsvorbereitungs- und Ausbildungsgesellschaft mbH für den Einsatz mobiler Fahrradabstellanlagen bei Großveranstaltungen.

Nationaler Radverkehrsplan, Kampagnen

- Fahrradfreundliches Regierungsviertel
- Kopf an – Motor aus
- Stadtrad Berlin



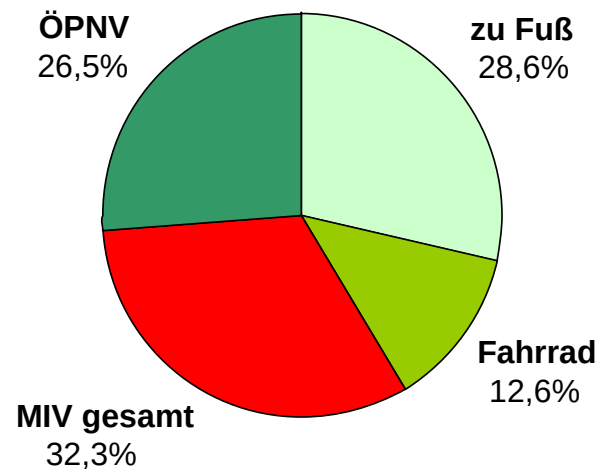


Photo: A. Koerdt

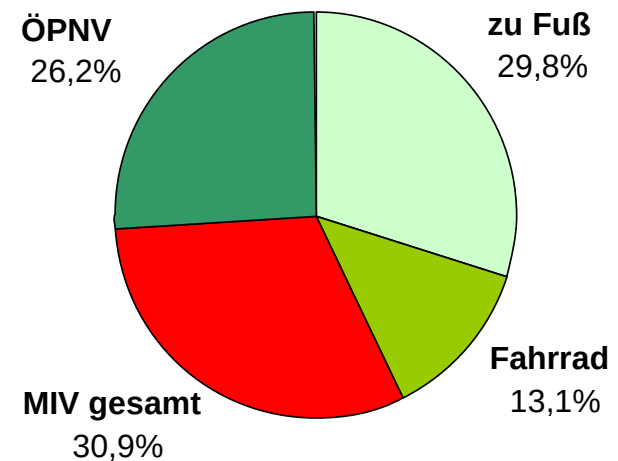
Die jährliche Sternfahrt

Mobilität der Berliner Bevölkerung 2008

Modal Split Gesamtverkehr



Modal Split Binnenverkehr

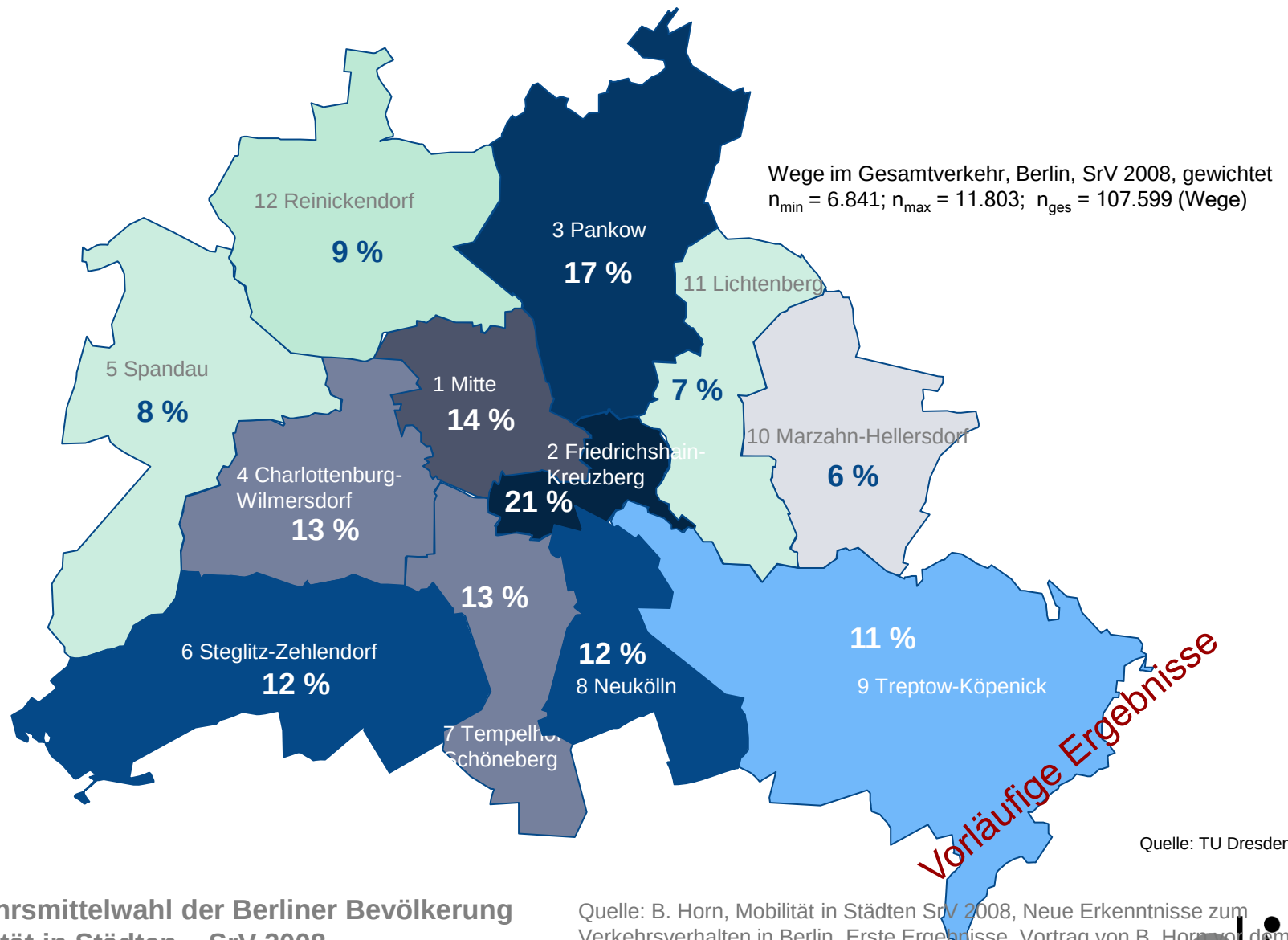


Vorläufige Ergebnisse

Quelle: B. Horn, Mobilität in Städten SrV 2008, Neue Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten in Berlin. Erste Ergebnisse. Vortrag von B. Horn vor dem FahrRat am 17. November 2009

Verkehrsmittelwahl der Berliner Bevölkerung
Mobilität in Städten – SrV 2008

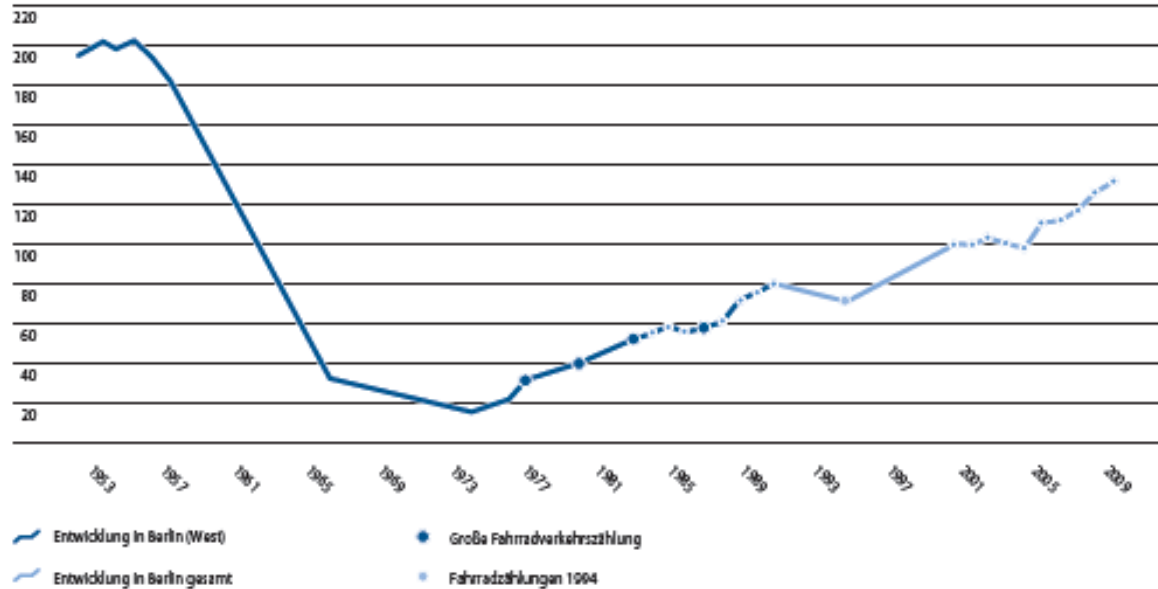
Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr in den Berliner Bezirken



Berlin: Entwicklung des Radverkehrs bis 2009

Entwicklung des Fahrradverkehrs seit 1951

Relative Veränderung in Prozent (2001 = 100 %)



Quelle: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf, S. 39

IV. Der Weg zur zweiten Radverkehrsstrategie 2009/2011

FahrRat 2009-2011

- 4.9.08 Ankündigung
Fortschreibungsbedarf im FahrRat,
erstmals mit Herrn Horn
- 17.11.09 Bestandsaufnahme
- 2.12.10 Auftaktveranstaltung: Diskutiert
wurde in der ersten Sitzung u.a.
Fragestellungen zu Fahrrad-
abstellanlagen, Mitnahmemöglichkeiten
in den öffentlichen Verkehrsmitteln und
die Entwicklung im Zweiradmarkt
(Elektrofahrräder, Pedelecs).
- ... vier weitere Beratungen ...
- August 2012 Abstimmung der Vorlage
- 5.3.13 Beschluss durch das
Abgeordnetenhaus



Quelle:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/fahr_rat.shtml

5. März 2013: Neue Radverkehrsstrategie beschlossen



Verkehrspolitik

Radverkehrsstrategie für Berlin
Ziele, Maßnahmen,
Modellprojekte

Inhalt

Sieben gute Gründe für mehr Radverkehr	5
Unsere Ziele	6
Vorhandene Qualitäten sichern	7
Straßen und Wege für den Radverkehr	8
Sicher ans Ziel	12
Ausreichende Abstellmöglichkeiten	14
Verknüpfung mit Bahn und Bus	16
Junge Menschen fürs Fahrrad gewinnen	18
Orientierung und Information	20
Acht Modellprojekte	22



An der Erarbeitung der Radverkehrsstrategie haben im Rahmen des Beratungsgremiums „FahrRat“ Vertreterinnen und Vertreter des Senats und der Bezirke sowie folgender Organisationen mitgewirkt:

ADFC, BUND, VCD, BVG, S-Bahn Berlin, außerdem Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft und dem Fahrradgewerbe.

- Der Senat will in Berlin die **Bedingungen** für Radfahrerinnen und Radfahrer im Stadtverkehr weiter **verbessern**, die **Verkehrssicherheit erhöhen** und **neue Zielgruppen** für das Radfahren **gewinnen**.
- Bei der Erarbeitung der neuen Radverkehrsstrategie wurde erneut der „FahrRat“ intensiv einbezogen. Die neue Radverkehrsstrategie spiegelt weitestgehend einen **Konsens** des „FahrRats“ wieder.

Schwerpunkte der Radverkehrsstrategie

- Die vorhandenen **Radwege** und **Radfahrstreifen** sollen von Hindernissen freigehalten, regelmäßig instand gesetzt und ... aktuellen Standards angepasst werden.
- Das **Fahrradrouten-Hauptnetz** soll ausgebaut werden, sowie ergänzende Nebenrouten und fahrradfreundliche Aufwertung der Zentren
- Maßnahmen zur **Beschleunigung** des Radverkehrs auf geeigneten Korridoren
- Umgestaltung von **Konfliktbereichen**
- **Öffentlichkeitsarbeit**, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme auffordert
- Ein "**Masterplan Fahrradparken**" um Fahrräder sicher und gut zugänglich an den Wohnorten und an wichtigen Zielen abzustellen.
- Die Angebote für die **Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln** sollen weiter verbessert werden (Bike & Ride, Fahrradmitnahme, öffentliche Leihfahrräder).
- Durch **Informationen und Kampagnen** ... sollen neue Nutzergruppen gewonnen werden. Auch Kinder und Jugendliche sollen frühzeitig motiviert werden, für ihre Wege das Fahrrad zu nutzen.

Modellprojekte und Kommunikationsstrategie

Acht "**Modellprojekte**„

- Infrastrukturmaßnahmen auf Haupt- und Nebenrouten und in den bezirklichen Nahbereichen,
- die Erprobung von innovativen Lösungen für den Radverkehr an Knotenpunkten und die fahrradfreundliche Koordinierung von Ampelschaltungen,
- ein Modellprojekt "fahrradfreundliche Einkaufsstraße" sowie
- die Schaffung zusätzlicher Abstellanlagen.

Eine breit angelegte **Kommunikationskampagne** zur Verbesserung des Verkehrsklimas unter dem Motto "Rücksicht – noch besser als Vorsicht" wurde bereits im vergangenen Jahr gestartet.

V. Wie weiter?

Sie befinden sich hier: Home > Berlins Radfahrer können gefährliche Kreuzungen online melden

Ausdrucken Bookmarken Versenden Kommentare Gefällt mir 25 Twittern +1

13.11.13 VERKEHR

Berlins Radfahrer können gefährliche Kreuzungen online melden

Im Internet können Berliner gefährliche Straßenkreuzungen melden und Lösungen vorschlagen. Die 20 am meisten diskutierten Kreuzungen sollen genauer betrachtet und mögliche Lösungen untersucht werden.

Von Markus Falkner

Foto: Glanz



Sie befinden sich hier: Home > Berlin investiert acht Millionen Euro in neue Radwege

Ausdrucken Bookmarken Versenden Kommentare Gefällt mir 55 Twittern +1

17.09.13 REGIONAL

Berlin investiert acht Millionen Euro in neue Radwege

In Berlin soll mehr Geld als geplant für den Radverkehr ausgegeben werden. SPD und CDU einigten darauf, jeweils vier Millionen Euro in den nächsten beiden Jahren für den Ausbau bereit zu stellen.

Von Jens Anker

Foto: re/Wolfram Steinberg



Die Berliner Koalition will für den Ausbau der Radwege noch eine "Schippe drauf" legen.

Google-Anzeigen

Radwandern Katalog 2014

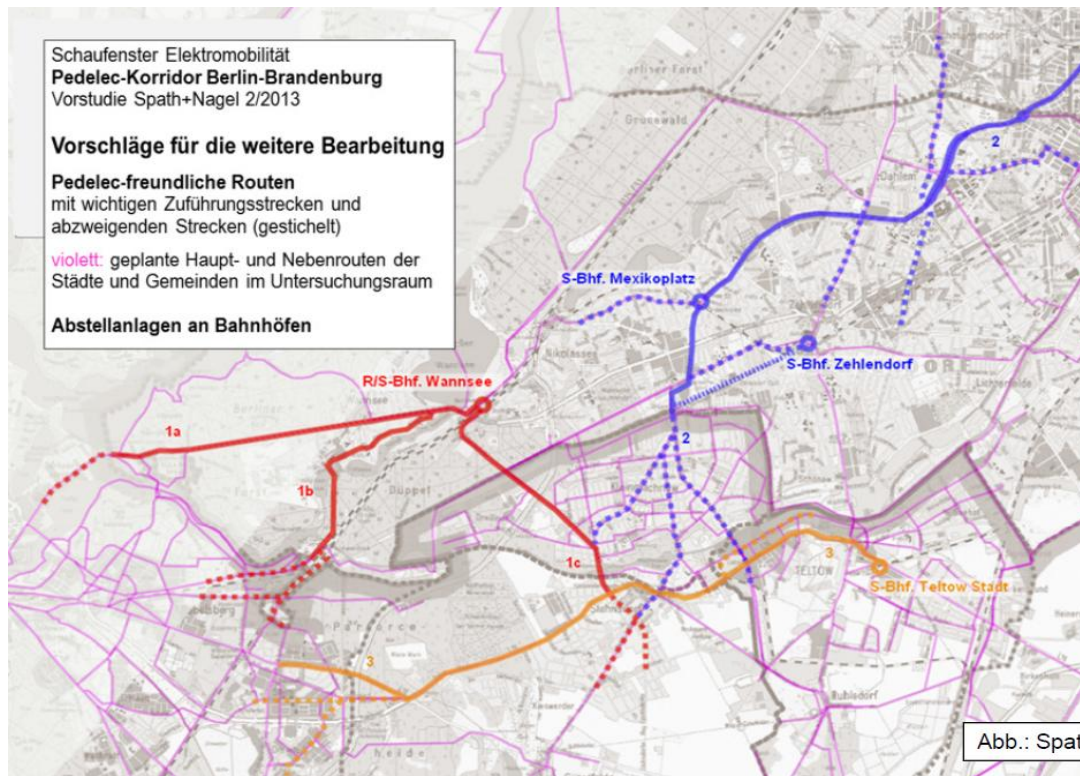
Jetzt gratis den neuen RadtourenKatalog bestellen!

radurlaub.com/Radwandern

Die Regierungskoalition stellt dem Radverkehr in den kommenden beiden Jahren deutlich mehr Geld zur Verfügung als geplant. SPD und CDU einigten sich darauf, für 2014 und 2015 jeweils vier Millionen Euro für den Ausbau der Radverkehrswege bereit zu stellen. Darauf haben sich die Verkehrspolitik der Koalition verständigt. Der Haushaltsplan für die kommenden zwei Jahre hatte ursprünglich vorgesehen, 2,5 Millionen Euro bereit zu stellen. "Wir legen noch einmal eine Schippe drauf", sagte der Verkehrsexperte der SPD, Daniel Buchholz. "Damit reagieren wir auf die starke Zunahme des Radverkehrs in Berlin."

„500 Pedelecs ersetzen Pendler-Pkw“ – Berlin

- Schaufenster E-Mobilität Berlin-Brandenburg
- Tests im betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Zügige Radverkehrsverbindungen
- S-Bahnstationen mit sicherem Fahrradparken



Arbeitsweise FahrRat

- Der FahrRat trifft sich 3x jährlich, um die Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu begleiten
- Geplant ist alle 2 Jahre ein gestalteter Monitoringbericht, auch als Rechenschaftsbericht fürs Abgeordnetenhaus
- Weiterhin wird es einen jährlichen Jahresbericht als interner Rechenschaftsbericht geben
- Im FahrRat werden zusätzlich mitwirken IHK, Fuß eV, Senl (Gesundheit)

Tagesordnung vom 4.12.2013

1. Zusammensetzung des FahrRats
2. „Spielregeln“ des FahrRats, Verstärkung der Außenwirkung
3. Monitoring der Umsetzung der Radverkehrsstrategie
4. Aktuelles, Mitteilungen
5. Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen der DB
6. Radverkehr als Wirtschaftsfaktor
7. Winterdienst auf Radverkehrsanlagen
8. Sonstiges, Terminplanung



Tilman Bracher
Deutsches Institut
für Urbanistik

bracher@difu.de
www.nrvp.de;
www.difu.de



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

[Home](#) | [Login für Gremien](#) | [Impressum](#) | [Erweiterte Suche](#) | [Sitemap](#) | [English](#)



Fahrradportal

Fahrradportal > Aktuell > Neuigkeiten

Suchbegriff

Suchen

Aktuell

Neuigkeiten

Termine

Wettbewerbe

Themen

EU, Bund, Länder

Praxisbeispiele

Service

Fördermöglichkeiten des Bundes

Förderfibel Radverkehr

Links

Literaturdatenbank

Newsletter

RSS-Feed

Projekte

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Pedelec

Forschung Radverkehr

Active Access

Fahrradakademie

Aktuelles

Konzept

2013/2014

DVR-Workshops

Kontakt

Archiv

Neuigkeiten

Aktuelle Neuigkeiten | [Alle Neuigkeiten \(2875\)](#) | [Weitere Anzeigemöglichkeiten](#) ▼

21.01.2014 [Änderung melden](#)

Baden-Württemberg: Neues Fahrradverleihsystem für Karlsruhe

Die Stadt hat sich im Zuge einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung für einen neuen Anbieter entschieden und wechselt von Call a Bike zu nextbike. Die Bürger können noch bis zum 26.01.2014 über einen Namen für das Verleihsystem abstimmen.

18.01.2014 [Änderung melden](#)

Sachsen: Verkehrsministerium legt Entwurf einer neuen Radverkehrskonzeption vor

Das Sächsische Verkehrsministerium hat den Bürgerinnen und Bürgern, den Landkreisen, kreisfreien Städten und dem Landestourismusverband den Entwurf der neuen Radverkehrskonzeption zur abschließenden Stellungnahme vorgelegt.

17.01.2014 [Änderung melden](#)

Nordrhein-Westfalen: Erneut Verdoppelung der Ausleihen beim Fahrradverleihsystem "metropolradruhr" 2013

Beim "metropolradruhr" wurden 2013 rund 100.000 Ausleihen getätigt, das sind doppelt so viele wie im Jahr zuvor. Die meisten Räder wurden in Dortmund, Essen und Duisburg ausgeliehen.

16.01.2014 [Änderung melden](#)

Österreich: 2013 wurde viel Rad gefahren - trotz langem Winter, Hochwasser und Rekordhitze

Der Umweltverband VCÖ fordert eine Infrastrukturoffensive für den Radverkehr,