

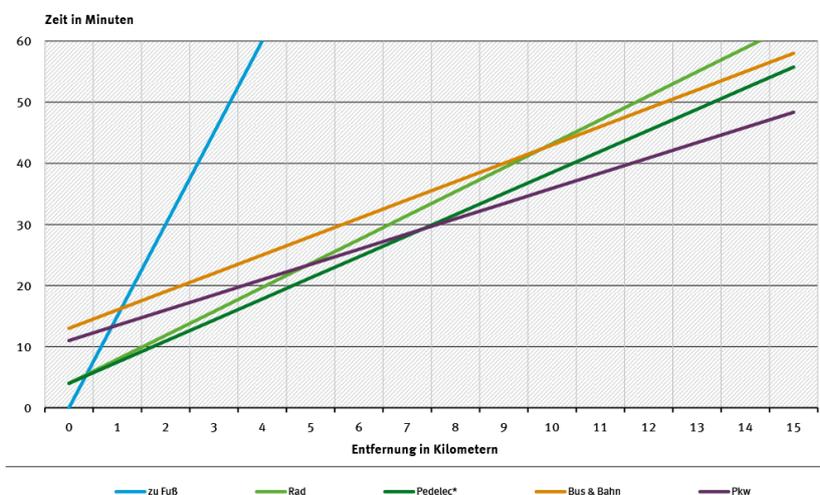
<b>Umweltverbund: Radverkehr</b>		<b>Mob</b>
<b>Umweltverbund: Radverkehr</b>		 <p>Quelle: BEA</p>
<b>Verbundene Maßnahmen</b>	MIV reduzieren, Umweltverbund Fußverkehr und ÖPNV, Sanierungsmanagement	
<b>Priorität</b>	hoch	
<b>Hauptakteure</b>	Bezirksamt	
<b>Weitere Akteure</b>	kliQ-Gruppe Mobilität Bewohner:innen, Autofahrer:innen	
<b>Umsetzungszeitraum</b>	kurz- bis mittelfristig	

**Beschreibung**

Um den Autoverkehr in dem Gebiet zu reduzieren, gilt es den Fahrradverkehr zu unterstützen und mehr Möglichkeiten und Potenziale für diesen Sektor zu schaffen. Die Erfahrung zeigt: „wer das Fahrrad zu Fortbewegung nutzt, lässt das Auto stehen“. Und das kann sich bei einer durchschnittlichen Nutzung des Autos für rund 9.500 km pro Jahr (für Berlin 2020, Quelle: <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/jahresfahrleistung-kilometer-jaehrlich-auto-deutschland/>) auf eine Einsparung von rund 1 Tonne CO<sub>2e</sub> pro Jahr und Person je Auto belaufen, wenn alle Wege mit dem Fahrrad (oder zu Fuß) zurückgelegt würden. Selbst bei einer Reduzierung um die Hälfte läge die Einsparung bei 0,5 Tonnen CO<sub>2e</sub> pro Jahr und Person je Auto.

Fahrradfahren ist nicht nur gesund und umweltfreundlich, sondern oft auch schneller als man denkt. Bei Fahrten von weniger als fünf Kilometern ist das Fahrrad sogar das schnellste Verkehrsmittel (siehe Bild u.). Laut der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ ist die mittlere Entfernung in Steglitz-Zehlendorf nur 7,7 km/Weg. Daher sollten kurze bis mittlere Entfernungen innerhalb des Bezirks, wie z.B. der Weg zum Einkaufen, in die Schule, zur Kita, oder zur S- und U-Bahn, mit dem Fahrrad, Pedelec oder zu Fuß (s. Maßnahmenblätter) zurückgelegt werden können.

**Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr\***



\* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß Øv = 4 km/h, Fahrrad Øv = 15,3 km/h, Pedelec Øv = 17,4 km/h, Bus/Bahn Øv = 20 km/h, Pkw Øv = 24,1 km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.  
\* Pedelec steht für "Pedal Electric Cycle" und bietet dem Radfahrer nur dann Unterstützung durch einen Elektromotor, wenn er in die Pedale tritt.  
Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung Juli 2014 sowie verschiedenen Studien (zB TU München)

Auf Grund der oft schmalen, holprigen und schlecht ausgebauten Fahrradwege empfinden manche Bewohner:innen des Projektgebiets das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nicht attraktiv.

Um das Interesse für alle Bewohner:innen des Projektgebiets an einem Umstieg auf das Fahrrad, aber vor allem die Sicherheit und Praktikabilität zu fördern, ist es erforderlich Radwege einzurichten, die für jede Altersgruppe sicher und bequem zu befahren sind. Zudem sollten auch weitere Strecken über die Quartiers- und Bezirksgrenzen hinaus komfortabel zurückgelegt werden können.

Gemäß des Mobilitätsgesetz Berlin (MobG) § 43 sollen „an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.“ Zudem sollen auch Radschnellverbindungen geschaffen werden.

Folgende Maßnahmenvorschläge (stellenweise leicht geändert oder ergänzt) liegen hierfür von der Mobilitätsgruppe des kliQ-Projekts vor und sollten kurzfristig behördlicherseits geprüft und umgesetzt werden:

1. Der Ausbau bzw. die Erneuerung von durchgehenden, breiten Radwegen, die auch das Überholen von Fahrrädern gefahrlos ermöglichen mit einer glatten Oberfläche auf den langen Strecken vom Süden in die Innenstadt (Lindentaler Allee, Argentinische Allee, Clayallee, Onkel Tom Straße in Richtung Königsallee sowie in Zentrum Zehlendorf). Dafür sollte die rechte Fahrspur in diesen Straßen komplett für den Radverkehr vorbehalten sein.  
Kurzfristig können dazu Pop-Up-Fahrradwege geschaffen werden (wie das bereits 2020 geplant war).  
Dieser Ansatz ist auf andere Straßen innerhalb des Bezirks und in Richtung anderer Bezirke auszuweiten.
2. In den kleinen Nebenstraßen sollten vermehrt Einbahnstraßen eingerichtet werden, die von Radfahrenden in Gegenrichtung befahrbar sein sollten<sup>1</sup> – und zwar über das Gebiet zwischen Onkel-Tom-Straße, Argentinische Allee und Fischerhüttenstraße hinaus auch den nördlichen gelegenen Teil (wie im BVV-Beschluss empfohlen).  
Durch die Schaffung von Nachteilen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bei gleichzeitiger Schaffung von Vorteilen für den Radverkehr wird ein Umstieg und somit eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds induziert.

## Links

Senatsverwaltung Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK): Radverkehr  
<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/>

## Hinweise Bilanzgrenzen

Die beschriebenen Maßnahmen sind nur ein Teil des Maßnahmenbündels zur Erhöhung des Umweltverbundes bzw. des Anteils des Radverkehrs am Modal Split.

<sup>1</sup> vgl. dazu BVV-Beschluss Nr. 1202/V v. 20.01.2021

<p><b>Jährliche Endenergieeinsparung (MWh/a) und CO<sub>2</sub>-Minderung (t/a)</b></p>	<p>Die Einsparungen von CO<sub>2e</sub>-Emissionen sind abhängig von den nicht mit dem Pkw oder dem ÖPNV zurückgelegten Wegen. (Vgl. Maßnahmenblatt „MIV reduzieren“).</p>
<p><b>Finanzierung und Kosten</b></p>	<p>Radwegekonzepte und die Herstellung attraktiver, sicherer Radwege und Abstellanlagen sind im Vergleich zu Straßen für den motorisierten Individualverkehr oder Parkplätzen kostengünstig.</p>
<p><b>Mögl. Förderprogramm(e) / Förderprogrammträger / Förderhöhe / Hinweise:</b></p>	<p><b>Förderung Bund / Land Berlin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stadtebauförderung: Einzelprojekte</b></li> </ul> <p><b>Förderung Bund</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) / Kommunalrichtlinie,</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>4.1 b) Fokusberatung im Bereich Klimaschutz</b></li> </ul> <p><b>Förderhöhe:</b> Förderfähig sind 70 % bzw. 90 % für finanzschwache Kommunen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>4.2.5 investive Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilitätsstationen</li> <li>▪ Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr</li> <li>▪ Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</li> <li>▪ Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Förderhöhe:</b> Förderfähig sind 50 % (bzw. 65 % für finanzschwache Kommunen)</p> <p><b>Link:</b>  <a href="https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet">https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet</a></p> </li> <li>• <b>BAFA: E-Lastenfahrräder</b></li> </ul> <p><b>Förderhöhe:</b> Förderfähig sind 25 Prozent der Ausgaben für die Anschaffung, maximal jedoch 2.500 Euro pro E-Lastenfahrrad bzw. Lastenanhängern mit E-Antrieb.</p> <p><b>Fördergegenstand:</b> Förderfähig ist die Anschaffung von Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung.  <a href="https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html">https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html</a>)</p> <p><b>Berlin:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE II) - Förderschwerpunkt 6: Nachhaltige, multimodale städtische Mobilität</b></li> </ul> <p><b>Fördergegenstand:</b> Verbesserung der Radinfrastruktur sowie des Fußverkehrs auf der Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes (z. B. Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen, Fahrradparkhäuser, fußgängerfreundliche Platzgestaltung, Verkehrsberuhigung, Querungsmöglichkeiten, investive Maßnahmen zur Schulwegsicherheit).  <a href="https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/foerderprogramme/berliner-programm-fuer-nachhaltige-entwicklung-ii/foerderschwerpunkte/nachhaltige-mobilitaet/">https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/foerderprogramme/berliner-programm-fuer-nachhaltige-entwicklung-ii/foerderschwerpunkte/nachhaltige-mobilitaet/</a></p>

### **Stärken / Chancen**

- reduziert Treibhausgasemissionen, Feinstaubbelastung und Lärmemissionen durch Pkw
- Umweltfreundliche Fortbewegung, die im Vergleich zu Pkw vergleichsweise geringe finanzielle Mittel und Materialeinsatz bei der Anschaffung oder Herstellung benötigt
- Unterstützt die körperliche Gesundheit bzw. Fitness der Radfahrer:innen

### **Herausforderungen / Hemmnisse**

- Verwaltungswege und Dauer von Entscheidungen und deren Umsetzung z. B. von BVV-Beschlüssen
- Fachliche und personelle Kapazitäten bei der zuständigen Abteilung des Bezirksamts
- Straßenverkehrsordnung
- Finanzierungsbedarf von Maßnahmen

### **Handlungsempfehlungen/ -schritte (Prioritätensetzung)**

- Mobilitätskonzept: v.a. Parkraumbewirtschaftung, Spiel- und Fahrradstraßen, Parkraumeinschränkung, autofreie Zonen (zeitweise / permanent)
- Information und Kommunikation über die Vorzüge des Fahrradfahrens: Aktionen, Flyer, Veranstaltungen, Wettbewerbe etc.
- Politische Arbeit: Kontakt zum zuständigen Stadtrat, Anträge an und Nachverfolgung Beschlüsse BVV
  - Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts für das Quartier
  - Attraktive und sichere Wege für das Fahrradfahren
  - Attraktive und sichere Wege für Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Flächen