

Vergabe der Auszeichnung "FahrradStadtBerlin" für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin

BBBike (Slaven Rezić)

Herr Rezić wird ausgezeichnet für die Erarbeitung, die kostenlose Bereitstellung und die langjährige Pflege und Weiterentwicklung seines in Deutschland beispielhaften Routenplaners BBBike für Radfahrer in Berlin.

Zur Begründung ist etwas weiter auszuholen: Der Senat von Berlin hat im Jahr 2004 eine "Radverkehrsstrategie für Berlin" beschlossen, die wir - zusammen mit vielen anderen - seitdem schrittweise umsetzen. Die Strategie hat das ehrgeizige Ziel, den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Stadtverkehr von 10 auf 15% zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir immer mehr Berlinerinnen und Berliner motivieren, für ihre täglichen Wege in der Stadt das Auto stehen zu lassen und das Fahrrad zu nutzen. Jedes Jahr müssen es 100.000 Wege pro Tag mehr werden, die mit dem Rad zurückgelegt werden.

60-80% aller Wege in der Stadt folgen den immer gleichen „eingefahrenen“ Routen. Aber gerade, wenn es gilt, bisherige Fahrgewohnheiten zugunsten des Fahrrades zu verändern, bestehen häufig Unsicherheiten: Wie komme ich auf einem schnellen, angenehmen und sicheren Weg an mein Ziel? Wie viel Zeit muss ich dafür einplanen? Wie finde ich meinen Weg, ohne mich zu verfahren oder an jeder Ecke fragen zu müssen? Auch genaues Kartenstudium hilft bei der Frage der Fahrradeignung von Wegen oft nicht weiter, ist außerdem nicht jedermanns Sache. Im Zweifelsfall werden dann die bekannten Hauptverkehrsstraßen genutzt, die jedoch für Radfahrer meist wenig attraktiv sind. Auch Gutwillige sind so von den Vorteilen der Fahrradnutzung nicht leicht zu überzeugen.

Hilfen für die Orientierung und Informationen über Entfernungen und günstige Wege sind daher besonders für Neueinsteiger und Ortsfremde wichtig - und "ortsfremd" sind wir schließlich fast alle, sobald wir den gewohnten Kiez verlassen. Orientierungshilfen können zur Vermeidung von Zeitverlusten und Unsicherheiten ebenso beitragen, wie zur Bereitschaft, neue Wege auszuprobieren und zu einem unbeschwertem Fahrerlebnis.

Eine spezielle Fahrrad-Wegweisung kommt diesem Bedürfnis entgegen. Wir haben uns deshalb das Ziel gesetzt, 660 km Fahrrad-Haupttrouten durchgehend auszuschildern und sind damit bereits gut vorangekommen. Der Bedarf an Orientierungshilfe beschränkt sich jedoch nicht auf festgelegte Routen. In einer dicht vernetzten Stadtstruktur kann nicht jeder Weg und jedes Ziel ausgeschildert werden.

An dieser Stelle kommt der Routenplaner BBBike ins Spiel, den Herr Rezić so vorbildlich für Berlin erarbeitet hat. Einmal unter bbbike.de am Computer aufgerufen oder heruntergeladen, berechnet das Programm nicht nur günstige Routen zwischen individuell gewählten Ausgangs- und Zielpunkten, sondern auch - abhängig von der individuellen Kondition - die voraussichtliche Fahrtzeit. Der Ausdruck einer Wegebeschreibung und einer Routenkarte ersetzt dann die stationäre Wegweisung. Die Nutzung ist kostenlos, die Bedienung einfach.

BBBike bietet eine echte Hilfe beim Finden zeitsparender und angenehmer, aber auch neuer, „unerwarteter“ Wege durch die Stadt. Das Programm geht dabei auf unterschiedliche Vorlieben der Radfahrer ein: den einen ist es wichtig, besonders schnell ans Ziel zu kommen, auch wenn die Fahrt über Hauptverkehrsstraßen führt. Andere ziehen Wege auf Nebenstraßen und durchs

Grüne vor, auch wenn sie einen kleinen Umweg bedeuten, wieder andere wollen Kopfsteinpflaster vermeiden, nicht durch Ampeln aufgehalten werden, oder nachts nicht auf unbeleuchteten Wegen fahren. BBBike trägt diesen unterschiedlichen Anforderungen Rechnung und bietet entsprechende Streckenalternativen an. Oft kommen dabei auch ungewöhnliche, immer seltener dagegen problematische Wegevorschläge heraus.

Denn hier liegt eine weitere Stärke von BBBike: das System ist lernfähig, offen für Beiträge der Nutzer. Die Informationen über die "Fahrradtauglichkeit" der Berliner Straßen und Wege, die die Basis für die Routenermittlung bilden, werden durch die Nutzer stetig fortgeschrieben. Auch zeitlich befristete Behinderungen, z.B. durch Baustellen, können so berücksichtigt werden.

Ende der 90er Jahre aus einer Diplomarbeit an der TU Berlin entstanden, war BBBike seinerzeit der erste funktionsfähige, speziell auf die Bedürfnisse von Radfahrern ausgelegte Routenplaner überhaupt. Seitdem hat Herr Rečić das Programm stetig weiter entwickelt und verfeinert. Eine Handy-Version ist hinzugekommen, und auch die Übernahme der Daten in ein am Fahrrad mitgeführtes GPS-System ist möglich, eine Technologie, deren Verbreitung erst am Anfang steht, aber interessante Zukunftsperspektiven eröffnet.

Aus Sicht der Radverkehrsstrategie ist zu wünschen, dass dieses Informationsangebot auch in Zukunft so aktuell gehalten wird, wie bisher. Vielleicht gelingt es auch, es so mit den Informationen der VMZ Berlin und der Verkehrsbetriebe zu verknüpfen, dass eine Planung von kombinierten Fahrten mit Fahrrad und Öffentlichen Verkehrsmitteln unterstützt wird. Nicht zuletzt soll die Auszeichnung „FahrradStadtBerlin“ einen kleinen Beitrag dazu leisten, BBBike breiter bekannt zu machen, so dass nicht nur aktive Radfahrer davon profitieren, sondern auch Neueinsteiger sich davon überzeugen können, dass das Fahrrad für viele ihrer Wege nicht nur eine kostengünstige, gesunde und umweltfreundliche Alternative zum Auto darstellt, sondern sie auch auf angenehmen Wegen zügig ans Ziel bringt.



Vergabe der Auszeichnung "FahrradStadtBerlin" 2007 für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin

Lokalredaktion der Berliner Zeitung

Die Lokalredaktion der Berliner Zeitung wird ausgezeichnet für ihre langjährige, sachliche und ausgewogene, insgesamt fahrradfreundliche Berichterstattung, insbesondere des Journalisten Peter Neumann, über Berliner Radverkehrsthemen.

Berlin unternimmt große Anstrengungen, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, nicht nur beim Ausbau der Radverkehrs-Infrastruktur, sondern auch in einer Vielzahl von anderen Handlungsfeldern, von der Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommission über die Novellierung der Bauordnung bis hin zur Ausweitung der Radverkehrszählungen. Die Verkehrsbetriebe haben die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln erheblich erleichtert, durch Abstellanlagen und Fahrstühle an den Haltestellen und durch Einführung günstiger Fahrrad-Tarife. Auch durch das Engagement der Verkehrsinitiativen und durch Maßnahmen in privaten Bereichen sind viele Verbesserungen erreicht worden.

Damit die Erfolge dieser Anstrengungen die Menschen dazu bewegen, im Stadtverkehr vermehrt das Fahrrad zu nutzen, müssen von den potenziellen "Umsteigern" auch wahrgenommen, ihnen also vermittelt werden. Vorbehalte gegenüber dem Fahrrad als Verkehrsmittel für Alltagswege sind immer noch verbreitet, auch bei Entscheidungsträgern und gesellschaftlichen Gruppen mit Vorbildfunktion, und können nur durch ein Mehr an sachlicher Information abgebaut werden. Die Erfahrung anderer Städte hat darüber hinaus gezeigt, dass eine regelmäßige und ausgewogene Berichterstattung in den Medien zu einem generell fahrradfreundlicheren Meinungsklima beiträgt, und dieses wiederum zu einer vermehrten Fahrradnutzung.

Dies setzt einerseits Entwicklungen und Ereignisse voraus, über die es zu berichten lohnt. Erst mit dem zunehmenden Stellenwert des Radverkehrs in der Verkehrspolitik des Senats und dem steigenden Einsatz von Mitteln für die Radverkehrsinfrastruktur ergaben sich vermehrt entsprechende Anlässe für eine Berichterstattung.

Andererseits mussten sich die Medien von hergebrachten Berichtsmustern lösen. Die Zeitungsseiten, soweit sie überhaupt über Radverkehrsthemen berichteten, waren bis in die späten neunziger Jahre beherrscht von tragischen oder spektakulären Unfällen, die nicht wenig zu der verbreiteten Ansicht beitrugen, dass man Radfahren als besonders gefährliche Form der Mobilität nach Möglichkeit vermeiden und schon gar nicht seinen Kindern erlauben sollte. Daneben gab es die typischen „Immer-diese-Radfahrer-Berichte“, die sich mit Polizeikontrollen, Rotlichtmissachtung, fehlender Beleuchtung und rücksichtslosen Radfahrern auf Gehwegen und in Parkanlagen beschäftigten, einer Gruppe, der man sich ungern zurechnete. Und dann gab es noch die Berichte auf den Reiseseiten, die das Radfahren immerhin, aber eben auch nur als Freizeitvergnügen behandelten.

Die Berliner Zeitung gehörte zu den ersten, die dieses eingefahrene Schema verließ und umfassend, neutral und in der Sache informiert auch über andere Radverkehrsthemen berichtete. Im Internet-Archiv der Zeitung finden sich Artikel über die Radverkehrsstrategie des Senats und die Arbeit des ADFC, über Fahrradstadtpläne und Radverkehrszählungen, Kampagnen, Sternfahrten und Routen-Einweihungen, über die Fahrradtarife im Verkehrsverbund und die Fahrradmitnahme in den Zügen der Bahn. Nach wie vor nehmen Fahrradunfälle einen großen und leider immer noch notwendigen Raum ein, aber auch hier gibt es inzwischen mehr Hintergrundinformationen, z.B. zur Unfallentwicklung, zum "toten Winkel" und zur Arbeit der Unfallkommission, die das einzelne Geschehen in einen größeren Zusammenhang stellen. Auch die fahrradtouristischen Angebote, die helfen können, neue Zielgruppen für das Fahrrad zu interessieren, wurden mit Routentipps und speziellen Beilagen weiter ausgebaut.

Die vermehrte Aufmerksamkeit, die Radverkehrsthemen heute in vielen Medien erfahren, spiegelt die zunehmende Bedeutung wider, die einer umweltfreundlicheren Mobilität in Zeiten der Klimadiskussion generell zugemessen wird. Die Berliner Zeitung hat sich hier nach unserem Eindruck jedoch früher und umfassender engagiert als andere und erhält deshalb heute die Auszeichnung "FahrradStadtBerlin". Damit verbunden ist die Hoffnung, dass sie unsere Bemühungen um eine nachhaltige Abwicklung des Stadtverkehrs durch Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten - und besonders auch des Radverkehrs - weiterhin durch eine sachkundige und ausgewogene Berichterstattung unterstützen wird.

Vergabe der Auszeichnung "FahrradStadtBerlin" 2007 für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin

Fahrradgarage am Axel-Springer-Haus

Die Axel Springer AG als Bauherrin der Axel-Springer-Passagen in Berlin Kreuzberg wird ausgezeichnet für die beispielhafte Unterbringung der Mitarbeiter-Fahrräder in einer großzügigen, unmittelbar vom Eingangsvorplatz aus erreichbaren unterirdischen Fahrradgarage.

Damit wird das Engagement einer privaten Bauherrin anerkannt, die die von der Bauordnung vorgeschriebenen Fahrradstellplätze für Mitarbeiter und Mieter eben nicht in einer abgelegenen und anders nicht nutzbaren Ecke hinter dem Müllraum untergebracht hat, sondern aufwendig und benutzerfreundlich an der richtigen Stelle eines großen Bauvorhabens.

Dies ist deshalb so wichtig, weil gerade die täglichen Wege zur Arbeit die Verkehrsinfrastruktur und die städtische Umwelt in besonderem Maße belasten und Maßnahmen, die ein Umsteigen auf nicht motorisierte Verkehrsmittel erleichtern, hier eine besonders hohe Wirkung zeigen können.

Knapp 10 % aller Arbeitswege - in Berlin wie im Bundesdurchschnitt - werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Eine grobe Abschätzung auf Grundlage bundesweiter Mobilitätsdaten hat ergeben, dass mindestens jede sechste Autofahrt ohne weiteres auch mit dem Fahrrad hätte erledigt werden können. In Berlin mit seiner dichten Stadtstruktur, seinen geringen Steigungen, seinem trockenen Klima und seinem ausgedehnten Netz von Radwegen und fahrradfreundlichen Nebenstraßen sollte das „Umsteigen“ besonders leicht fallen. Die weitaus größten Verlagerungsmöglichkeiten gibt es bei den Arbeitswegen. Bei Ausschöpfung allein dieses Potenzials würde der Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen um etwa die Hälfte zunehmen.

Um diese Chance für einen stadt- und umweltfreundlichen Verkehr zu nutzen, müssen neue Zielgruppen für das Radfahren gewonnen werden. Die gemeinsame Aktion von AOK und ADFC "Mit dem Fahrrad zur Arbeit", an der sich seit 2005 auch 280 Berliner Unternehmen, vom Außenministerium bis zur Curry-Bude beteiligt haben, hat dazu einen wichtigen Beitrag geleistet. "Mehr Bewegung im Alltag" ist hier das Motto.

Aber auch andere Aktivitäten sind gefragt, denn Radverkehrsförderung hat viele Facetten. So wissen wir aus Untersuchungen wie aus eigener Erfahrung, dass gute Abstellmöglichkeiten die Entscheidung erleichtern, für einen bestimmten Weg das Fahrrad zu wählen. Wem einmal das Fahrrad gestohlen wurde, weiß gut gesicherte Abstellmöglichkeiten besonders zu schätzen. Gute Zugänglichkeit, eingangsnaher Lage sowie ein Witterungsschutz tun ein Übriges, um das Fahrrad für den Weg zur Arbeit attraktiver zu machen.

An vielen Arbeitsstätten ist das Angebot von Fahrradabstellmöglichkeiten für die Beschäftigten jedoch unzureichend, an nicht wenigen fehlt es ganz. Die Zahl der Mitarbeiter, die trotzdem mit dem Rad kommen oder die es gerne täten, wenn sie nur die richtigen Bedingungen vorfänden, wird häufig unterschätzt. Auch die Mitarbeiter von Banken, Behörden und Gerichten - und eben auch von Verlagen - wissen in einer gesundheits- und fitnessbewussten Zeit die Vorteile des Radfahrens zu schätzen. Selbst das Berliner Regierungsviertel hat sich zu einem Zentrum des Radverkehrs entwickelt, wie Sie an den Pulks von abgestellten Fahrrädern vor den Eingängen des Deutschen Bundestages feststellen können.

Nicht ohne guten Grund haben wir deshalb vor einigen Jahren die Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrradständern bei jedem Bauvorhaben in die Berliner Bauordnung aufgenommen,

und diese Regelungen in der jüngsten Neufassung dieser Bauordnung und den zugehörigen Ausführungsvorschriften noch ergänzt und präzisiert. Ich denke, die Bauaufsichten haben damit eine gute Grundlage, hochwertige Fahrrad-Abstellmöglichkeiten jetzt auch bei weniger vorausschauenden und einsichtigen Bauherren durchzusetzen, als die Axel Springer GmbH es beim Bau ihrer Passagen zwischen Kochstraße und Zimmerstraße war.

Was dieses Projekt besonders auszeichnet, ist die unauffällig in die großzügige Gestaltung des Vorplatzes eingebundene Lage direkt neben der VIP-Tiefgarage, in unmittelbarer Nähe zu den Haupteingängen des Gebäudekomplexes. Die Radfahrer unter den Mitarbeitern werden dadurch gleichsam selbst zu „very important persons“, und sie erhalten sogar einen kleinen Startvorteil gegenüber den „normalen“ Tiefgaragennutzern.

296 Fahrräder - und so viele waren hier unterzubringen - brauchen eine Menge Raum, auch wenn mit einer geschickten Hebevorrichtung jeweils zwei Fahrräder übereinander Platz finden. Sie nehmen jedoch höchstens den achten Teil des Platzes ein, der für eine entsprechende Zahl von Mitarbeiter-Autos benötigt würde. Maßnahmen wie diese kommen daher nicht nur der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeiter und der Sicherheit ihrer Fahrräder zugute, sondern sie können auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll sein.

Mit der Auszeichnung „FahrradStadtBerlin“ 2007 sollen auch andere Arbeitgeber angeregt werden, ihre Mitarbeiter bei der Fahrt zur Arbeit mit dem Rad durch gute Abstellanlagen zu unterstützen. Und vor Ort kann sie vielleicht einen kleinen Anstoß geben für Überlegungen, wie auch der augenscheinlich sehr großen Zahl Rad fahrender Besucher des Gebäudes bessere Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrräder angeboten werden können, so dass sie nicht auf den öffentlichen Gehweg verwiesen bleiben.

Vergabe der Auszeichnung "FahrradStadtBerlin" 2007 für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin

Scharmützelsee-Grundschule

Die Scharmützelsee-Grundschule in Berlin-Schöneberg wird ausgezeichnet für ihr besonderes Engagement im Bereich des Mobilitätslernens, das bestehende Angebote für alle Jahrgangsstufen systematisch aufgreift und unter anderem durch ein spielerisches Frühradfahrtraining ergänzt, das bereits Zweitklässler mit dem Fahrrad vertraut macht, ohne sie bereits den Anforderungen des realen Straßenverkehrs auszusetzen.

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich mobil. Sie sind für selbständig zurückgelegte Wege auf Bus und Bahn, auf ihre eigenen Füße und nicht zuletzt auf das Fahrrad angewiesen. Die Altersgruppe der sechs- bis unter vierzehnjährigen nutzt bundesweit für etwa 16 % ihrer Wege das Fahrrad. Mehr als doppelt so viele Wege werden dagegen unselbständig als Mitfahrer im Auto zurückgelegt; ein wichtiges Potenzial für das Mobilitätslernen wird damit verschenkt.

Selbständige Mobilität hat eine große Bedeutung für die kindliche Entwicklung. Sie fördert die Konzentrationsfähigkeit, das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit und dient darüber hinaus dem Erlernen von Eigenverantwortung und der Entwicklung des Sozialverhaltens. Kinder sollen deshalb altersgerecht an das selbständige Zurücklegen von Wegen, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, herangeführt werden und im Rahmen ihrer Persönlichkeitsentwicklung entsprechende Entscheidungen treffen dürfen.

Die in diesem Lebensalter gemachten Erfahrungen sind prägend für spätere Verkehrsgewohnheiten. So wird, wer frühzeitig und altersgerecht das Fahrrad als selbstverständliches Fortbewegungsmittel in der Stadt nutzen lernt, auch in späteren Jahren eher geneigt sein, für manche Wege auf das Auto zu verzichten. Kinder und Jugendliche sowie ihre Eltern, Erzieher und Lehrer sind deshalb wichtige Zielgruppen für Bemühungen um eine nachhaltigere Mobilität.

In der neuen Berliner Grundschulverordnung ist die Verkehrs- und Mobilitätserziehung als Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrags verankert. Sie soll einen Beitrag zur Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr leisten und ebenso Aspekte der Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung umfassen. Nach der Stundentafel sind dafür in jeder Jahrgangsstufe mindestens zehn Stunden im Schuljahr zu verwenden. Die Umsetzung dieser Verordnung im Schulalltag ist eine wichtige Aufgabe.

Die Scharmützelsee-Grundschule hat sich dabei insbesondere dadurch hervorgetan, dass ihre Schüler bereits in der 2. Klasse im Rahmen einer Fahrrad-AG in Theorie und Praxis an das Thema der Fahrradnutzung herangeführt werden. Eine Wochenstunde ist dafür vorgesehen, sämtliche Schüler der Jahrgangsstufe nehmen nacheinander daran teil. Die Schule hat dazu einen eigenen Bestand an Kinderfahrrädern, mit dem bei geeignetem Wetter in kleinen Gruppen auf dem Schulhof geübt wird. Schwerpunkte sind der Erwerb der notwendigen motorischen Fähigkeiten, Geschicklichkeit und Konzentration. Tage mit schlechtem Wetter werden genutzt, um Grundregeln des Verhaltens im Verkehr zu besprechen und einzuüben. Damit wird eine wichtige Grundlage geschaffen, auf der später aufgebaut werden kann.

In der Jahrgangsstufe 4 wird - wie an den meisten Grundschulen - im Rahmen der Mobilitätserziehung auf die Radfahrprüfung vorbereitet, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil besteht. Der Verkehrsunterricht sowie das praktische Üben in der Jugendverkehrsschule werden durch die Polizei unterstützt. Im laufenden Jahr nahm diese Jahrgangsstufe

außerdem mit „Mobililli unterwegs“ an der Europäischen Woche der Mobilität teil. Bei diesem Programm des ACE, das auch durch den Senat unterstützt wird, wird erlebnisorientiert und mit Spaß an Themen der individuellen Mobilität und der Verkehrssicherheit herangeführt. Im Mittelpunkt stehen dabei Bewegungsspiele zur Förderung der motorischen Fähigkeiten, Spiele zur Erprobung der fünf Sinne und zur Einschätzung von Gefahrensituationen, sowie Spiele zur Mobilität in der Stadt.

Zum Programm der sechsten Klassen gehört u.a. die Auseinandersetzung mit dem „toten Winkel“ der Lastkraftwagen. Auf dem Grundstück einer Nachbarschule wird hier sowohl aus der Fahrerperspektive als auch aus der Perspektive der Schüler als Verkehrsteilnehmer die besondere Gefährdung von Radfahrern wie von Fußgängern durch abbiegende LKW praktisch erlebbar gemacht und entsprechendes Verhalten eingeübt.

Mit der Auszeichnung „FahrradStadtBerlin“ 2007 sollen auch andere Schulen motiviert werden, Mobilitätslernen als wichtige schulische Aufgabe für alle Jahrgangsstufen ernst zu nehmen und die in Berlin dafür vorhandenen vielfältigen Angebote engagiert in Anspruch zu nehmen. Der Scharmützelsee-Schule wünschen wir, dass ihre Schülerinnen und Schüler weiterhin mit Lust dabei bleiben und dass nach der geplanten Neugestaltung ihres Schulhofs, vielleicht mit einem kleinen Fahrrad-Parcours, das Fahrradtraining dort noch mehr Spaß macht.