

„Ja, unser Lebensstil wird berührt werden. Unsere Lebensqualität kann steigen. Sparsamkeit soll ein Ausdruck von Anstand werden - nicht aus Pfennigfuchserie, sondern aus Achtsamkeit für unsere Mitmenschen und für die Welt, in der wir leben.“ Bundespräsident Horst Köhler

Friedrichshain-Kreuzberg – ein Bezirk steigt auf

Schaffen wir den Modellbezirk Radverkehr!

Vorschlag von Johannes Hampel für die Sitzung des bezirklichen Fahr-Rates Friedrichshain-Kreuzberg am 17.03.2010

1. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg erklärt sich durch Beschluss der BVV für die Zeit vom 01.09.2010 bis 31.08.2011 (Zeiten veränderbar) zum Modellbezirk Radverkehr.
2. Alle Fachbereiche der Kommunalpolitik (namentlich Stadtplanung, Bildung, Sport, Wirtschaft, Ordnungsamt, Gesundheit, Soziales, Jugend, Familie, Schule, Bauen, Wohnen, Immobilienservice) verpflichten sich für die Laufzeit des Programms auf den Modellbezirk Radverkehr.
3. Die Verantwortung für die Umsetzung des BVV-Beschlusses und die Koordination der Maßnahmen wird einer hierzu geschaffenen Funktion oder der Sprecherin des Fahr-Rates übertragen.
4. Die Maßnahmen umfassen kostengünstige, leicht umsetzbare Maßnahmen. Der Bezirkshaushalt wird nicht zusätzlich belastet. Kostspielige zusätzliche Tiefbaumaßnahmen in der Radverkehrsplanung werden vermieden.
5. Der von der BVV 2006 in Auftrag gegebene frühere „Vertiefungsplan Radverkehr“ wird durch einen anschlussoffenen, periodisch fortzuschreibenden Radverkehrsentwicklungsplan 2011-2015 ersetzt, der neben dem üblichen topographischen Kartenwerk auch Zielvorgaben in Worten enthält.
6. Der Modellbezirk Radverkehr wird durch ein Signet öffentlichkeitswirksam kommuniziert. Das Signet soll die charakteristische Umrisslinie des Doppelbezirks mit dem „Vorderrad“ Friedrichshain, dem „Hinterrad“ Kreuzberg und dem vorwärtsstrebenden „Kopf“ Stralauer Halbinsel aufgreifen. An allen Straßeneinfahrten in den Bezirk wird ein Schild angebracht, das auch das Signet zeigt:

Friedrichshain-Kreuzberg
Modellbezirk Radverkehr [Signet]

Oberstes Ziel des Programmjahres:

Gesamthafte Radverkehrsförderung als fachbereichsverklammernder Teil der Bezirkspolitik - aus einem Guss. Enge zeitliche Planung, terminiert, mit Evaluation am Schluss.

Teilziele:

1. Radverkehr als Gesamtkette „Von Tür zu Tür“ gestalten: Losschließen – Fahren – Abstellen.
2. Erstmobilisierung der Kinder und Jugendlichen

3. Public-Health-Aspekt: Kompensation der zunehmenden Defizite in körperlicher Leistungsfähigkeit und der Aufmerksamkeitsschwächen bei zahlreichen Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Stärkung der Körper-Koordination und räumlichen Orientierung¹
4. Nachholende Mobilisierung der Fahrrad-abgeneigten Erwachsenen, insbesondere der Frauen, der Älteren, der Behinderten, der Deutschen mit Zuwanderungsgeschichte
5. Weg vom fürsorglich-erstickenden „Lenkungsstaat“ zum fürsorglich-mündigen Bürger
6. Radverkehr als Wirtschaftsfaktor stärken: hochwertiges, hochpreisiges Segment ausbauen. Kompetenzcluster Bergmannstraße fördern.

Weiterer angestrebter Effekt: Komplette kommunikative Neuaufstellung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg:

Weg von Negativpropaganda („Armut, Arbeitslosigkeit, Hartz IV, Gentrifizierung, brennende Autos, autobahnfeindlich, faul, Fahrraddiebstähle, Migrantenelend, segregiert“ usw.).

Hin zu „bescheiden, fleißig, sparsam, sympathisch, jung, dynamisch, sportlich, fürsorglich, sozial, offen, dialogorientiert, rücksichtsvoll, integrativ“.

Kurzfristige Maßnahmen (01.09.2010-01.11.2010):

1. Großzügige Freigabe von Gehwegen zum Befahren durch Radfahrende. Dies ist durch entsprechende Beschilderung auszuweisen. Soweit dem nicht starke Gründe (etwa extrem viel Fußverkehr) entgegenstehen, sind die Gehwege für Radfahrende an sehr vielen Straßen, die noch keine Radverkehrsanlagen haben, sofort freizugeben, vor allem an solchen Straßen, auf denen die Autofahrer sehr schnell oder zu schnell fahren. Dies gilt insbesondere für die gesamte Ost-West-Verbindung Tempelhofer Ufer/Möckernufer – Gitschiner Str. – Skalitzer Str.- Warschauer Str. Parallel dazu: Kampagne „Rücksichtsvolles, fürsorgliches Verhalten – eine Sache der Ehre für Radfahrende und Autofahrer“. Kostenansatz: 40.000 Euro
2. Engmaschige Ausschilderung von Fahrradrouuten. Kein Punkt im Straßennetz soll mehr als 100 m von einem Richtungsweiser entfernt sein. Die dichte Beschilderung ähnelt dem Routennetz der Autobahnen. Kostenansatz: 25.000 Euro.
3. Engmaschiges Vorhalten von Abstellmöglichkeiten: Fahrradabstellanlagen flächendeckend anbringen, vorzugsweise auf der Fahrbahn. Hierzu wird ein Büro beauftragt. Kostenansatz der Planung: 20.000 Euro. Umsetzung: 40.000 Euro.
4. Anschreiben an alle großen Hausverwaltungen: „Wir bitten Sie, sichere, abschließbare Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder in großer Anzahl anzubieten, da in ganz Berlin Fahrräder in großer Zahl gestohlen werden. Anbei ausführliche Informationen.“ Haushaltsansatz: 5.000 Euro
5. Zu Beginn des Modellbezirks Radverkehr wird eine sechswöchige Öffentlichkeits-Kampagne (Funk & Fernsehen, Internet, Presse) gefahren. Am Anfang (Woche 1-2) geht es vor allem darum, Menschen zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen. Als Motive dafür sind herauszustellen: Freude am Leben, Gesunderhaltung, Achtsamkeit, Sparsamkeit. Dann Phase 2 (Woche 3-4): „Rücksichtsvolles, fürsorgliches Verhalten – eine Sache der Ehre für

¹ Vgl. „Vor der Einschulung geht’s zur Therapie. Mangelnde Fitness und Sprachkompetenz bei Kindern.“ Tagesspiegel 16. März 2010. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Schule-Therapie;art270,3058147>

Radfahrende und Autofahrer“. Im dritten Abschnitt (Woche 5-6) werden gezielt Regelkenntnisse vermittelt, Radverkehrspläne verteilt usw. Haushaltsansatz: 40.000 Euro

Mittelfristige Maßnahmen (Oktober 2010-September 2011):

Ständige Einbeziehung der Schulen und der Träger der Familienhilfe, der Krankenkassen, Kitas, Altenheime, Krankenhäuser usw.

Denkbar: Bundesweiter Radverkehrskongress für Kommunalpolitiker und Stadtplaner zur Evaluierung des Programms „Modellbezirk Radverkehr“ (September 2011)

Kostenvergleich für Dauer 1 Jahr:

Gesamtausgaben des Bezirks für den Radverkehr im Jahr 2008: **500.000 Euro**, fast ausschließlich für Tiefbaumaßnahmen²

Geschätzte Gesamtausgaben für das Programm Modellbezirk Radverkehr: ca. **250.000 Euro**, es bleiben bei theoretisch unverändertem Budget ca. 250.000 Euro für Tiefbaumaßnahmen

Langfristige Maßnahmen (2010-2015):

1. Weiterer Ausbau von wichtigen Teilen der Radverkehrsinfrastruktur nach den Bedürfnissen aller, vor allem der schwächeren Radfahrenden: Radstreifen und bauliche Radwege über ein ständig wachsendes Netz
2. Abstellmöglichkeiten großzügig aufbauen (Anlehnbügel, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser usw.)
3. Radrouten pflegen und ausschildern
4. Radverkehrsentwicklungsplan in Abstimmung mit der Senatsplanung fortschreiben

Über den Autor:

Johannes Hampel, geb. 1959 in München, verheiratet, zwei Kinder, lebte erstmals als FU-Student von 1982-1987 in Kreuzberg sowie erneut wieder seit 2002. Ausgeübter Beruf: Dolmetscher. Mitglied des ADFC seit 2007. Mehrere Veröffentlichungen in der RadZeit. Derzeit Stellvertretender Sprecher der Gesamtelternvertretung (GEV) der Fanny-Hensel-Grundschule in Berlin-Kreuzberg, Sprecher der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg sowie Sprecher des Bezirksrates des ADFC Berlin e.V. Mitglied im Fahr-Rat des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Privates Blog: <http://johanneshampel.online.de>

² Laut Bürgermeister Dr. Franz Schulz in der Bezirksbroschüre „Friedrichshain-Kreuzberg. Ein Bezirk mit vielen Gesichtern. 2009/2010“ Herausgegeben vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, hier: S. 2