

Positionen des VCD Nordost zur Förderung des Radverkehrs in Berlin

Die grüne Verkehrswende hin zu einer klimaschonenderen und lebenswerteren Stadt braucht eine Umverteilung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr zum leisen, nachhaltigen Verkehr. Zu diesem gehört neben dem Fußverkehr und dem ÖPNV der Radverkehr.

Ziel Modal Split:

Weitere Verlagerung des Verkehrs von dem motorisierten Individualverkehr auf Radverkehr und somit Erhöhung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs von derzeit 13% auf 20-25% innerhalb der nächsten 10 Jahre

Finanzierung:

Investitionen für den Radverkehr von mindestens 15 Euro pro Einwohner pro Jahr

Personal in Verwaltungen:

Mehr Personal für die Investition der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel: Pro Bezirk einen Verantwortlichen für den Radverkehr und ein Referat Radverkehr auf Senatsebene

Umverteilung:

Planung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Die Einrichtung von Radwegen und Radabstellanlagen darf allerdings nicht zu Lasten der Verkehrsfläche des Fußverkehrs erfolgen.

Tempo 30:

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts mit Freigabe von Hauptverkehrsachsen für höhere Geschwindigkeiten

Anbindung an den ÖPNV:

Förderung der Vernetzung der verschiedenen nachhaltigen Verkehrsarten, insbesondere des Radverkehrs und des ÖPNV: Bessere Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV, ausreichend Abstellmöglichkeiten an Haltestellen

Parkraumbewirtschaftung:

Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings zur Schaffung von Raum für Radverkehrsanlagen

Prävention:

Kampagnen zur Verkehrssicherheit, die sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit der Radfahrenden erhöhen

Einzelziele:

Umwidmung von Fahrbahnen zu Radverkehrsanlagen:

Überprüfung aller vierspurigen Straßen mit weniger als 25.000 Kfz-Nutzern pro Tag auf Möglichkeiten, dort je eine Spur pro Richtung für Radverkehrsanlagen umzuwidmen

Hauptstraßen mit Tempo 50:

Einrichtung von Radfahrspuren oder Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von 2,50 Meter auf Hauptstraßen mit Tempo 50, wo Bedarf besteht und keine Alternativrouten zur Verfügung stehen.

Fahrradstraßen:

Einrichtung von Fahrradstraßen in dafür geeigneten Straßen

Kreuzungen:

- Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) gemäß ERA 2010 an Kreuzungen für die Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrenden
- Einrichtung von Spiegeln für rechtsabbiegende Kfz, besonders für LKW zur Vermeidung des toten Winkels
- Abschaffung von zweispurigem Abbiegen von Kfz, wenn diese beim Abbiegen eine geradeaus führende Radfahrspur oder einen geradeaus führenden Schutzstreifen kreuzen; oder getrennte Signalisierung des Radverkehrs und des zweispurigen, abbiegenden Kfz-Verkehrs

Abstellanlagen:

- Erhöhung der Anzahl von Fahrradabstellanlagen, allerdings ohne die Verkehrsfläche des Fußverkehrs einzuschränken
- Beteiligung und Beratung von Wohnungsbaugesellschaften zur Einrichtung von Abstellanlagen
- Schnelleres Entfernen von Fahrradleichen an Abstellanlagen

Freihalten von Radfahrspuren und Schutzstreifen:

Verstärkte Ahndung von Falschparkern, die auf Radfahrspuren und Schutzstreifen parken.

Radschnellwege:

Priorität von Radverkehrsanlagen, die kurze, direkte Wege ermöglichen. Radschnellwege sind ebenfalls attraktive Elemente einer Radinfrastruktur, stehen aber an zweiter Stelle. Bisher gibt es noch keinen Ort für die Einrichtung eines Radschnellwegs.

Heterogenität:

Beachtung der Heterogenität der Radfahrenden (Fahrgeschwindigkeit, Fahrpraxis, Sicherheitsgefühl) und entsprechende variable Ausrichtung der Radverkehrsanlagen