

Protokoll der Sitzung des FahrRats Berlin

26. März 2021, 13:00 bis 17:00 Uhr

Ort: online

Teilnehmende:

Braßat, Birgit (Gast)	GB infraVelo GmbH
Bührmann, Sebastian	GB infraVelo GmbH
Heinrichs, Dr. Eckhart	LK Argus
Heins, Isabel	BVG
Jung, Gabi	BUND Berlin e.V.
Kaden, Dr. Lutz	IHK Berlin
Lieb, Stefan	FUSS e.V.
Matthes, Gudrun	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Müller-Ettler, Martin	BA Steglitz-Zehlendorf
Ortlepp, Jörg	GDV / Unfallforschung der Versicherer
Petters, Harald	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
Pohle, Michaela	S-Bahn Berlin GmbH
Poll, Philipp	ADFC
Probst, Herbert	Landesseniorenbeirat Berlin
Rost, Christian	BA Marzahn-Hellersdorf
Saade, Ulrike	Velokonzept Saade
Schulze, Karsten (Gast)	GB infraVelo GmbH
Schwarz, Marion	BA Reinickendorf
Steckel, Jens	Changing Cities
Stein, Thomas	Difu
Tänzler, Christian	visitBerlin
von Marschall, Heiner	VCD Nordost
Weis, Peter	BA Friedrichshain-Kreuzberg

Für die Verkehrsverwaltung:

Gehrke, Marvin	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Haegele, Christian	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Kröger, Katharina	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Lehmann, Kai	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Risch, Manuel	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Steinmeyer, Dr. Imke	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Streese, Ingmar	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Staatssekretär für Verkehr
Terlinden, Jürgen	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Weiß, Ilka	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Wisken, Dr. Lea	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Wohlfarth von Alm, Horst	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Moderation:	Frau Slapa	die raumplaner
Protokoll:	Frau Griemann	LK Argus

TOP 1: Begrüßung

Frau Slapa von „die raumplaner“ begrüßt als Moderatorin die Teilnehmenden. Sie stellt die Tagesordnung vor und weist auf die in der letzten Sitzung beschlossenen Regeln für die Zusammenarbeit hin.

Herr Staatssekretär Streese begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung des FahrRats. Es ist die erste von insgesamt 3 geplanten Sitzungen in diesem Jahr, nachdem es im letzten Jahr aufgrund von COVID-19 nur eine Sitzung geben konnte. Er betont die durch das Berliner Mobilitätsgesetz gestiegene Bedeutung des FahrRats und bittet die Teilnehmenden um Vorschläge zum diesjährigen Engagementpreis „Fahrrad Berlin“. Im Gegensatz zu der letzten, konstituierenden FahrRat-Sitzung liegt der Fokus heute auf der Vermittlung von Informationen über die aktuellen Tätigkeiten und Entwicklungen zum Radverkehr und auf dem Austausch zu aktuellen Themen.

Die Anwesenden haben keine Einwände gegen einen Audio-/Videomitschnitt für die Protokollführung der heutigen Sitzung.

TOP 2: Vorstellung und aktuelle Berichte der FahrRat-Mitglieder

In einer Vorstellungsrunde stellen sich alle Anwesenden kurz vor und stellen ein wichtiges Radprojekt aus dem letzten Jahr vor.

Zusammenfassung der vorgestellten Projekte:

- ADFC (Herr Poll): Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests und Erweiterung des ADFC-Lastenradprogramms.
- BA Friedrichshain-Kreuzberg (Herr Weis): neu einberufener Verkehrswenderat Friedrichshain-Kreuzberg.
- BA Marzahn-Hellersdorf (Herr Rost): Wuhlewanderweg.
- BA Reinickendorf (Frau Schwarz): Planung von Radverkehrsanlagen am Oranien-damm entlang der B 96.
- BVG (Frau Heins): Tempelhofer Damm als Modellprojekt für Schienenersatzverkehrsmaßnahmen und die Koordination der Planung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr, insbesondere die Führung der Radwege an ÖPNV Haltestellen.
- BUND Berlin e.V. (Frau Jung): VeloKids, ein Projekt zur Weiterentwicklung der schulischen Radfahrausbildung im realen Straßenverkehr.
- Changing Cities (Herr Steckel): Kiezblocks - Wohngebiete werden auf der Grundlage von Anwohnerinitiativen vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit.
- Difu (Herr Stein): KoRa - zur Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung.
- GDV / Unfallforschung der Versicherer (Herr Ortlepp): Bundesweite Forschungen mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden insbesondere an Kreuzungen zu erhöhen.

zungen zu verbessern. Zudem starten Projekte zum Einfluss der Infrastruktur auf Alleinunfälle im Radverkehr sowie zu den Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen der Straßen.

- IHK Berlin (Herr Dr. Kaden): Radfahrgerechter Umbau der Grunewaldstraße als Pilotprojekt mit Einbindung der Gewerbebetriebe in die Planung, um Radverkehrsanlagen im Hinblick auf das Laden und Liefern sicherer zu gestalten. Initiative für Abbiegeassistenten der Transportunternehmen, um die Sicherheit der Radfahrenden aufgrund der eingeschränkten Sichtbarkeit zu erhöhen.
- Landesseniorenbeirat Berlin (Herr Probst): Keine speziellen Projekte, jedoch Hinweis auf vermehrte Verunsicherung der Senioren aufgrund von Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen.
- S-Bahn Berlin GmbH (Frau Pohle): Der Betrieb der Fahrradabstellanlagen an S-Bahnstationen wurde an die öffentliche Hand abgegeben und es wurden die Weichen für zukünftige Flächenbereitstellungen für Fahrradabstellanlagen gestellt.
- Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (Herr Petters): Radfahrprüfungen in Covid-19 Zeiten und motorisches Radfahrtraining.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Frau Matthes): Neuausrichtung der Städtebauförderung mit Stärkung der Maßnahmen für klimafreundliche Mobilität.
- VCD Nordost (Herr von Marschall): Radfahren in Grünanlagen und Fahrradverkehr an ÖPNV-Haltestellen.
- Velokonzept (Frau Saade): Kurzvorstellung der neu geplanten VELOBerlin 2021.
- visitBerlin (Herr Tänzler): „Coronakonforme“ Fahrradtouren für Touristen.

TOP 3: Aktuelle Berichte der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

Radverkehrsplan – Aktueller Stand

Frau Kröger berichtet über den aktuellen Stand des Radverkehrsplans. Laut Berliner Mobilitätsgesetz soll die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung einen Radverkehrsplan entwickeln, der die Vorgaben aus dem Mobilitätsgesetz konkretisiert. Hierzu gab es verschiedene Beteiligungsveranstaltungen: nach einer Auftaktveranstaltung folgten 4 thematische Workshops, 4 Treffen der erweiterten Arbeitsgruppe zum Radverkehrsplan und im November 2020 eine Vorstellung der erarbeiteten Inhalte des Plans. Anschließend ging der Entwurf des Radverkehrsplans in das hausinterne Mitzeichnungsverfahren, im Zuge dessen noch Rückmeldungen eingearbeitet wurden. Zurzeit wird eine Vorprüfung durchgeführt, um zu ermitteln, ob eine Strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Radverkehrsplan erforderlich ist. Nach Abschluss der SUP-Vorprüfung und nach der Bewertung der Ergebnisse wird der formale Abstimmungsprozess fortgeführt. Die SenUVK strebt eine schnellstmögliche Fertigstellung des Radverkehrsplans an.

Radverkehrsnetz und Ausbaustandards

Herr Wohlfarth von Alm erläutert den aktuellen Sachstand zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes für Berlin. Das neue Netz orientiert sich an den Richtlinien für integrierten Netzentwicklung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und kombiniert Ziele der Landes- und Raumplanung. Die Hierarchien des Netzes ergeben sich somit auch aus zentralen Orten. Je bedeutsamer der zentrale Ort ist, desto höherrangiger ist auch die Radverkehrsverbindung zu einem ähnlich zentralen Ort. Daraus wurde ein Vorrangnetz und ein Ergänzungsnetz für den Radverkehr entwickelt.

Für Radschnellverbindungen werden Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Trassenführung kann sich noch etwas ändern und das Netz kann dementsprechend angepasst werden. In der bisherigen Beteiligung zum Radverkehrsnetz sind über 1.000 Hinweise von der Verwaltung und den Verbänden eingegangen. Bis zum Beschluss des Radverkehrsplans können aufgrund der Vielzahl lediglich die wichtigsten geprüft werden. Jeder Hinweis und der Umgang mit ihm werden dokumentiert. Auch spätere Netzänderungen werden möglich sein. Um diese Änderungen transparent nachvollziehbar darzustellen, wird es ein geordnetes Netzänderungsverfahren geben.

Aufgrund der oft begrenzten Straßenräume liegt die Herausforderung vor allem in der Umsetzung der ehrgeizigen Ausbaustandards für das Radverkehrsnetz. Für Netzabschnitte im Berliner Stadtgrün sollen die neuen Standards für das Vorrangnetz nicht gelten, um den Anforderungen des Fußverkehrs gerecht zu werden.

Der Senat hat im Februar die Vorgaben für die Radverkehrsplanung beschlossen, die an die Stelle des Radverkehrsplans treten, bis dieser in Kraft tritt.

Projektlandkarte der infraVelo

siehe <https://www.infravelo.de/karte/>

Herr Bührmann stellt die Projektkarte anhand der Webseite der infraVelo vor. In Zusammenarbeit mit den Bezirken wird eine Projektdatenbank aufgebaut, in der alle bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen zentral erfasst und kontinuierlich aktualisiert werden. Zudem existiert eine Datenbank mit Detailinformationen zu den durch infraVelo durchgeführten Projekten. Die vorhandenen Daten bilden damit die Grundlage der digitalen Projektkarte. Dies ermöglicht eine bessere Steuerung und Priorisierung von Maßnahmen auf Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes. Ziel der Karte ist u.a. eine höhere Transparenz der Maßnahmen des Radverkehrs. Die Projektkarte zeigt Projekte, die infraVelo von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz oder einem Bezirksamt übertragen wurden sowie Radverkehrsprojekte der Berliner Bezirke. Sie bietet Informationen zu Ort, Art und Terminen von Baumaßnahmen, die geplant oder ausgeführt werden, oder seit dem 1. Januar 2017 abgeschlossen wurden. Die Karte ist aufgrund der zeitintensiven Bearbeitung noch nicht vollständig, wird aber in Zusammenarbeit mit SenUVK und den Bezirken kontinuierlich ergänzt. Als Beispiele zeigt Herr Bührmann die Y-Trasse, die Scheffelstraße und die Frankfurter Allee. Er weist zudem auf die API-Schnittstelle hin (<https://www.infravelo.de/api/>), über die Projektdaten heruntergeladen und in externe Anwendungen integriert werden können.

Lastenrad-Förderprogramm Herr Gehrke stellt das Lastenrad-Förderprogramm vor, eine Neuauflage aus dem Jahr 2018. Es betrifft ausschließlich die Förderung gewerblich genutzter Lastenräder und soll die Stadt von Kfz-basierten Wirtschaftsverkehren entlasten. Zur Verfügung stehen 600.000 € (inkl. Programmkosten) im Jahr 2021, der Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses hat die Mittel inzwischen freigegeben. Ein E-Lastenrad wird mit 2.000 €, ein konventionelles Lastenrad mit 1.000 € und ein Anhänger mit 500 € gefördert. Die Förderung ist ein Zuschuss in Form einer nicht rückzahlbaren Zuwendung. Die Umsetzung des Programms soll aufgrund der zu erwartenden Vielzahl an Anträgen die Investitionsbank Berlin (IBB) übernehmen. Vorausgesetzt, ein entsprechender Senatsbeschluss wird im Abgeordnetenhaus verabschiedet, wird der Vertrag mit der IBB unterschrieben und das Programm gestartet.

Dachmarke zum Radverkehr

Herr Lehmann stellt die neue Dachmarke für die Fahrradmobilität in Berlin vor. Ziele sind die Stärkung des Radverkehrs und eine gleichwertige Wahrnehmung der Mobilität per Fahrrad. Die Dachmarke kann als gestalterisches, strategisches und emotionales Kommunikationsinstrument wirken. Als Beispiele werden die Fahrradmarken München und Wien hervorgehoben. Mit einer Kommunikationsagentur wurde recherchiert, wie Berlinerinnen und Berliner den Radverkehr wahrnehmen. Die Dachmarke ist im Resultat eine sehr einfach gehaltene

Bild- und Wortmarke und nennt sich „Fahrrad Berlin“. Anwendungsbeispiele sind Grünmarkierungen von Radfahrstreifen, Servicestationen, Fahrradbarometer, Radbügel, Fahrradboxen, Giveaways und Werbemittel.

In naher Zukunft sollen Fahrradthemen auch in sozialen Medien (Twitter und Instagram) prä-senter sein, um mehr Menschen für das Fahrrad zu gewinnen. Weitere Schritte sind der Ver-sand des Design-Manuals an die Bezirke, die Anwendung der Dachmarke bei Radbarome-tern sowie die Präsentation auf der VELOBerlin 2021. Auch Möglichkeiten für Feedbacks sol-len etabliert werden.

Die Dachmarke richtet sich als universelle Plattform an alle (potenziell) Nutzenden. Eine ziel-gruppenspezifische Ansprache erfolgt eher über konkrete Einzelmaßnahmen wie z. B. den Wettbewerb Stadtradeln.

TOP 4: Schwerpunktthema „Fahrradparken an ÖV-Stationen“

Standort- und Potentialanalysen für das Fahrradparken an ÖV-Stationen

Frau Braßat stellt die Methodik und die Ergebnisse der Standort- und Potentialanalysen für das Fahrradparken an ÖV-Stationen vor. Es wurden 236 der 279 S- und U-Bahnhöfe anhand von Bestandsaufnahmen, Bedarfsprognosen sowie Flächen- und Potentialbestimmungen durch die GB infraVelo GmbH untersucht. Dabei wurde ein Gesamtbedarf von 78.000 Stell-plätzen und damit ein zusätzlicher Bedarf von 42.000 Stellplätzen, vor allem am und inner-halb des S-Bahnringes, an Knotenpunkten und an Stationen im Übergang des Tarifbereichs B/C festgestellt. 36.000 Stellplätze gibt es bereits im Bestand.

Auf Nachfragen zur Methodik erläutert Frau Braßat, dass sogenannte „Schrotträder“ vor Ort erfasst und bei der Bedarfsermittlung nicht berücksichtigt wurden. Der Abstellbedarf wurde insgesamt ermittelt und nicht nach Vor- und Nachtransport differenziert. Die Ergebnisse des Runden Tisches Fahrradparken aus dem Jahr 2015 waren bekannt; wegen der zwischen-zeitlichen Entwicklung beruht die Analyse aber nun auf aktuellen Erhebungen und Progno-sen.

Die Untersuchung hat an 16 Stationen einen Bedarf von über 500 Stellplätzen festgestellt, wodurch die Errichtung von Fahrradparkhäusern als sinnvolle Maßnahme erscheint diese Bedarfe zu decken. Die Anregung einiger Teilnehmenden, in diesen Fällen durch die paral-lele Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen und Vorplanungen Zeit zu sparen, wird die infraVelo prüfen. SenUVK ergänzt, dass die Bezirke für das Fahrradparken zuständig sind und die infraVelo die Bezirke mit den beschriebenen Untersuchungen unterstützt, um die Realisierung zu beschleunigen. SenUVK hat außerdem eine Änderung des Gesetzes über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (AZG) angeregt, um die Zu-ständigkeit für Planung, Bau und Unterhaltung von Fahrradparkhäusern an ÖPNV-Stationen der Hauptverwaltung zu übertragen.

Laut Untersuchung der infraVelo haben die meisten Stationen (92) einen zusätzlichen Bedarf von 100 bis 299 Stellplätzen. Um aus 92 Stationen die wichtigsten Handlungserfordernisse zu priorisieren, wird der prozentuale Anteil der Bedarfserfüllungen je Station und die Reali-sierungschancen der Potenzialflächen ermittelt. Die infraVelo ist darüber hinaus an Vorschlä-ge für weitere Priorisierungskriterien aus dem FahrRat interessiert. Die Teilnehmenden be-stätigen die beiden von der infraVelo genannten Priorisierungskriterien und nennen darüber hinaus weitere Vorschläge:

- Nicht nur den Prozentanteil der Bedarfserfüllungen berücksichtigen, sondern auch die absolute Anzahl der fehlenden Plätze: Die höchste Zahl zuerst
- Relevanz für Pendler/innen beachten: Außenbezirke sollen primär versorgt werden, damit Pendler/innen den ÖPNV anstelle des Autos nutzen

- Diebstahlquote beachten und Abstellanlagen mit Abschließmöglichkeiten schaffen (Abstellen über Nacht oder mehrere Tage)
- Priorität für ÖPNV-Knotenpunkte sowie Standorte mit Entwicklungspotential Wohnen und Arbeiten, wichtige Kulturstandorte, Sporteinrichtungen und Erholungsflächen
- Bei neuen Planungen für Regional- und S-Bahnhöfe sollten auch zukünftig ausreichende Abstellplätze gesichert werden

Einheitliches Buchungs- und Zutrittssystem

Herr Schulze erläutert die Überlegungen zum zukünftigen Buchungs- und Zutrittssystem für das gesicherte Fahrradparken in Berlin. Ziel ist ein stadtweit einheitliches System für einen leichten, sicheren und schnellen Zutritt zu allen öffentlichen, gesicherten Fahrradabstellanlagen. Bisher sind anlagenspezifische Nutzungen üblich. Die Herausforderung liegt daher darin, mit lediglich einem zentralen Nutzerkonto und entsprechendem Zutrittsmedium die unterschiedlichen Anlagen verschiedener Hersteller nutzen zu können. Die Zutrittsmedien sollen schnell und zeitgemäß sein. Herr Schulze erklärt die Komponenten des Buchungs- und Zutrittssystems und gibt einen kurzen Einblick in die Nutzerfunktionen der Web-App und Mobile App. Er weist darauf hin, dass das Terminal für unterschiedliche Zutrittsmedien offen sein muss, sodass eine möglichst breite Nutzerbasis angesprochen werden kann. Schnittstellen für abschließbare Fächer in Sammelschließanlagen und Parkhäusern sind geplant, jedoch obliegt dies der Ausstattung der individuellen Anlagen.

In der Diskussion erläutert Herr Schulze, dass auch die VBB-Karten an den Anlagen als Zutrittsmedium funktionieren sollen. Für eine Gültigkeitsprüfung seien jedoch die Hintergrundsysteme von VBB und infraVelo noch zu verlinken. Mit den Jelbi-Mobilitätsstationen der BVG gibt es noch keine Kooperation, die Anregung dazu nimmt die infraVelo auf. Zutrittsvereinzelungsanlagen wie Drehkreuze können ebenfalls angebunden werden. Ihr Einsatz ist jedoch, vor dem Hintergrund der Priorität eines einfachen Zutritts, im Rahmen der jeweiligen Anlagenplanung individuell festzulegen. Die Anregung, an ausgewählten Stationen auch Reparaturmöglichkeiten und persönlichen Service anzubieten (ggf. mit dem Fahrradhandel vor Ort), wird ebenfalls aufgenommen. Derartige Dienstleistungen obliegen jedoch ebenfalls der anlagenspezifischen Ausstattung.

Die infraVelo erhält folgende Hinweise von den FahrRat-Mitgliedern zu den gestellten Fragen:

- Sollen weitere Zutrittsmedien in Betracht gezogen werden? Wenn ja, welche? Welche Kooperationen zu Verbänden oder Dienstleistungen bieten einen Mehrwert für Nutzende?
 - NFC über App
 - PIN-Code
 - QR-Code über App
 - QR-Code ausgedruckt
 - Bargeld
 - Zahlungsmittel (z. B. Kreditkarte)
 - Smart Watch
 - Medien für Kinder
 - Parkuhr
 - Jobtickets
 - BVG/ Jahresabo
 - Einzelfahrscheine
 - BVG Kombiticket
 - eTicket (VBB)

- Welche Kooperationen zu Verbänden oder Dienstleistungen bieten einen Mehrwert für Nutzende?
 - Jelbi
 - VBB
 - Deutsche Bahn
 - Weitere Mobilitäts-Apps
 - Lokale Fahrradhändler (Persönlicher Kontakt, Reparaturen)
 - Private Fahrradhäuser (z. B. WBM, Dienstgebäude)
 - Mobilitätsbudgets (bspw. durch Wohnungsbaugesellschaften)
 - Ausleihstationen von Leihrädern
 - Fahrraddiebstahl-Versicherer

TOP 5: Zusammenfassung und Verabschiedung

Frau Slapa fasst die Sitzung zusammen, bietet den Mitgliedern des FahrRats an, auch nachträgliche Hinweise zu mailen und bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die Mitarbeit.

Frau Dr. Steinmeyer bedankt sich bei den FahrRat-Mitgliedern für die rege Teilnahme und bei Frau Slapa und Frau Horst für die Organisation und Moderation der Online-Veranstaltung. Sie erinnert an die Aufforderung von Herrn Staatssekretär Streese, Vorschläge für den Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ einzureichen und bittet die FahrRat-Mitglieder außerdem um Rückmeldungen zum Format der Veranstaltung.