

Der Senat von Berlin
SenMVKU - IV F 12 -

Berlin, den 17. Dez. 2024
Telefon 9(0) 25 - 1206
merja.spott@SenUMVK.berlin.de

An den
1733 B
Vorsitzenden des Hauptausschusses
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin
über
Senatskanzlei - G Sen -

Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“

Anlage 1: Bericht „Fahrrad Berlin – Fortschrittsbericht 2023“
Anlage 2: Anlagen 1-3 zum Fortschrittsbericht

23. Sitzung des Hauptausschusses am 31. August 2022
Zwischenbericht SenUMVK - KRF 1 - vom 07. Juni 2022, rote Nr. 0389
Bericht SenUMVK - KRF 1 - vom 05. Juli 2022, rote Nr. 0389 A

47. Sitzung des Hauptausschusses am 18. Oktober 2023
Bericht Senat von Berlin vom 27. Juni 2023, rote Nr. 1064

55. Sitzung des Hauptausschusses am 06. Dezember 2023 und
40. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 14. Dezember 2023
Drucksache Nr. 19/1350 (B.40) - Auflagenbeschlüsse 2024/2025

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, jährlich zum 30. Juni, über den Stand der Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“ zu berichten.“

Beschlussempfehlung:

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Vorhaben des Senats gemäß Richtlinien der Regierungspolitik.

Um künftig die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen, vorhandene Radverkehrsanlagen zu sanieren und zu verbessern, neue Radverkehrsanlagen zu schaffen sowie Fahrradabstellanlagen umfangreicher zu fördern, stehen für diesen Zweck im Kapitel 0730 - Verkehr -, im Kapitel 0740 - Tiefbau - sowie im Haushaltsplan des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) Mittel zur Verfügung. Damit können die Bezirke mit Unterstützung der landeseigenen Gesellschaft GB infraVelo GmbH die angestrebten Ziele für den Radverkehr besser als zuvor erreichen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist dabei maßgeblich von den Kapazitäten der verantwortlichen Baulastträger (in der Regel: die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke), der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie dem Aufbau-/ Ausstattungsstand der GB infraVelo GmbH abhängig.

Im nachfolgenden Bericht (Fahrrad Berlin - Fortschrittsbericht 2023) wird auftragsgemäß über den Fortschritt der Radverkehrsprojekte in Berlin bezogen auf das Jahr 2023 berichtet.

Ich bitte, den beiliegenden Bericht „Fahrrad Berlin - Fortschrittsbericht 2023“ zur Kenntnis zu nehmen.

Wir bitten, den Beschluss für dieses Jahr damit als erledigt anzusehen.

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

.....

Regierender Bürgermeister

Ute Bonge

.....

Senatorin für Mobilität,
Verkehr, Klimaschutz und
Umwelt

FAHRRAD BERLIN

FORTSCHRITTSBERICHT 2023

Inhaltsverzeichnis

1 EINLEITUNG	5
2 FAHRRADINFRASTRUKTUR	5
2.1 Neubau oder Verbesserung von Strecken für den Radverkehr	5
2.2 Art der fertiggestellten und geplanten Strecken	10
2.3 Radschnellverbindungen und Radfernwege	18
3 FAHRRADABSTELLANLAGEN	21
3.1 Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum	21
3.2 Abstellen von Fahrrädern an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	23
3.3 Abstellanlagen auf privaten Raum	24
4 HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES	26
4.1 Transparenz – Information der Öffentlichkeit	26
4.2 Wertschätzung – Etablierung einer Fahrradkultur	26
4.3 Aktivierung und Service	27
4.4 Ordnungspolitische Maßnahmen	31
5 MONITORING UND EVALUATION	32
5.1 Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans	32
5.2 Subjektives Sicherheitsempfinden	34
6 VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG	35
6.1 Strukturelle Voraussetzungen und personelle Ausstattung	35
6.2 Finanzierung des Radverkehrs	37
7 ZUSAMMENFASSUNG	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	2023 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz (in Prozent).....	8
Abbildung 2	2023 umgesetzte und geplante Streckenlänge nach Bezirken.....	9
Abbildung 3	Umgesetzte und geplante Strecken nach Lage innerhalb / außerhalb des S-Bahn-Rings	10
Abbildung 4	Realisierung und Planung von Fahrradstraßen im Jahr 2023 nach Bezirken	12
Abbildung 5	Anzahl der Fahrradstraßen in Berlin	13
Abbildung 6	2023 im Vorrangnetz umgesetzte Streckenlänge und Qualitätsstandard nach Bezirken	14
Abbildung 7	Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms 2017 bis 2023.....	15
Abbildung 8	Übersichtskarte möglicher Routenverläufe von Radschnellverbindungen	18
Abbildung 9	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ (Kapitel 0730) 2017 bis 2023 (Stellplätze, Berlin gesamt).....	22
Abbildung 10	Neue Stellplätze 2023 nach Bezirken (Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“, errichtet im Rahmen einer neuen Verkehrsanlage oder über Eigenmittel des Bezirks).....	22
Abbildung 11	Entwicklung des Leihradsystems seit 2017	28
Abbildung 12	2023 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifen sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligung.....	32
Abbildung 13	Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans (Stand: 31.12.2023)	33
Abbildung 14	Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in Berlin.....	34
Abbildung 15	Entwicklung verausgabten Haushaltsmittel 2020 bis 2023 (ohne Mittel für Personal)	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2023.....	7
Tabelle 2	2023 umgesetzte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz.....	8
Tabelle 3	Art der im Jahr 2023 insgesamt umgesetzten und geplanten Strecken.....	11
Tabelle 4	Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes im Bezirklichen Radverkehrsprogramms	15
Tabelle 5	Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr	16
Tabelle 6	Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen mit jeweiligem Stand	19
Tabelle 7	Geplante Fahrradparkhäuser in Berlin und Umsetzungsstand.....	23
Tabelle 8	Anzahl abgelöster Stellplätze und Höhe der finanziellen Ablösung im Jahr 2023.	25
Tabelle 9	Stationsverteilung des öffentlichen Leihfahrradsystems 2023.....	29
Tabelle 10	Festgestellte Tatbestände und eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen von Fahrzeugen.....	31
Tabelle 11	Personelle Ausstattung der Bezirke (Stand November oder Dezember 2023).....	36
Tabelle 12	Finanzen zur Förderung des Radverkehrs (nach Haushaltstiteln ohne Personalmittel)	
	38	
Tabelle 13	Ausgaben für den Radverkehr nach Themengebieten	41



1 EINLEITUNG

Der jährlich erscheinende Fortschrittsbericht FAHRRAD BERLIN stellt wesentliche Entwicklungen im Radverkehr, Maßnahmenstände und Trends wie auch Informationen zu den vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Finanzmitteln detailliert und nachvollziehbar dar.

Inhaltlich ist der Fortschrittsbericht in Anlehnung an den Radverkehrsplan gegliedert und greift entsprechend die dort verankerten Handlungsfelder

- Infrastruktur,
- Fahrradparken,
- Information und Service,
- Monitoring und Evaluation sowie
- Voraussetzungen für die Umsetzung

auf.

2 FAHRRADINFRASTRUKTUR

2.1 Neubau oder Verbesserung von Strecken für den Radverkehr

2.1.1 Einführende Erläuterungen

Datenquellen und Stand der dargestellten Informationen

Die unten dargestellten Analysen zum Ausbau des Radnetzes Berlin basieren überwiegend auf einer verwaltungsübergreifenden, von der GB infraVelo GmbH betriebenen Projekt-Datenbank „Radverkehr“. Alle Tabellen und Grafiken beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2023. Im Jahr 2024 abgeschlossene oder begonnene Maßnahmen sind nicht berücksichtigt. Ergänzend ermöglicht die Projektlandkarte von infraVelo (erreichbar unter <https://www.infravelo.de/karte/>) einen aktuellen Überblick zum Status aller erfassten Projekte. Die für das Jahr 2023 in den folgenden Tabellen, Grafiken und Texten dargestellten Informationen beziehen sich, wenn nicht anders beschrieben, auf die Gesamtheit der umgesetzten bzw. geplanten Radverkehrsmaßnahmen – unabhängig beispielsweise von der Baulastträgerschaft oder der Art der Finanzierung.

Status der Projekte

Die nachfolgenden Darstellungen differenzieren in der Regel zwischen Maßnahmen, die 2023 fertiggestellt wurden, in Bau/Bauvorbereitung bzw. in Planung waren. Planungs- und Ausführungszeiten des Baus variieren sehr stark und können mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die 2023 in Bau/Bauvorbereitung bzw. in Planung befindlichen Maßnahmen bilden die Basis für die Umsetzung in den kommenden Jahren im Rahmen der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

2.1.2 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes

In 2023 wurden insgesamt 26,0 Kilometer Strecke neu gebaut oder verbessert. Zum Jahresende 2023 befanden sich weitere 34,7 Kilometer in Bau/Bauvorbereitung sowie 85,8 Kilometer in Planung.

Tabelle 1 gibt einen detaillierten Überblick über die Kennzahlen der im Jahr 2023 umgesetzten und geplanten Strecken. Die Umsetzung des Berliner Radnetzes erfolgt größtenteils durch die zwölf Berliner Bezirke. Die bezirklichen Maßnahmen lassen sich hinsichtlich der Finanzierungsform differenzieren: Zur Unterstützung der Bezirke hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt das „Bezirkliche Radverkehrsprogramm“ als Sonderprogramm geschaffen. Für über das Sonderprogramm im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung finanzierte Maßnahmen sind die Bezirke als Baulastträger zuständig. Ergänzend können die Bezirke auch Maßnahmen mit Mitteln aus dem eigenen Haushalt (eigenfinanziert) realisieren. Darüber hinaus können Förderprogramme des Bundes genutzt werden. Hierzu zählen beispielsweise die GRW Mittel (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) und das „Stadt und Land“ Förderprogramm des BMDV.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt setzt selbst Radverkehrsanlagen bei grundhaften Erneuerungen an Hauptverkehrsstraßen, Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen, an Straßen innerhalb des sogenannten „zentralen Bereichs“ und an Ingenieurbauwerken um. Zudem können die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und die Bezirke Aufgaben an infraVelo übertragen. Dazu zählen auch Planung, Bau und Betrieb ausgewählter Radverkehrsanlagen.



Tabelle 1 Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2023

	Ferti gestel	In Bau ode Bauvorbereitun	In Planun	Summ
Umsetzung durch die Bezirk	19,	23,	54,	97,
Umsetzung durch die SenMVK	0,	7,	19	26,
GB infraVelo GmbH	2,	3,	11,	17,
Berliner Verkehrsbetriebe Aö	3,		0,	4,
Wasserstraßen Neubauamt Berli	0			0
Investore (Straßenerneuerung nac			0	0
Hochbaumaßnahm				

In Kilometern Streckenlänge, inkl. der Maßnahmen der Projekteinheit Radwege

Die durch die verschiedenen Akteurinnen und Akteure umgesetzten und geplanten Maßnahmen lassen sich den Elementen des Berliner Radnetzes zuordnen. Von den 26 im Jahr 2023 umgesetzten Kilometern entfällt der Großteil auf das Vorrangnetz, nur etwa ein Fünftel auf das Ergänzungsnetz und vergleichsweise kleine Anteile auf Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Radnetzes sowie sonstige Strecken (vgl. Tabelle 2 und Abbildung 1). Von den Strecken, die sich Ende 2023 in Bau/Bauvorbereitung bzw. in Planung befanden, liegen rund 70 Prozent im Vorrang- bzw. Ergänzungsnetz. Die Ende 2023 bestehenden Planungen wurden häufig bereits vor Inkrafttreten des Radverkehrsplans begonnen und werden weiterverfolgt. Gleichzeitig nimmt die Fokussierung auf das Radvorrangnetz bei Neuplanungen weiter zu.

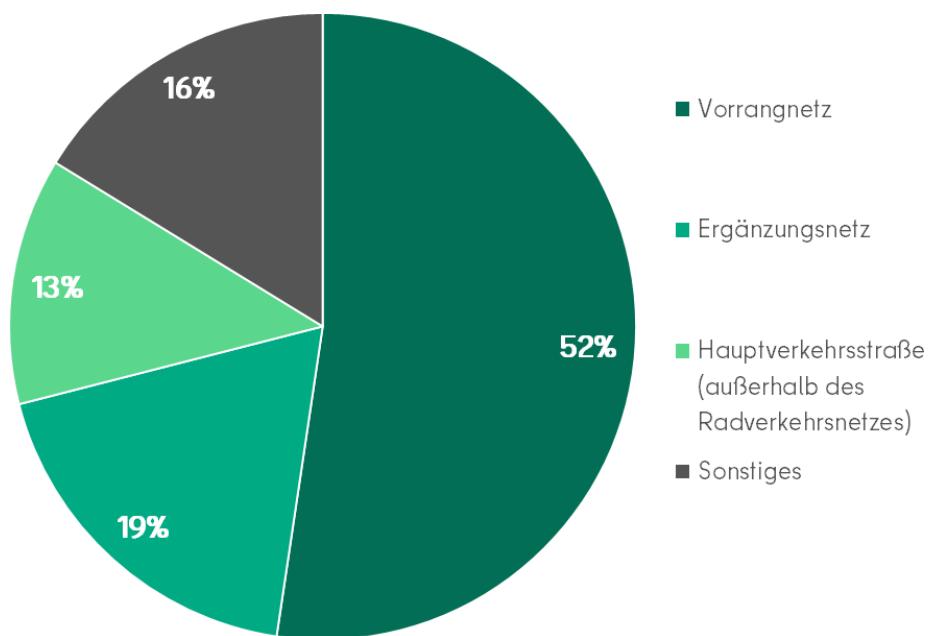


Tabelle 2 2023 umgesetzte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz

	■	■	■	■
Vorrangnetz	13,6	14,7	32,3	60,7
Ergänzungsnetz	4,9	16,1	21,5	42,4
Hauptverkehrsstraße (außerhalb des Radverkehrsnetzes)	3,3	2,3	22,3	27,9
Sonstiges	4,2	1,5	9,8	15,5
	■	■	■	■

In Kilometern Streckenlänge

Abbildung 1 2023 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz (in Prozent)

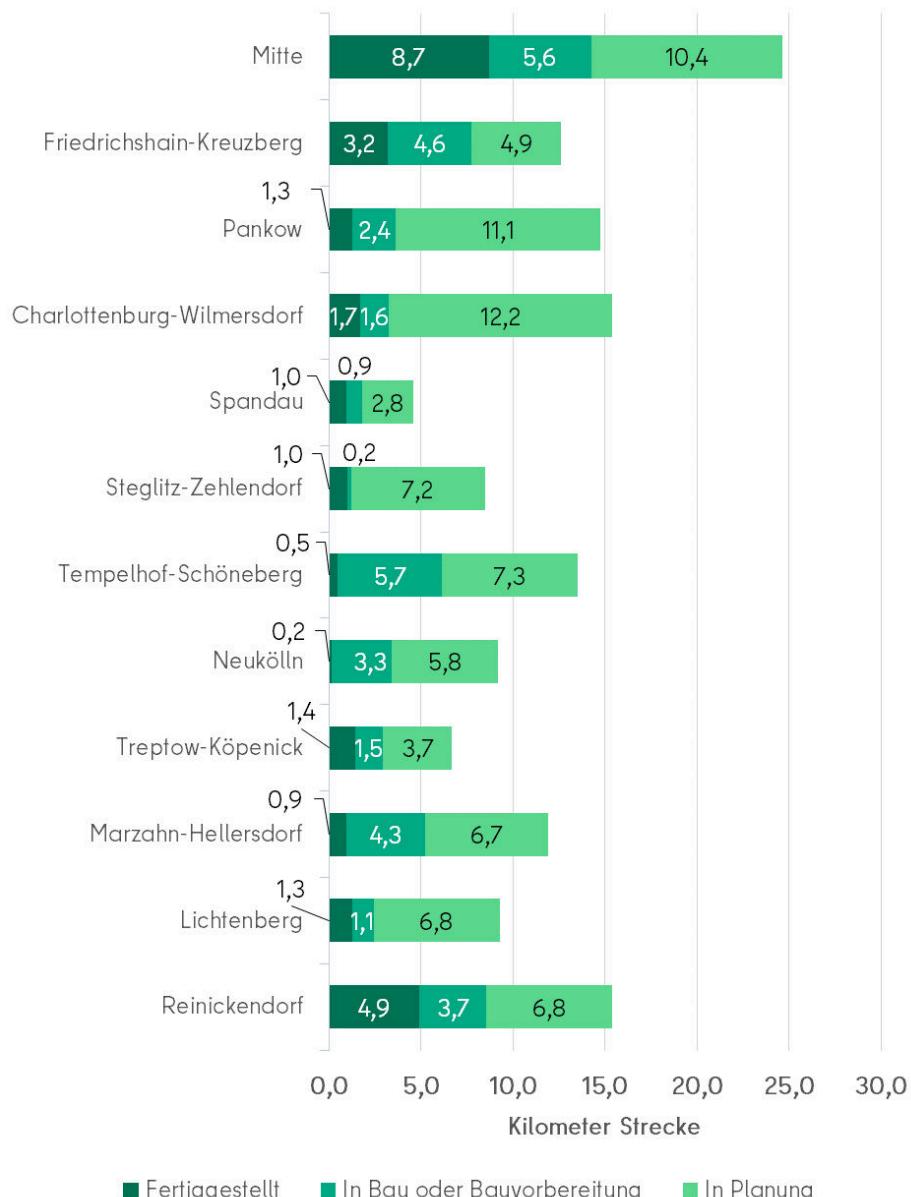




2.1.3 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes in den Bezirken

Abbildung 2 zeigt die Umsetzung und Planung von Strecken für den Radverkehr in den einzelnen Bezirken. Die meisten Kilometer wurden 2023 in den Bezirken Mitte (8,7 Kilometer) und Reinickendorf (4,9 Kilometer) realisiert. Im Bezirk Tempelhof-Schöneberg befanden sich Ende 2023 5,7 Kilometer und in Mitte 5,6 Kilometer in Bau/Bauvorbereitung, in Friedrichshain-Kreuzberg 4,6 Kilometer. In den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf und Pankow befanden sich Ende 2023 mit 12,2 und 11,1 Kilometern überdurchschnittlich viele Strecken in Planung.

Abbildung 2 2023 umgesetzte und geplante Streckenlänge nach Bezirken

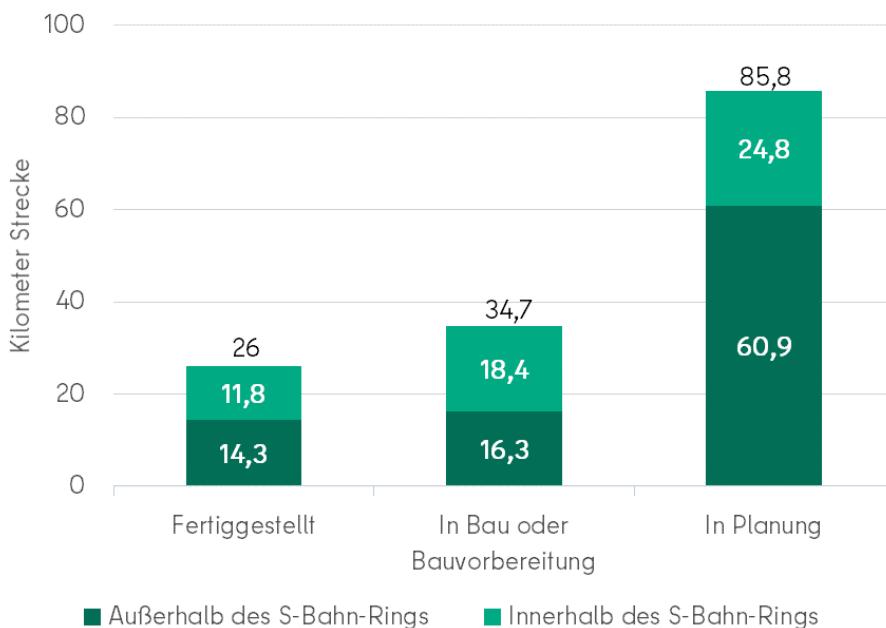




2023 lag, wie in 2022, der größere Teil der fertiggestellten Strecken für den Radverkehr außerhalb des S-Bahn-Rings (14,3 Kilometer gegenüber 11,8 Kilometern). Demgegenüber wurden 2021 nur 36 Prozent der Strecken außerhalb des S-Bahnringes errichtet.

Bei den Ende 2023 in Bau/Bauvorbereitung befindlichen Strecken liegt die Mehrheit innerhalb des S-Bahnringes, bei den in Planung befindlichen Strecken wiederum die Mehrheit außerhalb des S-Bahn-Rings (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3 Umgesetzte und geplante Strecken nach Lage innerhalb / außerhalb des S-Bahn-Rings



2.2 Art der fertiggestellten und geplanten Strecken

2.2.1 Überblick

Tabelle 3 zeigt die Art der 2023 insgesamt durch die verschiedenen Akteure fertiggestellten und geplanten Strecken: Den größten Anteil der fertiggestellten Vorhaben machen Radfahrstreifen mit 9,9 Kilometern aus, wovon 4,8 Kilometer mit Protektionselementen geschützt wurden.

Schutzstreifen wurden nur noch mit einer Länge von 0,5 Kilometer angelegt. Einen weiteren großen Anteil machten Fahrradstraßen mit 6,3 Kilometern Länge aus. Baulich getrennte Radwege wurden mit einer Länge von 2,7 Kilometern angelegt.

Bei den Strecken, die sich Ende 2023 bereits in Bau/Bauvorbereitung befanden, dominieren ebenfalls Radfahrstreifen (19,5 Kilometer, davon 6,6 Kilometer geschützt) sowie Fahrradstraßen (6,7 Kilometer).

In Planung befindlich waren 2023 insbesondere Radfahrstreifen (34,5 Kilometer, davon 13 Kilometer geschützt) sowie baulich getrennte Radwege (18,9 Kilometer) und Fahrradstraßen (13,3 Kilometer).

Tabelle 3 Art der im Jahr 2023 insgesamt umgesetzten und geplanten Strecken

Geschützter Radfahrstreifen	4,8	6,6	13,0	24,4
Radfahrstreifen	5,1	12,9	21,5	39,5
Schutzstreifen	0,5	0,0	1,9	2,4
Fahrradstraße	6,3	6,7	13,3	26,4
Baulich getrennter Radweg	2,7	1,8	18,9	23,4
Gemeinsamer Geh- und Radweg	3,4	5,2	2,5	11,0
Asphaltierung	0,2	1,1	1,9	3,1
Sonstiges	3,2	0,4	2,1	5,6
Noch nicht festgelegt (Planung)	0,0	0,0	10,7	10,7

In Kilometern Streckenlänge

2.2.2 Fahrradstraßen

Im Jahr 2023 wurden 6,3 Kilometern Fahrradstraße fertiggestellt. Zudem befanden sich Ende 2023 zehn Fahrradstraßen mit einer Länge von insgesamt 6,7 Kilometern in Bau/Bauvorbereitung sowie zwanzig Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 13,3 Kilometern in Planung. Auch in diesem Jahr haben die Bezirke Mitte, Neukölln und Pankow die meisten Kilometer Fahrradstraßen fertiggestellt, waren dort in Bau/Bauvorbereitung oder wurden geplant (vgl. Abbildung 4).

Mit den 2023 sechs neu fertiggestellten Fahrradstraßen hat sich die Gesamtzahl der in Berlin angeordneten Fahrradstraßen auf 48 erhöht. Die meisten Fahrradstraßen mit jeweils zehn befinden sich in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte (vgl. Abbildung 5). Eine Übersicht über alle seit 2003 in Berlin angeordneten Fahrradstraßen findet sich in Anlage 2.

Abbildung 4 Realisierung und Planung von Fahrradstraßen im Jahr 2023 nach Bezirken

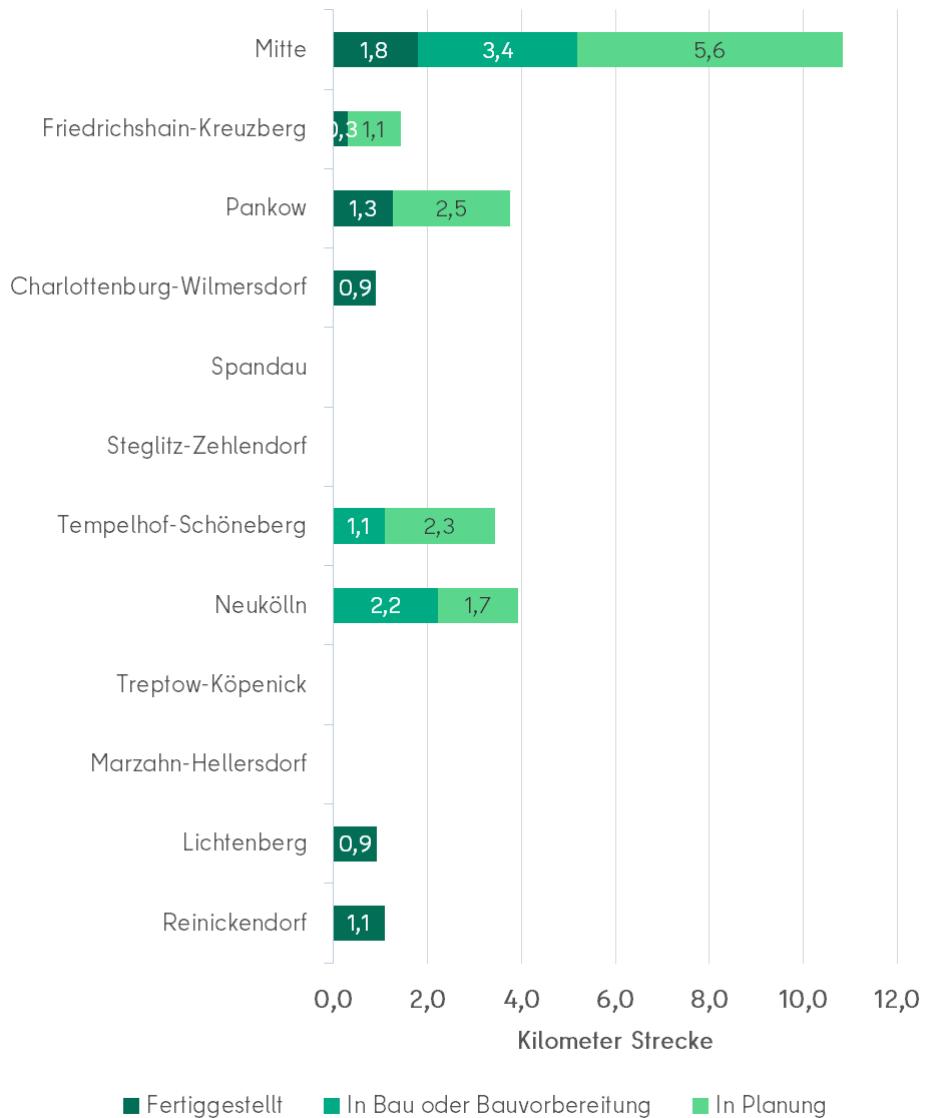
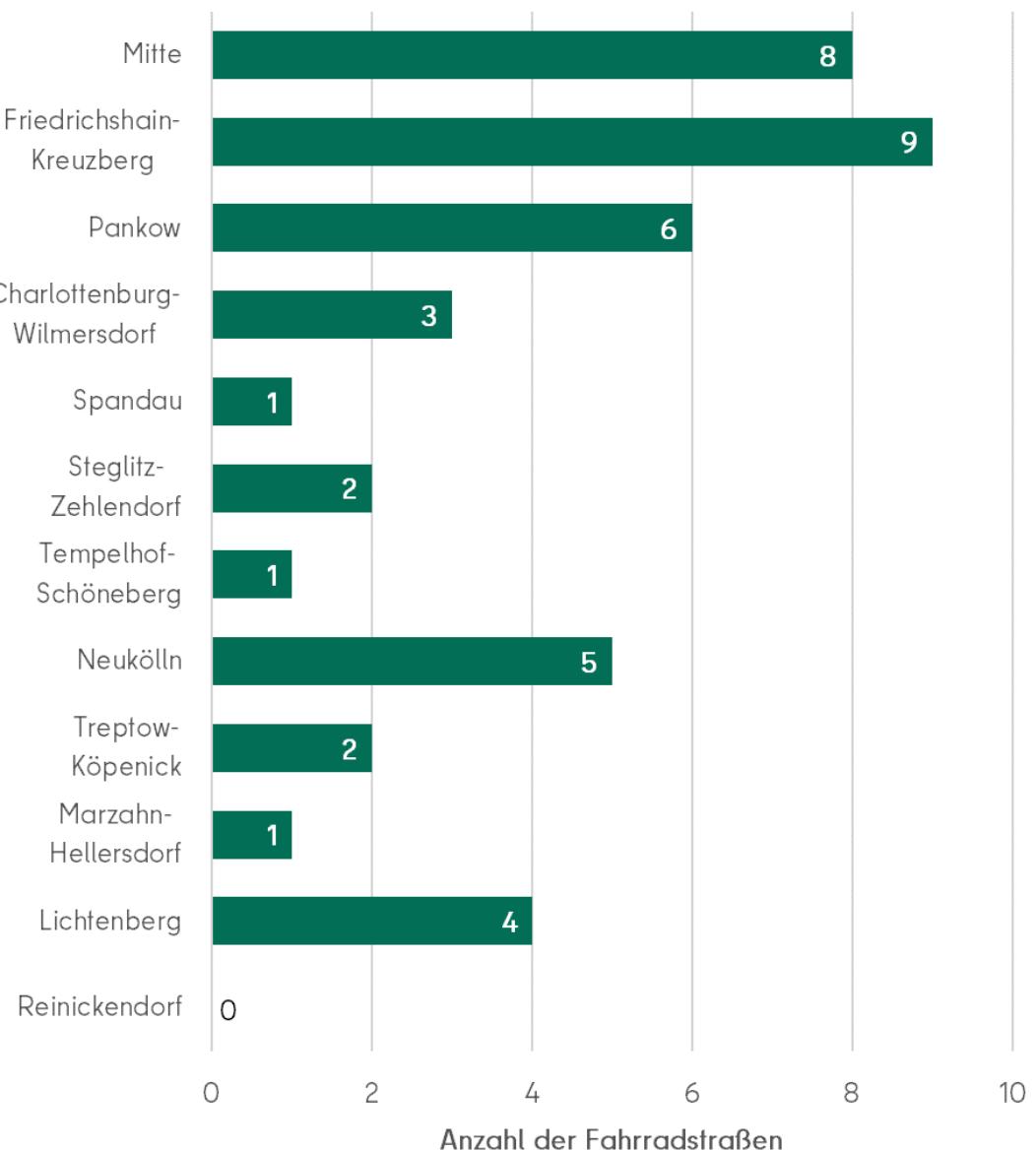




Abbildung 5 Anzahl der Fahrradstraßen in Berlin



Anmerkung: Die Fahrradstraßen Schwedter Straße und Choriner Straße werden dem Bezirk Pankow zugerechnet.



2.2.3 Qualitätsstandards

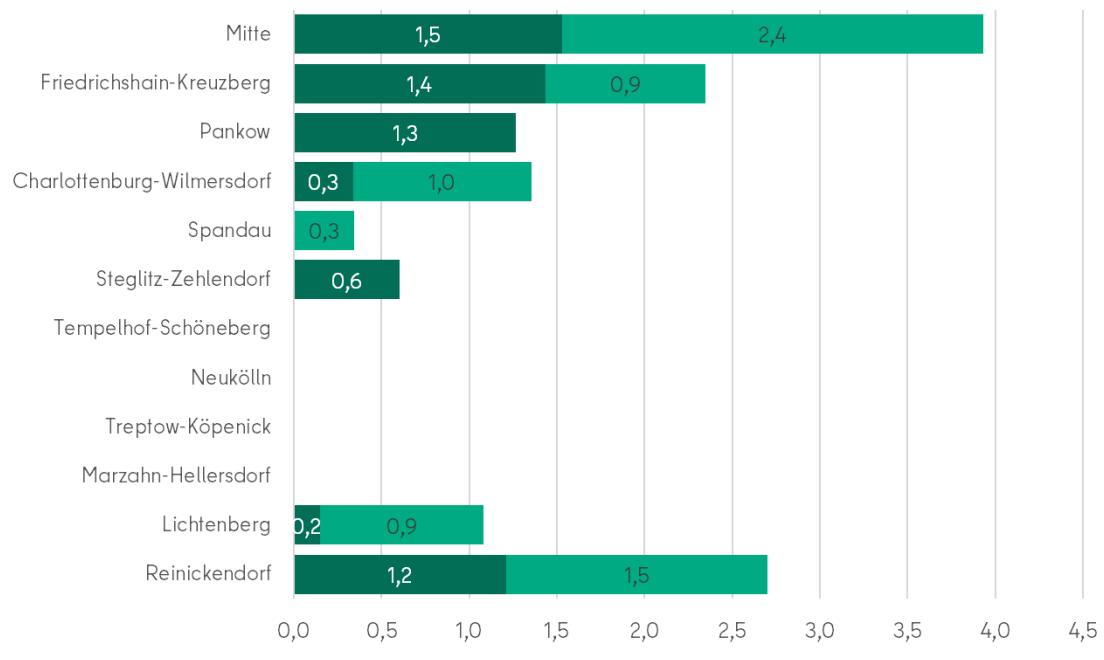
Der Radverkehrsplan gibt seit Ende 2021 für den Bau von Radverkehrsanlagen Qualitätsstandards vor. (vgl. Berliner Radverkehrsplan, Tabelle 10).

Im Jahr 2022 wurde damit begonnen, die im Vorrangnetz über das bezirkliche Radverkehrsprogramm sowie durch die Bezirke eigenfinanzierten Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Erfüllung der Qualitätsstandards zu bewerten. Da die Standards des Radverkehrsplans im Berliner Stadtgrün (Definition nach Radverkehrsplan – vgl. Radverkehrsplan des Landes Berlin. S. 20 f) nicht gelten, werden die entsprechenden Teilabschnitte nicht in die Bewertung einbezogen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass von den 2023 im Vorrangnetz (ohne Berliner Stadtgrün) umgesetzten Strecken bei 48 Prozent der Streckenlänge (6,5 von 13,6 Kilometern) die Qualitätsstandards des Radverkehrsplans eingehalten werden konnten. Da einige der in 2023 umgesetzten Strecken bzw. Projekte vor Inkrafttreten des Radverkehrsplans begonnen wurden, erfüllen noch nicht alle Projekte die mittlerweile geltenden Qualitätsstandards. Zudem können teilweise nach der Abwägung die Qualitätsstandards aufgrund von z.B. bestehenden Engstellen, Platzansprüchen des ÖPNV oder des Ladens/Liefern im öffentlichen Straßenland nicht eingehalten werden.

Abbildung 6 zeigt einerseits, wie viele Kilometer Streckenlänge von den Bezirken insgesamt im Vorrangnetz (ohne Strecken im Berliner Stadtgrün) umgesetzt wurden und andererseits, auf wie vielen Kilometern die geltenden Qualitätsstandards erfüllt wurden.

Abbildung 6 2023 im Vorrangnetz umgesetzte Streckenlänge und Qualitätsstandard nach Bezirken



In Kilometern Streckenlänge, ohne Streckenabschnitte im Berliner Stadtgrün



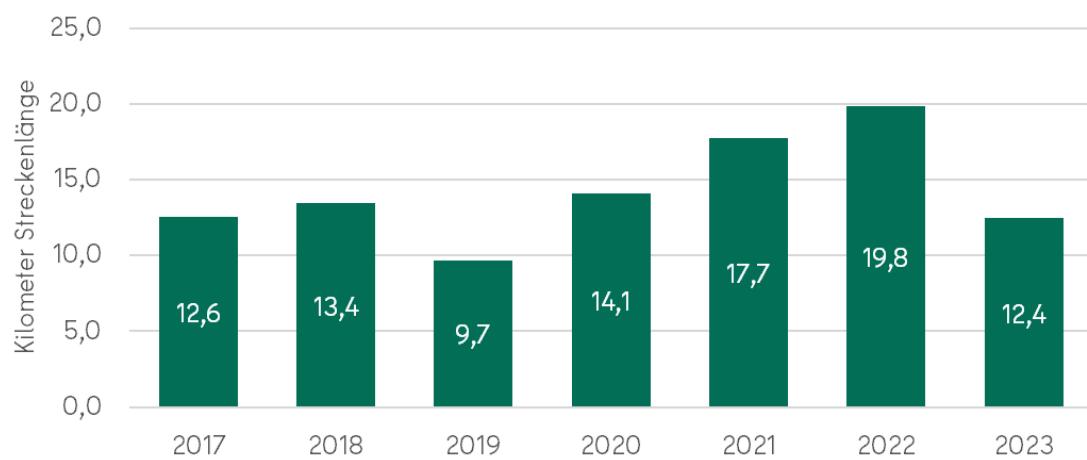
2.2.4 Bezirkliches Radverkehrsprogramm

Seit 2017 wurden im Rahmen des Bezirklichen Radverkehrs(sonder)programms der SenMVKU 6,2 Prozent des Vorrangnetzes, 2,5 Prozent des Ergänzungsnetzes und damit 3,8 Prozent des gesamten Radverkehrsnetzes fertiggestellt. Ergänzend wurden 1,9 Prozent der sonstigen Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet und 11,7 Kilometer sonstige Strecken.

Tabelle 4 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes im Bezirklichen Radverkehrsprogramms

	2017	2018	2019	2020	2021
Vorrangnetz	871	13,6	1,6%	53,9	6,2%
Ergänzungsnetz	1.505	4,9	0,3%	37,1	2,5%
Hauptverkehrsstraßen (außerhalb Radverkehrsnetz)	550	3,3	0,6%	10,5	1,9%
Sonstige Strecke		4,2		11,7	

Abbildung 7 Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms 2017 bis 2023



2.2.5 Umgestaltung von Knotenpunkten

Eine Grundlage für die (Um-)Gestaltung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bilden die Analysen der Unfallkommission. Die Maßnahmen werden meist von den jeweiligen Baulastträger umgesetzt. Das ist bei Baumaßnahmen in den meisten Fällen der Bezirk oder die für Tiefbau zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Das Umprogrammieren der Lichtsignalanlagen sowie kleinere Umbauten an Knotenpunkten erfolgten seit Beginn 2023 durch infraSignal. In Tabelle 5 sind Maßnahmen zur verkehrssicheren Umgestaltung von Knotenpunkten dargestellt, die 2023 umgesetzt wurden bzw. sich in konkreter Planung befanden und die eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern haben. Die 2023 in Planung befindlichen Maßnahmen bilden die Basis für die Umsetzung in den kommenden Jahren im Rahmen der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Tabelle 5 Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr

2023 fertiggestellte Maßnahmen			
Mitte	Brunnenstraße / Invalidenstraße	Umbau der LSA mit Signalen für indirekt linksabbiegende Radfahrende, Ergänzung der geschützten RVA in der Invalidenstraße (Lückenschluss)	Umgesetzt
Ma-He	Landsberger Allee / Rhinstraße	Einbau einer Verkehrsinsel zur Reduzierung des Abbiegeradius.	Umgesetzt
Spandau	Brunsbütteler Damm / Nennhäuser Damm	Umbau der LSA mit getrennter Signalisierung für linksabbiegendes Kfz und geänderter Führung für den Radverkehr	Umgesetzt
Fhn-Krbg	Strausberger Platz	Umbau mit Verbreiterung der Radwege und Verbesserung der Ausfahrsituation in die Lichtenberger	Umbau begonnen, Fertigstellung in 2024
2022/23 angeordnete / geplante Maßnahmen			
Ch-Wi	Straße des 17. Juni / Bachstraße	Getrennte Signalisierung für rechtsabbiegendes Kfz, umfangreicher Knotenumbau mit Gehwegvorstreckungen und tlw. geschützte	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Ch-Wi	Straße des 17. Juni/ Einsteinufer	Umbau LSA mit getrennter Signalisierung für rechts- und linksabbiegende Kfz	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Ch-Wi	Straße des 17. Juni / Salzufer	Umbau LSA mit getrennter Signalisierung für rechts- und linksabbiegende Kfz	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Ch-Wi	Goerdelerdammbrücke / Beusselstraße	Kurzfristige Maßnahme: Änderung der Signalisierung, sodass Rechtsabbieger nicht mehr auf parallel frei gegebenen Fußverkehr treffen, Schutzblinker, längerfristig: Umbau der LSA mit getrennter	Anhörung und Plananpassung für kurzfristige Maßnahme abgeschlossen, Umsetzung in 2024 vorgesehen
Fhn-Krbg	Schlesisches Tor (Oberbaumstraße - Skalitzer Straße / Köpenicker Straße - Schlesische Straße	Umbau der Kreuzung u. a. zur Verbesserung der Radverkehrsführung	Teilumsetzung ist erfolgt, Anpassungen noch im Bereich der Skalitzer Straße und Signalisierung indirekt linksabbiegender Radverkehr offen, Umsetzung 2024 vorgesehen
Fhn-Krbg	Rudi-Dutschke-Straße / Markgrafenstraße	Neubau LSA	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Fhn-Krbg	Mehringdamm / Blücherstraße - Obentrautstraße	Ummarkierung zu verbesserten Führung der Linksabbieger, eindeutige Fahrstreifenaufteilung, Rotmarkierung der Radfurten	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Fhn-Krbg / Li	Boxhagener Straße - Neue Bahnhofstraße / Hirschberger Straße - Kynaststraße	Linksabbiegeverbot, Schutzblinker, Ummarkierung Einbahnstraße Hirschberger Straße, gesicherte Führung für indirekt nach links in die Hirschberger Straße abbiegende Radfahrende	Umsetzung 2024 vorgesehen
Li	Frankfurter Allee / Gürtelstraße - Möllendorffstraße	Anpassung der Innenraummarkierung anhand der Schleppkurven, Versetzen der Haltlinien zur besseren Sicht auf Radverkehr, Schutzblinker; Planungsaufgabe Bezirk: Radweg dichter an Fahrbahn heranführen	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Ma-He	Blumberger Damm / Ceciliengasse	Sicherung des indirekt nach links abbiegenden Radverkehrs, Radfurten und vorgezogene Haltlinien, Schutzblinker	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Mitte	Karl-Liebknecht-Straße / Alexanderstraße - Memhardstraße	Bessere Führung der Linksabbieger, Verbreiterung Radverkehrsführung, Anpassung Wegweisung	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Mitte	Unter den Linden / Wilhelmstraße	Gesichertes Rechtsabbiegen von Unter den Linden in nördliche Wilhelmstraße, Verhinderung von Konflikten zwischen Linksabbieger aus nördlicher Wilhelmstraße und Radverkehr aus der südlichen Wilhelmstraße	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
Mitte	Chausseestraße / Boyenstraße	Neubau LSA	Anordnung erfolgt, Provisorium in Betrieb, Umsetzung 2024 vorgesehen
T-K	Baumschulenstraße / Sonnenallee - Süd-Ost-Allee	Umbau in der Zufahrt Sonnenallee abgeschlossen; Kreuzungsumbau mit getrennter Signalisierung für Linksabbiegende und Verbesserung der Verkehrsführung im Knoten	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen
T-K	Bellevuestr. - Salvador-Allende-Str. / Fürstenwalder Damm	Umbau zur Sicherung des zweispurigen Abbiegens	Anordnung erfolgt, Umsetzung 2024 vorgesehen



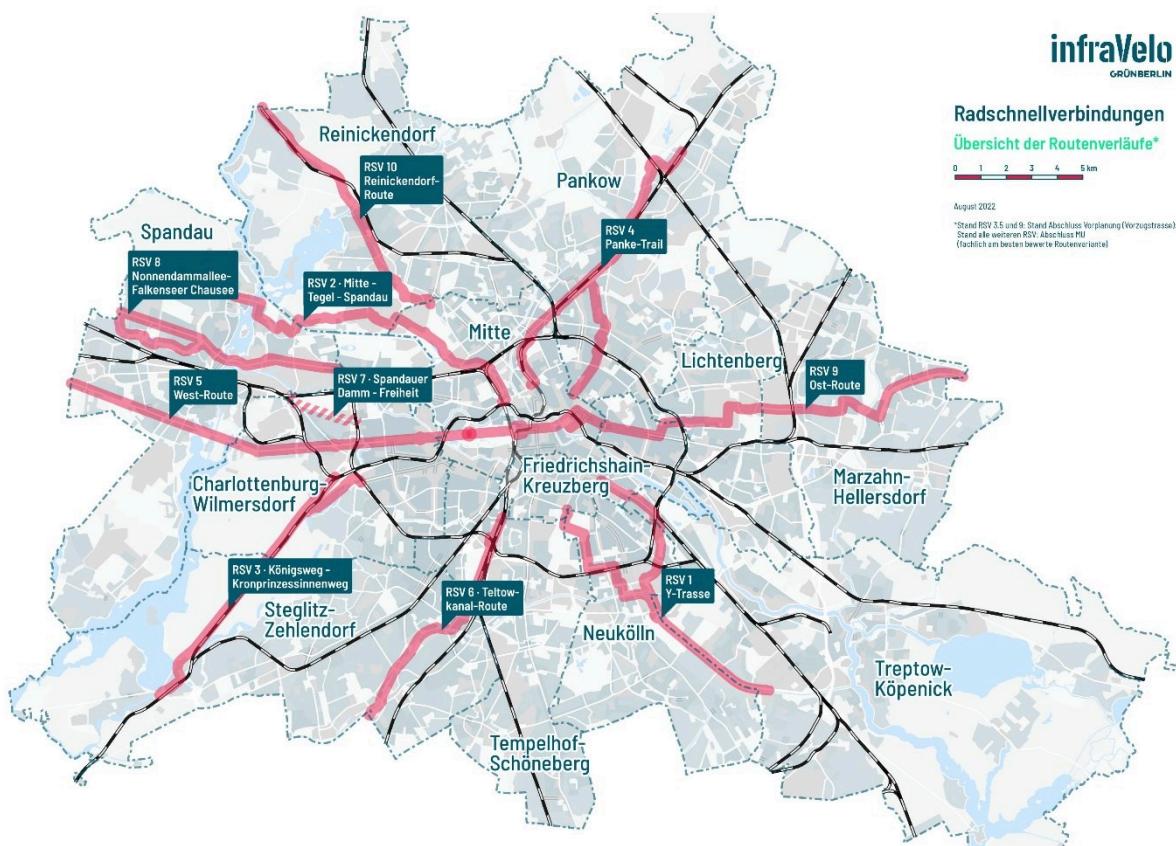
2.3 Radschnellverbindungen und Radfernwege

2.3.1 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) sind durch besondere Qualitätsstandards in der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet.

Das MobG BE gibt vor, dass in Berlin mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen gebaut werden sollen. Bisher wurden in den durchgeföhrten Machbarkeitsuntersuchungen zehn Trassenkorridore mit einer Streckenlänge von 137 Kilometern betrachtet. Für neun Trassen mit einer Streckenlänge von 134 Kilometern konnte die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen werden. Die Weiterführung der Planungen sowie die Umsetzung der einzelnen RSV über das Jahr 2023 hinaus stehen in Abhängigkeit der haushalterischen Rahmenbedingungen und der konkret für die einzelnen Projekte zur Verfügung stehenden Mittel.

Abbildung 8 Übersichtskarte möglicher Routenverläufe von Radschnellverbindungen.¹



¹ Für die RSV 7 " Spandauer Damm - Freiheit" ist die Machbarkeit nicht gegeben, da nur 3,4 Kilometer der Strecke als Radschnellverbindung umsetzbar wären.

Für die drei Trassen der RSV 3, 5 und 9 konnte bereits im zweiten Halbjahr 2023 mittels Prüfung der Vorplanungsunterlagen (VPU) durch die zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen die Vorplanung abgeschlossen und die Entwurfsplanung begonnen werden. Bei den anderen Trassen wurde in 2023 die Vorplanung weitergeführt. Im Rahmen dieser wurden u.a. die machbaren Routenvarianten geprüft und miteinander verglichen. Dabei wurden neben Kriterien für Radfahrerinnen und Radfahrer auch Umwelt- und Naturschutzaspekte und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie weitere Aspekte wie Flächenverfügbarkeit und Interessen der Anliegenden berücksichtigt. Ferner umfasste dies Vermessungsleistungen und Sicherheitsaudits, Baugrundgutachten sowie die Beauftragung von Grundlagenermittlung und Vorplanung für notwendige Ingenieurbauwerke wie Brücken.

Tabelle 6 Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen mit jeweiligem Stand



RSV 1 „Y-Trasse“	ca. 20,2 km	Von Adlershof nach Neukölln und Kreuzberg	Laufende Vorplanung
RSV 2 „Trasse Mitte - Tegel - Spandau“	ca. 14,4 km	Von Mitte nach Spandau, mit Anbindung an den ehemaligen Flughafen Tegel	Grundlagenermittlung im westlichen Teil (in Abhängigkeit anderer städtebaulicher Projekte) und Vorplanung im südöstlichen Teil gemeinsam mit der RSV 10
RSV 3 „Trasse Königsweg - Kronprinzessinnenweg“	ca. 13,8 km	Vom Wannsee durch den Grunewald bis zur Messe Nord und zum Kurfürstendamm	Vorplanungsunterlagen bestätigt; laufende Entwurfsplanung
RSV 4 „Panke-Trail“	ca. 18,4 km	Vom S-Bahnhof Karow über den S-Bahnhof Pankow bis zum Nordbahnhof und zur Torstraße	Laufende Vorplanung
RSV 5 „West-Route“	ca. 15,3 km	Von Spandau über die Heerstraße bis zum Tiergarten	Vorplanungsunterlagen bestätigt; laufende Entwurfsplanung
RSV 6 „Teltowkanalroute“	ca. 8,8 km	Entlang des Teltowkanals bei Teltow durch Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg bis zum Südkreuz	Laufende Vorplanung
RSV 8 „Trasse Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee“	ca. 11,9 km	Von der Stadtgrenze in Spandau bis zum Jakob-Kaiser-Platz in Charlottenburg-Wilmersdorf	Laufende Vorplanung
RSV 9 „Ost-Route“	ca. 23,0 km	Vom Tiergarten über die historische Mitte, die Karl-Marx-Allee, Lichtenberg bis zur Stadtgrenze in Marzahn-Hellersdorf bei Hönow	Vorplanungsunterlagen bestätigt; laufende Entwurfsplanung
RSV 10 „Reinickendorf-Route“	ca. 10,8 km	Von Heiligensee durch Reinickendorf bis zum Kurt-Schumacher-Platz	Laufende Vorplanung

2.3.2 Radfernwege

Berlin ist Start- und Zielpunkt zahlreicher, attraktiver Radfernwege. Diese sind touristisch ausgerichtet und führen nicht auf direktem Wege von A nach B, sondern zumeist auf separaten Radwegen, entlang touristischer und historischer Stätten und durch die Natur. Da sie sich mit dem Berliner Radverkehrsnetz überschneiden oder es ergänzen, stellen sie abschnittsweise auch für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen dar.

Der Wasserweg am Spreepark ist seit dem Sommer 2023 fertiggestellt. Damit gibt es nun eine durchgängige Verbindung zwischen dem Treptower Park und dem Spreepark bzw. dem neu gestalteten Eierhäuschen.

Für den Teilabschnitt des Spree-Rad- und Wanderwegs zwischen Schlosspark Charlottenburg und Spandauer Horn wurde die Entwurfsphase für den größten Teil des Abschnitts abgeschlossen und

der Öffentlichkeit in einem Pressegespräch sowie Verbandsvertreterinnen und -vertretern vorgestellt.

Die Weiterführung der Planungen sowie die Umsetzung der einzelnen Projekte über das Jahr 2023 hinaus stehen in Abhängigkeit der haushalterischen Rahmenbedingungen und der konkret für die einzelnen Projekte zur Verfügung stehenden Mittel.

3 FAHRRADABSTELLANLAGEN

3.1 Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum

Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“

Aus dem Programm „Fahrradbügel für Berlin“ erhalten Bezirke aus Landesmitteln finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum. Im Jahr 2023 wurden 2570 Stellplätze geschaffen. Mit dem Programm entstehen in der Regel zwei Stellplätze pro Fahrradbügel; teilweise werden auch andere Bautypen von Abstellanlagen finanziert, zum Beispiel Lastenfahrradbügel und Fahrradboxen.

Abbildung 9 gibt einen Überblick über die mit dem Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ von 2017 bis 2023 finanzierten Stellplätze. Aus diesem Förderprogramm wurden in diesem Zeitraum insgesamt rund 26.892 Stellplätze im gesamten Stadtgebiet errichtet. Abstellanlagen, die aus Bezirksmitteln oder anderen Fördermitteln errichtet wurden, werden seit 2022 durch die Bezirke in die infraVelo Datenbank eingepflegt. Über die Vollständigkeit der bisher eingetragenen Daten kann (noch) keine Aussage gemacht werden.

Daher ist die Darstellung in Abbildung 11 gegebenenfalls nicht vollständig, zeigt aber die Aktivitäten der Bezirke, verschiedene Finanzquellen zu nutzen. Die tatsächliche Zahl der berlinweit errichteten Fahrradabstellanlagen liegt jedoch auf jeden Fall deutlich über den oben dargestellten.



Abbildung 9 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ (Kapitel 0730) 2017 bis 2023 (Stellplätze, Berlin gesamt)

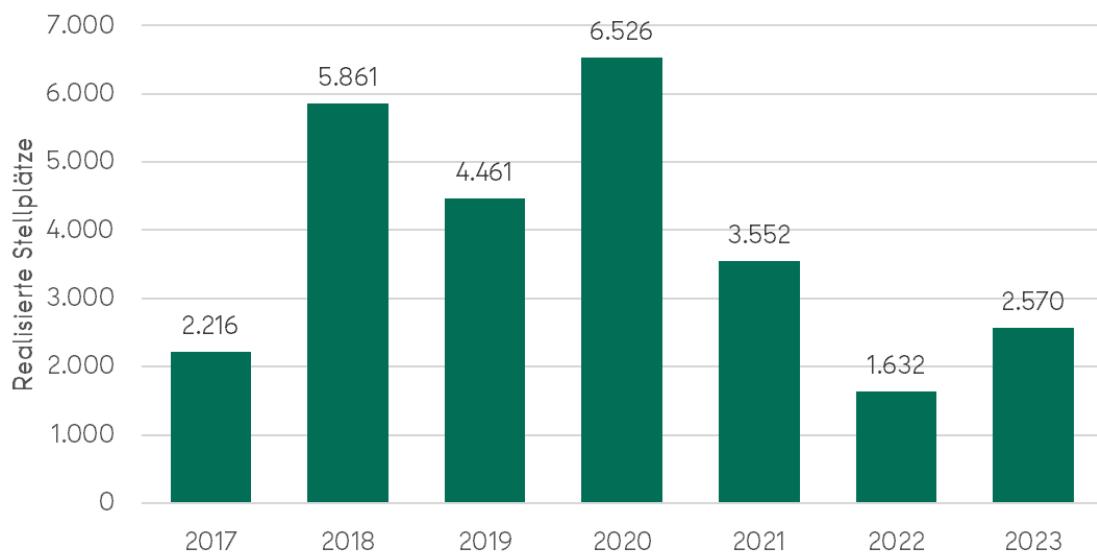
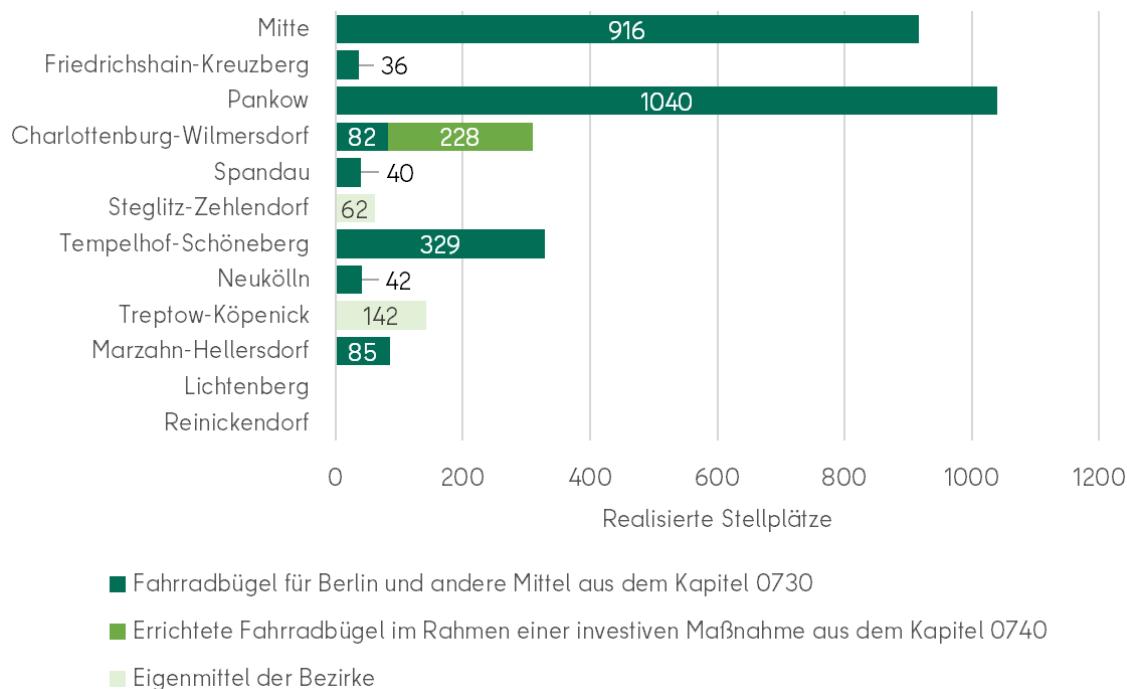


Abbildung 10 Neue Stellplätze 2023 nach Bezirken (Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“, errichtet im Rahmen einer neuen Verkehrsanlage oder über Eigenmittel des Bezirks)





3.2 Abstellen von Fahrrädern an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

3.2.1 Fahrradparkhäuser

Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und den Umstieg zwischen Rad und ÖPNV zu erleichtern, erfolgten Standort- und Potenzialanalysen zum Fahrradparken an S- und U-Bahnhöfen. In den Analysen wurden unter anderem die Bedarfe für Fahrradstellplätze an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV für das Jahr 2030 ermittelt und potenzielle Flächen für Fahrradstellplätze identifiziert.

Für die vorbereitende Planung von Fahrradparkhäusern wurden über ein EU-weites Vergabeverfahren drei Unternehmen über Rahmenverträge gebunden. Über diese Rahmenverträge werden an ausgewählten ÖPNV-Stationen zweistufige Konzepte erstellt: je eine Machbarkeitsuntersuchung (Stufe 1) und ein Betriebskonzept mit Bedarfsplanung (Stufe 2). In Stufe 1 wird geprüft, ob an der ausgewählten ÖPNV-Station ein Fahrradparkhaus umsetzbar ist und anschließend eine Vorzugsvariante ermittelt. In Stufe 2 wird für die Vorzugsvariante ein Betriebskonzept mit Bedarfsplanung erstellt.

Tabelle 7 Geplante Fahrradparkhäuser in Berlin und Umsetzungsstand

Bahnhof	Stand	Bedarf (Plätze)	Status
Bahnhof Ostkreuz	offen	2000/400	Bedarfsprogramm bestätigt
Bahnhof Schöneweide	2025	1.051 /210	Planungsleistung vergeben
Bahnhof Mahlsdorf	2027	700/175	Betriebskonzept mit Bedarfsplanung abgeschlossen
Bahnhof Haselhorst	offen	360/60	Betriebskonzept mit Bedarfsplanung abgeschlossen
Bahnhof Landsberger Allee	offen	556/124	Betriebskonzept mit Bedarfsplanung abgeschlossen
Bahnhof Pankow	offen	1.700/340	Betriebskonzept mit Bedarfsplanung vorgesehen
Bahnhof Hauptbahnhof	offen	1.345/269	Flächenabstimmung



Die Weiterführung der Planungen sowie die Umsetzung der einzelnen Projekte über das Jahr 2023 hinaus stehen in Abhängigkeit der haushalterischen Rahmenbedingungen und der konkret für die einzelnen Projekte zur Verfügung stehenden Mittel.

3.2.2 Neue rechtliche Grundlage für Fahrradabstellanlagen

Im Jahr 2023 wurde am 3. November das Allgemeine Zuständigkeitsgesetzes (AZG)² geändert. Mit AZG-Änderung ist die Hauptverwaltung nunmehr zuständig für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Fahrradabstellanlagen

- a) mit berlinweitem Buchungs- und Zugangssystem;
- b) an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs, soweit für die Fahrradabstellanlagen ein Einzelstandssicherheitsnachweis erforderlich ist; und
- c) auf Flächen der Deutsche Bahn AG.

Damit ist die Planung für Fahrradparkhäuser und größeren Sammelanlagen aus einer Hand möglich. Für die nicht in der vorgenannten Aufzählung a) bis c) aufgeführten Fahrradabstellanlagen liegt die Zuständigkeit für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung weiterhin bei den Berliner Bezirken.

In Absprache mit den Bezirken erfolgte die Konzeption einzelner Fahrradparkhäuser und zugangsgesicherten Anlagen (wie Sammelschließanlagen und Fahrradboxen), die mit dem berlinweitem Buchungs- und Zugangssystem ausgestattet sein sollen, in Vorleistung durch SenMVKU.

3.3 Abstellanlagen auf privaten Raum

Einen Überblick über die im privaten Raum erstellen Fahrradabstellplätze gibt es nicht obwohl die Notwendigkeit der Errichtung in der Berliner Bauordnung geregelt ist. Der § 49 gibt vor, dass Abstellplätze für Fahrräder auf dem Baugrundstück oder auf den davor gelegenen öffentlichen Flächen zu schaffen sind. Wenn dies nicht möglich ist darf die Herstellung der Abstellplätze für Fahrräder durch Zahlung eines Ablösebetrages vor Baubeginn ersetzt werden. Die Ablösebeträge wurden von der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen per Rechtsverordnung innerhalb des S-Bahnringes auf 500 Euro pro Stellplatz und außerhalb des S-Bahnringes auf 250 Euro je Stellplatz festgelegt.

² Quelle: Anlage Allgemeiner Zuständigkeitskatalog (ZustKat AZG) (zu § 4 Abs. 1 Satz 1) Aufgaben der Hauptverwaltung außerhalb der Leitungsaufgaben (Planung, Grundsatzangelegenheiten, Steuerung, Aufsicht) Nr. 10 Hoch- und Tiefbau; Wasserwirtschaft; Verkehr Absatz 3, <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-VwZustGBErahmen>)



Eine Abfrage durch die Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen bei den Bezirken ergab für das Jahr 2023 die in Tabelle 8 dargestellte Anzahl der abgelösten Fahrradabstellanlagen und die Höhe der Ablösebeträge.

Tabelle 8 Anzahl abgelöster Stellplätze und Höhe der finanziellen Ablösung im Jahr 2023

Mitte	236	31.500 € / 118.000€*
Friedrichshain-Kreuzberg	42	21.000 €
Pankow	0	0 €
Charlottenburg-Wilmersdorf	k.A.	255.000 €
Spandau	462	115.500 €
Steglitz-Zehlendorf	k.A.	k.A.
Tempelhof-Schöneberg	k.A.	10.000 €
Neukölln	k.A.	k.A.
Treptow-Köpenick	0	0 €
Marzahn-Hellersdorf	7	1.750 €
Lichtenberg	114	28.500 €
Reinickendorf	0	0 €

* Betrag wurde bisher nur anteilig abgerufen



4 HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES

4.1 Transparenz – Information der Öffentlichkeit

4.1.1 Informationsveranstaltung auf der VELOBerlin

Die Fahrradmesse VELOBerlin ist eine der zentralen Publikumsveranstaltungen für den Fahrradverkehr in Berlin. Sie ist zugleich eine wichtige Plattform für Initiativen und Aktive rund um die Mobilitätswende. Die für Mobilität und Verkehr zuständige Senatsverwaltung beteiligte sich gemeinsam mit der infraVelo 2023 unter dem Dach von „Fahrrad Berlin“ an der Veranstaltung, um über die Ziele und Projekte der Radverkehrsplanung zu informieren und den Austausch der Aktiven zu fördern. Unter dem Motto „Sag uns, wie du fährst“ vermittelte der „Fahrrad Berlin“-Messestand die zentralen Planungen und Ergebnisse des Landes Berlin zum Radverkehr und ging im Rahmen einer Mitmachwand in einen Austausch zu Wünschen und Bedürfnissen der Radfahrenden.

Auf der VELOBerlin 2023 verlieh die damalige Mobilitätssenatorin Manja Schreiner den Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ (vgl. 4.2.1.) als Teil des Messeprogramms. Die Verteilung von Kindersicherheitswesten machte niedrigschwellig auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam und schuf eine weitere Möglichkeit für ein positives Erlebnis der Dachmarke.

4.1.2 Präsenz auf dem 8. Nationalen Radverkehrskongress NRVK in Frankfurt (Main)

Der deutschlandweit größte Kongress für den Radverkehr fand am 20. und 21. Juni 2023 in Frankfurt (Main) statt.

An dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) organisierten Kongress nahmen über 700 Fachleute aus Planungspraxis, Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Bund, Ländern und Kommunen teil, um in diversen Fachforen, Vorträgen, Panels und Exkursionen über Entwicklungen und Potenziale des Radverkehrs zu diskutieren und miteinander ins Gespräch zu kommen. Höhepunkt der Veranstaltung war die Verleihung des 23. Deutschen Fahrradpreises.

Die für Mobilität und Verkehr zuständige Senatsverwaltung präsentierte zusammen mit infraVelo die Radverkehrsentwicklung und -vorhaben des Landes Berlin an einem Ausstellungsstand und nahm aktiv an zahlreichen Programmformaten teil.

4.2 Wertschätzung – Etablierung einer Fahrradkultur

4.2.1 Engagementpreis „Fahrrad Berlin“

Am 6. Mai wurde der Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ 2023 im Rahmen der Fahrradmesse VELOBerlin von der damaligen Senatorin Manja Schreiner verliehen. Mit diesem Preis werden seit 2017 besondere Leistungen und Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens gewürdigt. Ziel ist es,



das vielfältige Engagement der Berliner Fahrrad-Community ebenso wie die Arbeit der Bezirke sichtbarer zu machen. Die ausgezeichneten Projekte sollen als Beispiel und Vorbild gelten und zu weiteren Aktionen motivieren.

Zum Leitthema „Unterwegs im Netz“ zeichnete der Preis in 2023 Personen und Projekte aus, die das Radfahren über digitale Formate wie Podcasts oder Blogs fördern, über das Thema informieren und diskutieren. Die ausgezeichneten Projekte sprechen unterschiedliche Zielgruppen an, befassen sich mit aktuellen Themen und motivieren zum Radfahren.

Folgende Initiativen erhielten 2023 den Engagementpreis:

- Ana Teresa Burgueño Hopf und Bjarne Lotze für die Gründung des Podcasts „Raumcast“, der von Studierenden der Technischen Universität Berlin produziert wird. Ziel des Formats ist es, der Hörerschaft einen tieferen Einblick in die Spannungsfelder Stadt und Mobilitätswende zu geben. Episoden wie „Urbane Fahrradkulturen“ oder „Mach deinen Kiez autofrei“ informieren zu den Themen Radverkehr und Mobilität.
- Juliane Schumacher für den Blog „Radelmädchen“. Die Autorin schreibt über Erlebnisse als Großstadtradlerin, informiert über Veranstaltungen, Fahrradtouren und Produkte rund ums Fahrrad und animiert zum Radfahren im Alltag, in der Freizeit, in und um Berlin. Der Blog erreicht eine außerordentliche Bandbreite.
- Daniela Pensold für die Plattform „wecyclebrandenburg“. Frau Pesold motiviert und inspiriert mit detailliert und anschaulich beschriebenen Fahrradtouren zum Fahrradfahren ins Berliner Umland. Leserinnen und Lesern werden passende Ausflugsziele für unterschiedliche Bedürfnisse empfohlen, zusammen mit nützlichen Tipps, Eckdaten und einem genauen Streckenplan.
- Weitere Informationen zum Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ sind zu finden unter: www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/engagementpreis-fahrrad-berlin/

4.3 Aktivierung und Service

4.3.1 Kampagne „STADTRADELN“

„Beweg was!“ war im Jahr 2023 das Motto des Berliner STADTRADELN, das vom 1.-21. Juni stattfand. Rund 28.000 Berlinerinnen und Berliner nahmen teil – über 40 Prozent mehr als im Vorjahr. Gemeinsam legten sie über 6.572.000 Kilometer mit dem Fahrrad zurück und verhinderten dabei gut 1.065 Tonnen CO₂ im Vergleich zur Fahrt mit dem Auto. Die fast 1.270 Teams fanden sich unter anderem in Unternehmen, Verwaltungen, Vereinen, (Hoch-)Schulen und in den Bezirken. Dank der wachsenden Beteiligung gelang es Berlin, den ersten Platz im bundesweiten Vergleich unter den Kommunen über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu belegen.

In Berlin wird die Aktion STADTRADELN als Kooperationsprojekt der für Mobilität und Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und des ADFC Berlin realisiert. Als Medienpartnerinnen und Medienpartner wurden auch 2023 der Radiosender rbb 88.8 und das Nachbarschaftsnetzwerk

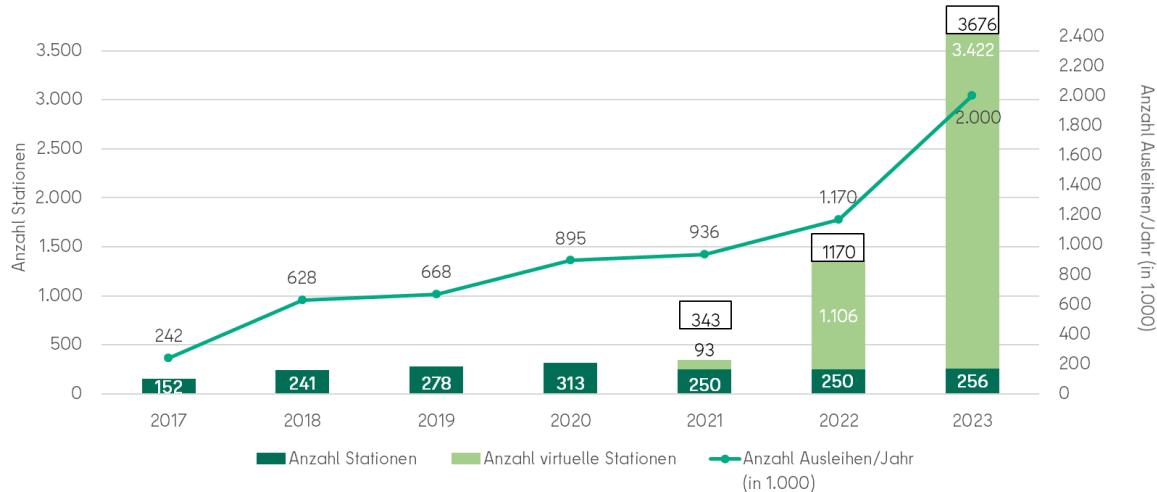


nebenan.de gewonnen. Zu den Aktionen gehörten ein Auftakt auf dem Umweltfestival, inklusive eines Radchecks, und der Möglichkeit zum Bedrucken von Aktions-T-Shirts, sowie eine Begleitung der vorher stattfindenden ADFC-Sternfahrt. Ein im Auftrag der Aktion durchgeführtes bewachtes Fahrradparken bot vor Ort einen konkreten Mehrwert und verstärkte die Präsenz des STADTRADELN unter den Berliner Radfahrerinnen und Radfahrern. Auch gemeinsame Radtouren sowie die Einbindung von Fahrradläden als Multiplikatoren sind feste Bestandteile der Kampagne.

Gemeinsam Fahrradkilometer sammeln und das Klima schonen: Das ist die Idee der bundesweiten Kampagne STADTRADELN des Klima-Bündnis e. V. Das Land Berlin beteiligt sich seit 2016 daran, organisiert von der für Mobilität und Verkehr zuständigen Senatsverwaltung. Die Ziele: möglichst viele Menschen für das Radfahren im Alltag zu gewinnen, das Bewusstsein für fahrradfreundliche Städte zu stärken und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

4.3.2 Leihradsystem

Abbildung 11 Entwicklung des Leihradsystems seit 2017



* über die exakte Zahl der virtuellen Stationen vor 2021 lagen zum Zeitpunkt der Berichterstellung keine Angaben vor

Der Sachstand des öffentlichen Leihfahrradsystems stellte sich 2023 wie folgt dar:

- das System verfügte über rund 6.200 aktive Räder
- Im Dezember 2023 bot das System 3.676 Stationen insgesamt, davon 1788 Stationen innerhalb des S-Bahn-Rings und 1886 Stationen außerhalb des S-Bahn-Rings. Rund 256 davon waren baulich errichtete Stationen, die weiteren Stationen sind ohne bauliche Einrichtungen für die Nutzung verfügbar (sogenannte virtuelle Stationen).



Tabelle 9 Stationsverteilung des öffentlichen Leihfahrradsystems 2023

Mitte	635	527	108
Friedrichshain-Kreuzberg	507	491	16
Pankow	309	141	168
Charlottenburg-Wilmersdorf	469	341	128
Spandau	103	0	103
Steglitz-Zehlendorf	238	0	238
Tempelhof-Schöneberg	252	142	110
Neukölln	219	122	97
Treptow-Köpenick	384	25	359
Marzahn -Hellersdorf	221	0	221
Lichtenberg	263	1	262
Reinickendorf	76	0	76
Summe	3676	1790	1886

Stand: Dezember 2023

- Ergänzt wird das System durch eine stetig wachsende Rückgabezone. Weit über das Kerngebiet des S-Bahn-Rings hinaus können Räder flexibel auch außerhalb von Stationen (kostenpflichtig) zurückgegeben werden. Die deutliche Erhöhung der Stationsanzahl und die Ausweitung des kostenpflichtigen Free-Floating in die Randbezirke hat bemerkenswerte Erfolge mit sich gebracht, die sich in den Ausleihzahlen, geringen Vandalismus-Quoten und hohen Aktivradquoten seit Sommer 2022 widerspiegeln.
- Über zwei Millionen Fahrten wurden 2023 mit den Leihfahrrädern des öffentlichen Fahrradverleihsystems zurückgelegt. Die Nachfragesteigerung um 72 Prozent gegenüber dem Vorjahr zeigt eine besonders deutliche Steigerung der Ausleihzahlen und reiht sich in die positive Entwicklung des Leihradangebotes der vergangenen Jahre ein. Im Jahr 2022 verzeichnete das öffentliche Fahrradverleihsystem insgesamt 1,18 Millionen Ausleihen. Stärkster Ausleihmonat im Jahr 2023 war der September mit mehr als 260.000 Ausleihen, schwächster Monat der Februar 2023 mit rund 67.000 Ausleihen. Die Fahrtzahl hat sich damit sowohl insgesamt, wie auch mit Blick auf die einzelnen Monate deutlich erhöht.



- Die Ausleihen liegen dabei auf Grund der permanent hohen Anzahl der Räder auf der Straße im generell nachfrageschwächeren Winter bei immer noch mehr als 0,5 Ausleihen je Rad/Tag (Januar 2023), im September 2023 bei insgesamt höherer Nachfrage bei 1,5 Ausleihen je Rad/Tag.
- Fahrten mit demselben Ausgangs- wie Zielpunkt (Rundfahrt, vorrangig Freizeit und Tourismus) machen im Jahresverlauf 2023 recht geringe 76.000 Fahrten aus. Der Schwerpunkt liegt bei Fahrten, deren Start- und Zielpunkt sich unterscheiden.
- Im Jahr 2023 manifestierte sich die relativ geringe Fahrtzeit je Nutzung weiter (1.8 Mio. Fahrten unter 30 min Dauer), was für die Erreichung der avisierten verkehrlichen Ziele spricht.

Seit April 2023 ist das öffentliche Fahrradverleihsystem in allen Berliner Bezirken vertreten. Die räumliche Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgt stringent. Innerhalb des Kerngebiets sind mittlerweile sämtliche S- und U-Bahnhöfe sowie Haltestellen der Tram mit mindestens einer Station des öffentlichen Fahrradverleihsystems ausgestattet. Der Stationsausbau entlang von S- und U-Bahnlinien wurde auch außerhalb des Rings weitergeführt. Das System steht dabei auch weiterhin in enger Verknüpfung mit Jelbi und bedient sämtliche Jelbi-Standorte.

4.3.3 Winterdienstkonzept

Der Radverkehrsplan des Landes Berlin sieht vor, die bisherige Vorgehensweise der winterdienstlichen Behandlung von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet zu überarbeiten – insbesondere um den Ansprüchen des Radverkehrs in Zukunft besser gerecht zu werden. Das betrifft zum einen technische Lösungen, aber auch Anforderungen an die Häufigkeit der Schneebeseitigung. Der Radverkehrsplan führt in Kapitel 3.3.5.3 den Arbeitsauftrag zum Winterdienst aus und definiert entsprechende Anforderungen.

Um diesen Qualitätsansprüchen gerecht zu werden, wurde im Jahr 2023 in einer Projektarbeitsgruppe (AG) der SenMVKU, der BSR und der GB infraVelo GmbH ein spezielles Winterdienstkonzept erarbeitet, das die notwendigen Maßnahmen und Verantwortlichkeiten enthält. Im Kern sieht das Konzept vor, für den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen die Einsatzstufen R1 und R2 neu zu schaffen und parallel zum existierenden Streuplan für den Kfz-Verkehr (E1 und E2) aufzubauen.

R1 soll im Vorrangnetz angewendet werden, auf Hauptverkehrsstraßen und in Fahrradstraßen, R2 im Ergänzungsnetz. Ausnahmen für die Salzstreuung gelten für Abschnitte im Berliner Stadtgrün (Definition nach Berliner Radverkehrsplan) sowie auf Radwegen im Seitenraum. Das Konzept wurde in 2023 in die Fachbeteiligung gegeben und soll noch in 2024 in Kraft treten.

In der Konsequenz des Winterdienstkonzeptes für den Radverkehr muss in erster Linie das Straßenreinigungsgesetz (StrReinG) geändert werden. Um den Veränderungen in der Radverkehrsinfrastruktur sowie den Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen des Radverkehrs bereits vor dem Inkrafttreten des Winterdienstkonzeptes gerecht zu werden, wurden bereits 2023 viele Fahrradstraßen in die Einsatzstufe E1 des aktuellen Streuplans mit aufgenommen. Insgesamt sind 62 Fahrradstraßenabschnitte (53 neu in 2023) hier von der BSR aufgenommen.

4.4 Ordnungspolitische Maßnahmen

4.4.1 Verkehrskontrollen

Tabelle 10 zeigt die Entwicklung der im Rahmen von Verkehrskontrollen festgestellten Tatbestände zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen insgesamt und die Zahl der eingeleiteten Gebührenverfahren für die Umsetzung von Fahrzeugen.

Tabelle 10 Festgestellte Tatbestände und eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen von Fahrzeugen

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Festgestellte Tatbestände zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen	35.820	43.788	47.999	28.961	28.871	24.043	31.189
Eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen bei festgestellten Tatbeständen zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen	1.710	1.812	2.477	1.660	2.127	1.536	1.860
Anteil an den festgestellten Tatbeständen	5%	4%	5%	6%	7%	6%	6%

Quelle: Polizei Berlin

4.4.2 Kontrollen der Fahrradstaffel und der Fahrradstreifen

Hauptaufgabe der zentralen polizeilichen Fahrradstaffel ist die Überwachung des Straßenverkehrs mit ganz überwiegendem Bezug zum Verhalten von und gegenüber Radfahrerinnen und Radfahrern. Das Einsatzgebiet umfasste 2023 nach wie vor die östliche und westliche Innenstadt, den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und den Bereich Nord-Neukölln. Es deckt somit den gesamten Berliner Innenstadtbereich innerhalb des S-Bahnringes ab. Für das übrige Stadtgebiet wurden im Januar 2021 die sogenannten „Streifendienste Verkehrsüberwachung Rad“ eingerichtet. Die Ausrüstung und Aufgaben der Fahrradstreifen sind mit denen der Fahrradstaffel identisch.

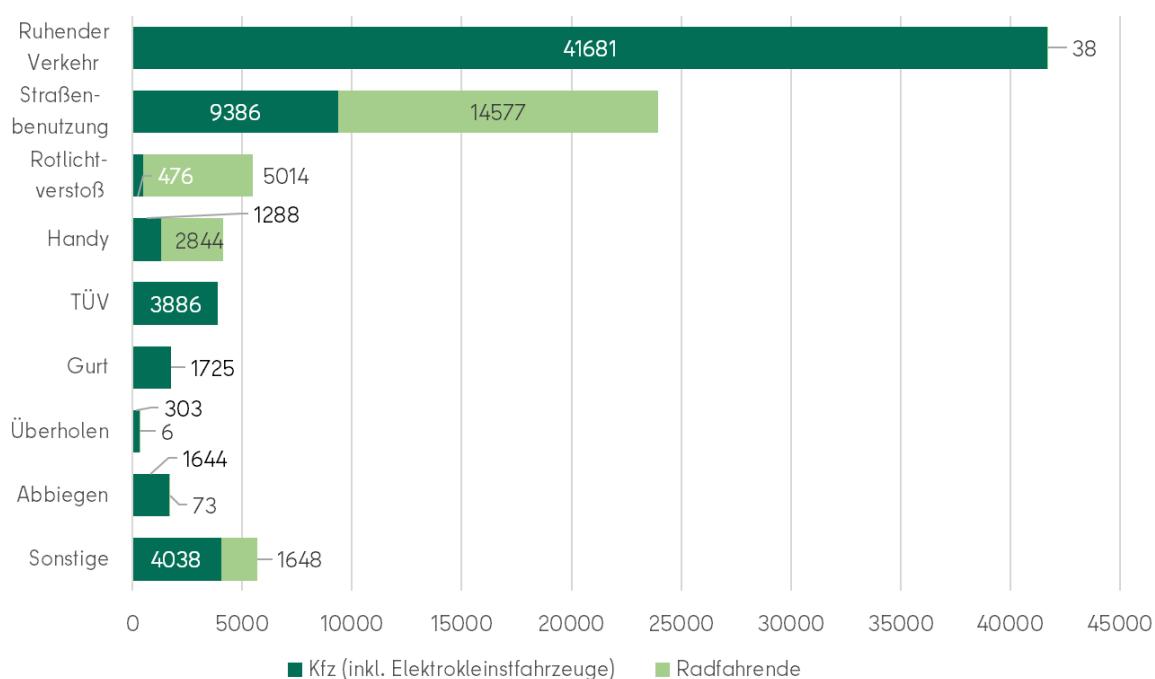
Im Jahr 2023 haben Fahrradstaffel und Fahrradstreifen insgesamt 89.533 Verkehrsordnungswidrigkeiten sanktioniert. Die daraus eingenommenen Verwarnungs- und Bußgelder beliefen sich auf rund 3,1 Mio. Euro.

Abbildung 13 zeigt die Art der in den Jahren 2023 durch die Fahrradstaffel und die Fahrradstreifen geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten differenziert nach der Verkehrsbeteiligung. 70 Prozent dieser Ordnungswidrigkeiten wurden von Kraftfahrzeugführenden (inkl. der Nutzenden von Elektrokleinstfahrzeugen) begangen, 30 Prozent von Radfahrerinnen und Radfahrern. Die am häufigsten geahndete Ordnungswidrigkeit betrifft den Ruhenden Verkehr, also das Falschparken von Kfz. Bei den Radfahrerinnen und Radfahrern sind Missachtungen der



Regeln zur Straßenbenutzung (zum Beispiel Nutzung des Gehwegs, Nichtbenutzung eines benutzungspflichtigen Radwegs, Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot) sowie Rotlichtverstöße die am häufigsten geahndeten Tatbestände. Die Gruppe der „Sonstigen Tatbestände“ beinhaltet zu großen Teilen Beleuchtungsmängel an Fahrrädern und die unzulässige Mitnahme von Personen auf E-Scootern.

Abbildung 12 2023 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifen sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligung



Quelle: Polizei Berlin

5 MONITORING UND EVALUATION

5.1 Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans

Der Berliner Radverkehrsplan gliedert sich in die folgenden sechs Handlungsfelder:

- Radverkehrsnetz Berlin
- Standards zur Führung des Radverkehrs
- Fahrradparken
- Information und Service
- Monitoring und Evaluation und
- Voraussetzungen für die Umsetzung.



Ein zentraler Teil des Radverkehrsplans ist der Maßnahmenplan mit 123 Maßnahmen, die sich in die folgenden Kategorien eingruppieren lassen:

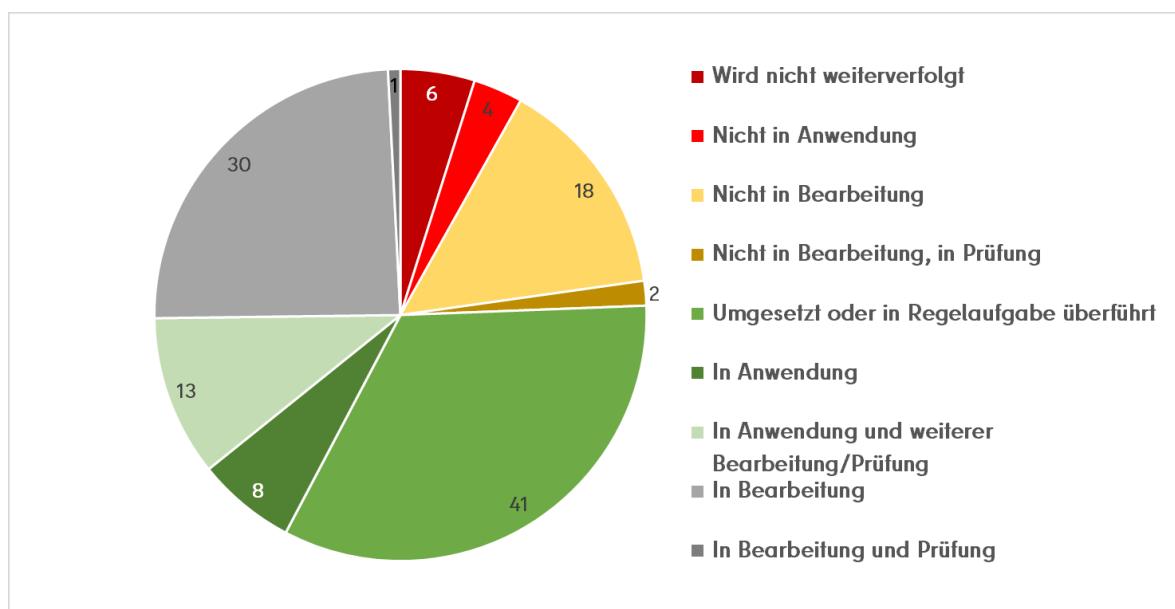
- konkrete Projekte, für die ein Fertigstellungstermin definiert ist,
- Projekte, für die kein Fertigstellungstermin definiert ist,
- Aufgaben, die dauerhaft zu bearbeiten sind (Regelaufgaben) und
- Vorgaben für das Verwaltungshandeln.

Teilweise änderte sich die Eingruppierung im Laufe der Umsetzung. Im Rahmen des Monitorings wurden die 123 Maßnahmen unter anderem im Hinblick auf die im Radverkehrsplan gesteckten Fristen bewertet und so der Umsetzungsstand des Maßnahmenplans analysiert.

Abbildung 13 zeigt den Umsetzungsstatus des Maßnahmenplans zum 31.12.2023. In Anlage 3 ist der jeweilige Status für alle 123 Maßnahmen dargestellt.

Innerhalb des ersten Jahres nach Inkrafttreten des Radverkehrsplans wurden 40 Maßnahmen umgesetzt bzw. in Regelaufgaben überführt.

Abbildung 13 Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans (Stand: 31.12.2023)



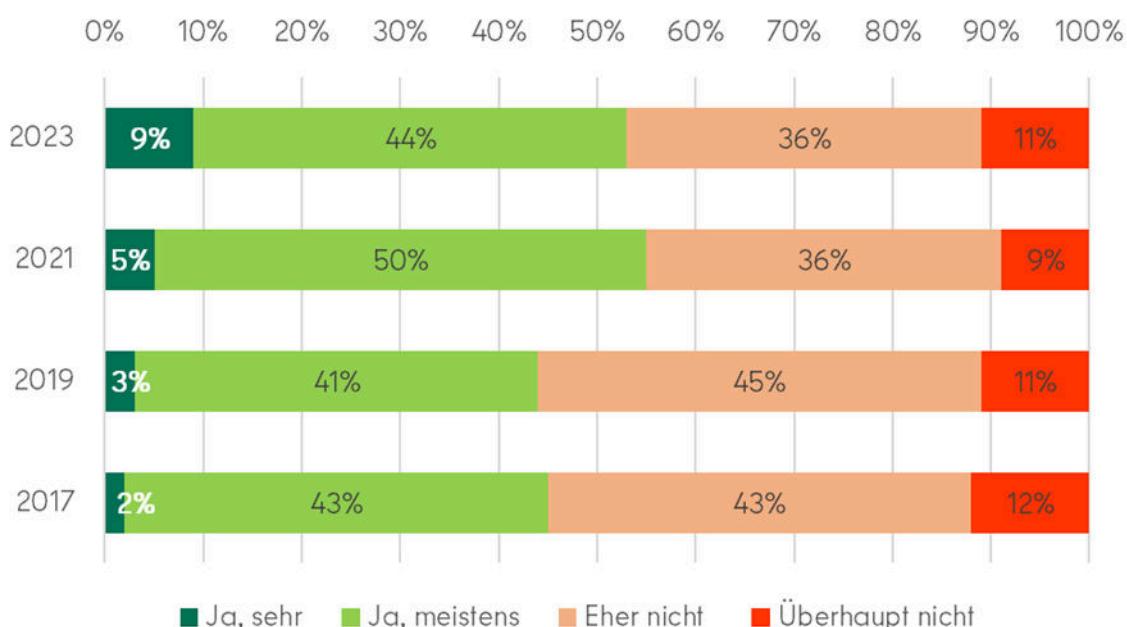


5.2 Subjektives Sicherheitsempfinden

Ein Ziel des Radverkehrsplans ist es, das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden zu verbessern. Je sicherer sich die Menschen fühlen, desto mehr fahren sie Fahrrad. Das Sicherheitsgefühl ist auch ein wichtiger Indikator für die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen der Befragungen des Fahrradmonitors, der alle zwei Jahre durchgeführt wird, wurde auch das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden in Berlin thematisiert. 53% der Befragten gaben an, dass sie sich sehr bzw. meistens sicher fühlen. Der Wert ist immer noch deutlich höher als im Jahr 2019, wo der Wert bei 44% lag, ist aber auch in den letzten zwei Jahren von 55% leicht gesunken.

Abbildung 14 Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in Berlin



Quelle: Fahrrad-Monitor 2021 - Bericht Berlin. Sinus Markt- und Sozialforschung

Insgesamt bewerteten 78% der Befragten das Verkehrsklima in Berlin als sehr angespannt ähnlich wie vor zwei Jahren. 60% der Befragten, die sich eher nicht oder überhaupt nicht sicher mit dem Rad im Straßenverkehr fühlen, geben den Kfz-Verkehr bzw. die hohe Verkehrsmenge allgemein als Grund für das Unsicherheitsgefühl beim Radfahren an.

Insgesamt ist es hauptsächlich das Fehlverhalten der Autofahrenden, welches die Unsicherheit bei den Befragten hervorruft. Hierbei insbesondere, ein zu geringer Überholabstand (60%), unachtsam geöffnete Autotüren (53%) und zu hohe Geschwindigkeit (48%). Ebenso nennen auch 56% der Befragten das Verhalten der anderen Radfahrenden.

In Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur wird deutlich, dass die meisten Radfahrenden sich bei einer klaren Trennung vom Kfz-Verkehr sicherer fühlen. So geben 93% die geschützten Radfahrstreifen als Radverkehrsanlagen an, auf denen sie sich sehr sicher und eher sicher fühlen,

91% bauliche Radwege, 84% Fahrradstraßen und 78% Pop-up-Radwege. Lösungen, bei denen nur eine Markierung den Radverkehr vom Kfz-Verkehr abtrennt, schneiden dagegen schlechter ab: Auf Radfahrstreifen, die farblich markiert sind, fühlen sich 79% und ohne Farbe 70% der Befragten sehr bzw. eher sicher.

Als sehr bzw. eher sicher empfunden werden Schutzstreifen (unterbrochene Linie) von lediglich 51%, gemeinsame Geh- und Radwege von 40% und Bussonderfahrstreifen von nur 33% sowie Mischverkehr von 21% der Befragten.

6 VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG

6.1 Strukturelle Voraussetzungen und personelle Ausstattung

Bezirke

Gemäß § 37 MobG BE sollen in jedem Bezirk mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte für den Radverkehr tätig sein. In allen Bezirken wurden seither mindestens zwei Stellen für die Belange des Radverkehrs geschaffen, jedoch waren in 2023 diese Stellen nicht in allen Bezirken besetzt. Bei der Besetzung der Stellen macht sich die Konkurrenz um begrenzt verfügbare Fachkräfte, insbesondere bei Verkehringenieurinnen und -ingenieuren, weiterhin deutlich bemerkbar. Tabelle 11 zeigt die personelle Situation in den einzelnen Bezirken.

Tabelle 11 Personelle Ausstattung der Bezirke (Stand November oder Dezember 2023)

Mitte	2	2 x 100%	2,00	0	Dez 23
Friedrichshain-Kreuzberg	4	4 x 100%	4,00	0	Dez 23
Pankow	2	2 x 100%	2,00	0	Dez 23
Charlottenburg-Wilmersdorf	2	2 x 100%	2,00	0	Nov 23
Spandau	3	3 x 75%	3,00	0	Dez 23
Steglitz-Zehlendorf	2	1 x 100% /1x 50%	1 (Elternzeit)	1	Dez 23
Tempelhof-Schöneberg	3	3 x 100%/80% MobManager	3,00	-	Nov 23
Treptow-Köpenick	4	4 x 100%	3,00	1	Dez 23
Marzahn-Hellersdorf	3	3 x 75%	0,00	3	Dez 23
Lichtenberg	2	1 x 100%	1,00	1	Dez 23
Neukölln	2	2 x 100%	2,00	0	Dez 23
Reinickendorf	2	2 x 100%	2,00	0	Dez 23

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Im Jahr 2023 waren im Referat IV F „Förderung des Rad- und Fußverkehrs“ in den zwei Radverkehrsgruppen 12 Stellen vorhanden, die Ende 2023 auch alle besetzt waren.

Über alle Abteilungen hinweg (inkl. der oben erwähnten zwei Radverkehrsgruppen) waren in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz insgesamt 32 Stellen vorgesehen, die mindestens 50 Prozent den Radverkehr betreffende Tätigkeiten ausüben. Diese waren bis auf zwei Ausnahmen besetzt.

GB infraVelo GmbH

Die GB infraVelo GmbH ist ein landeseigenes Unternehmen und somit als „Partner“ der Verwaltung für das Land Berlin tätig. Sie wurde 2017 als Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH gegründet. Der Schwerpunkt der vom Land Berlin an infraVelo übertragenen



Aufgaben liegt auf Maßnahmen für eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und vorrangig auf bezirksübergreifenden Maßnahmen. Dafür hat infraVelo die vier Unternehmensbereiche Verkehrswege, ergänzende Infrastrukturen/ Fahrradparken, Service und Betrieb sowie bezirkliches Programmmanagement und Prozesssteuerung aufgebaut.

Zum 31.12.2023 waren bei infraVelo 37,8 Stellen besetzt. Daneben gibt es unternehmens-übergreifende Organisationseinheiten (Shared Services genannt), in denen gemeinsam mit Grün Berlin weitere Aufgaben und Teams angelegt waren. 23,9 Beschäftigte arbeiten anteilig für infraVelo in den Bereichen Finanzbuchhaltung, Personal, Unternehmenscontrolling, IT, Kommunikation und Partizipation, Hochbau, Liegenschaftsmanagement und allgemeine Administration.

Fahrradstaffel und Streifendienst Verkehrsüberwachung Rad

Die für den Berliner Innenstadtgebiet zuständige zentrale polizeiliche Fahrradstaffel (vgl. 4.4.2) wurde im Sommer 2014 mit 20 festen Dienstkräften gegründet. Die Fahrradstaffel wurde kontinuierlich aufgestockt und die Dienststärke betrug Ende 2023 60 Mitarbeitende. Die für das übrige Stadtgebiet zuständigen Streifendienste Verkehrsüberwachung Rad der Polizeidirektionen 1 bis 4 verfügten im Jahr 2023 wie im Jahr 2022 insgesamt über ca. 66 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sonstige

Neben den hier genannten, sind auch in anderen Verwaltungseinrichtungen Beschäftigte mit der Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrsplans betraut. So zum Beispiel in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, in der Senatsverwaltung für Inneres und digitale Sicherheit oder in den Ordnungsämtern der Bezirke.

6.2 Finanzierung des Radverkehrs

Im Vergleich zu dem Jahr 2020 konnten in den vergangenen Jahren mehr Mittel für den Ausbau der Berliner Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden.

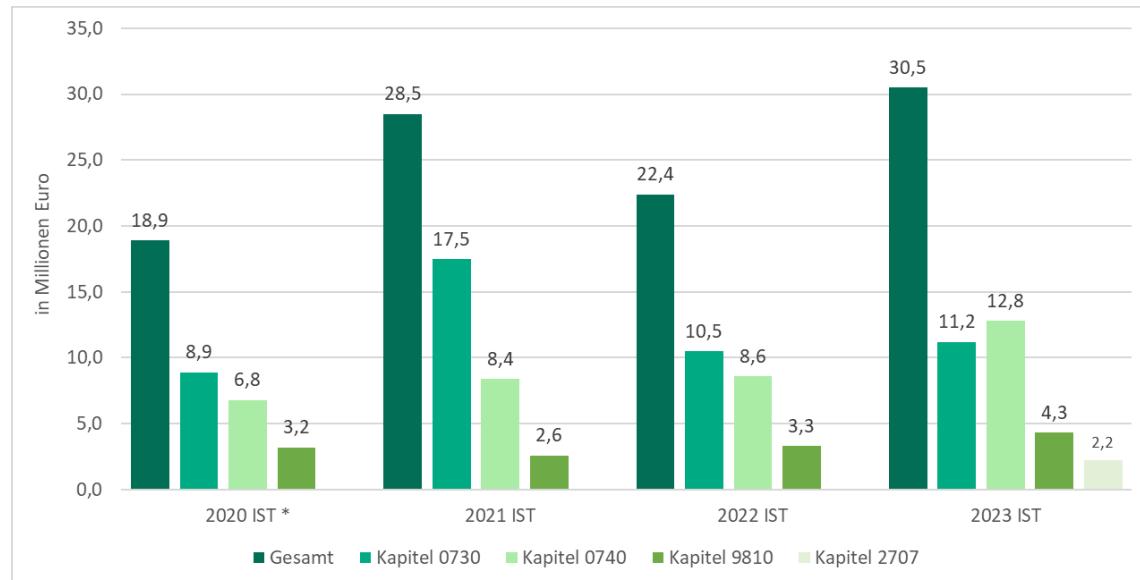
Die Radverkehrsinfrastruktur wird aus verschiedenen Haushaltstiteln finanziert. Einen großen Anteil macht das sogenannte bezirkliche Radverkehrsprogramm aus. Im Rahmen dessen stellt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Bezirken in den Kapiteln 0730 (Verkehr) und 2707 (Aufwendungen der Bezirke) mit den Titeln 52108 (für konsumtive Maßnahmen) und 72016 (für investive Maßnahmen) Mittel zur Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Verfügung. Darüber hinaus sind für bezirkliche, investive Maßnahmen für den Radverkehr Mittel im Haushaltsplan des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) vorgesehen, die nach Antragstellung bereitgestellt werden können.



Verschiedene Maßnahmen wurden über Zuwendungen – sowohl aus den Kapiteln 0730 (Verkehr) und 0740 (Tiefbau) als auch aus dem SIWA unter anderem an die infraVelo finanziert. Über die Mitte des Landes Berlins hinaus werden Bundesmittel des Sonderprogramms „Stadt und Land (SuL)“ akquiriert und Fördermittel für Radschnellverbindungen gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellverbindungen 2017-2030.

Zur Finanzierung des Radverkehrs standen im Doppelhaushaltsplan 2022/2023 für das Haushaltsjahr 2023 in den Kapiteln 0730 (Verkehr) und 0740 (Tiefbau) Mittel in Höhe von 37,67 Millionen Euro zur Verfügung.

Abbildung 15 Entwicklung verausgabten Haushaltsmittel 2020 bis 2023 (ohne Mittel für Personal)



* die Titel 68228, 68229, 89115, 89116 sind im Jahr 2020 noch im Kapitel 0730 geführt. Zur Vergleichbarkeit mit den Folgejahren, wurden sie hier auch 2020 unter Kapitel 0740 geführt

Einen detaillierten Überblick über die im Jahr 2023 für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Mittel sowie den Mittelabfluss in den Titeln gibt Tabelle 12.

Tabelle 12 Finanzen zur Förderung des Radverkehrs nach Haushaltstiteln (ohne Personalmittel)



52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (konsumtive Mittel)*	9.445.000	4.239.603
52609	Thematische Untersuchungen	605.000	27.387
54010	Dienstleistungen (anteilig)* ²	870.000	0
68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	1.500.000	1.500.000
68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs	3.000.000	0
72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (investive Mittel)	7.250.000	5.437.317
Summe Kapitel 0730		22.670.000	11.204.307

52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	0	82.049
68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten* ³	3.500.000	1.698.088
68229	Zuschuss an die infraVelo	7.500.000	7.260.884
68290	Zuschüsse an öffentliche Unternehmen aus zweckgebundenen Einnahmen* ³	0	2.716.352
89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen* ⁴	410.000	248.477
89116	Zuschüsse an die infraVelo zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	2.500.000	815.340
Summe Kapitel 0740		13.910.000	12.821.190
Summe Kapitel 0730+0740		36.580.000	24.025.497



73030 bis 73042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr in den Bezirken	11.686.309	1.962.084
82034 und 84027	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil I und II)* ⁵	73.072.238	2.300.737
	Summe SIWA	84.758.547	4.262.821

* ohne 1.305.000 € welche zur Umsetzung für 2707 / 52108 verwendet wurden.

*² beinhaltet: 2. Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs (Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts, Begleitung der Förderprogramme), 15. Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrsplans, 16. Untersuchungen zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, inkl. Themen Radverkehr und nachhaltige Mobilität.

*³ im Ist 2023 von Titel 68290 sind 1.7 Mio. Euro Bundesmittel aus Stadt und Land enthalten, im Titel 72332 768.461 Euro und im Titel 72775 964.356 Euro

52108	Neuer Titel daher Ansatz 0; Eigenanteil (Um- setzung 1.305.000+Deckungsfähigkeit 600.000)	1.905.000	350.024
54691	Bundesmittel	2.500.000	1.801.565
	Summe Kapitel 2707	4.405.000	2.151.589
Summe IST Gesamt			30.439.907

2023 wurden inklusive SIWA-Mittel und Stadt und Land-Mittel insgesamt 30,4 Mio. Euro abgerufen.

Zusätzlich zu den im Doppelhaushalt 2022/23 sowie über das SIWA vorgesehene Mittel akquirierte das Land Berlin weitere Finanzmittel, die zum Beispiel über Förderprogramme des Bundes bereitgestellt wurden. Insgesamt wurden 5,4 Mio. Euro an Bundesmitteln eingeworben. Dazu zählt insbesondere das Sonderprogramm „Stadt und Land“. Die Bundesregierung unterstützt mit diesem Sonderprogramm im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 erstmals seit 2020 auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort. Insgesamt wurden in 2023 ca. 5,3 Mio. Euro an Bundesmitteln über das Programm verausgabt. Außerdem werden auch für die Radschnellverbindungen Bundesfördermittel in Höhe von 108.900 € aus der Verwaltungsvereinbarung Radschnellverbindungen 2017-2030 in Anspruch genommen worden.

Tabelle 13 stellt die verausgabten Mittel nach Themengebieten dar. Für lineare Infrastruktur wurden 17,2 Mio. Euro verausgabt, für Fahrradparken 2,0 Mio. Euro sowie für Sonstiges 11,3 Mio. Euro. Brücken für den Rad- und Fußverkehr wurden hierbei nicht berücksichtigt.

Tabelle 13 Ausgaben zur Förderung des Radverkehr nach Themengebieten

Lineare Radverkehrsinfrastruktur				
Radverkehrsanlagen (außer RSV)	15.201.022	9.995.378	1.962.084	3.243.560
Radschnellverbindungen (RSV)	1.993.753	139.578	1.745.275	108.900
Summe Lineare Radverkehrsinfrastruktur	17.194.775	10.134.956	3.707.359	3.352.460
Fahrradparken				
a. Fahrradbügel	1.495.263	841.859	88.834	564.570
b. Fahrradparkhäuser	166.509	0	166.509	0
c. Sonstige Abstellanlagen	300.116	0	300.116	0
Summe Fahrradparken	1.961.888	841.859	555.459	564.570
Sonstiges*	11.283.240	11.283.240	0	0
Summe Gesamt	30.439.902	22.260.054	4.262.818	3.917.030

* beinhaltet u.a. die Institutionelle Förderung der infraVelo, die Zuschüsse zum öffentlichen Fahrradverleihsystem, Öffentlichkeitsarbeit und weitere Dienstleistungen

7 ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2023 wurde die Umsetzung der Maßnahmen des Ende 2021 verabschiedeten Radverkehrsplans und darin enthaltenen Radverkehrsnetzes weitergeführt. Der Fortschrittsbericht 2023 zeigt die große Bandbreite der durchgeföhrten Aktivitäten in den verschiedenen Aktionsfeldern des Radverkehrsplans. Dazu zählt insbesondere der Ausbau der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr, aber auch flankierende Maßnahmen, wie eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und der signifikante Ausbau des Fahrradverleihsystems.

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Finanzierungsmittel ist die weitere Umsetzung des Radverkehrsplans ein wichtiges Anliegen für eine klima- und umweltfreundlichere Mobilität im Land Berlin.

Anlagen 1-3

ANLAGE 1 – ANLAGE 3

ANLAGE 1

Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2023:
Überblick der fertiggestellten Maßnahmen

ANLAGE 2

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

ANLAGE 3

Maßnahmenliste des Berliner Radverkehrsplans und Status der Umsetzung Ende 2023



ANLAGE 1

Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2023: Überblick der fertiggestellten Maßnahmen

Mitte	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Geschützter Radfahrstreifen auf der Müllerstraße zwischen Seestraße und Schulstraße	0,64
Mitte	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Geschützter Radfahrstreifen auf der Müllerstraße zwischen Lindower Straße und Fennstraße	0,22
Mitte	Mittel der Senatsverwaltung	Fahrradstraße in der Trift- und Gerichtstraße zwischen Torfstraße und Nettelbeckplatz	1,41
Mitte	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Fahrradstraße in der Tucholskystraße zwischen Torstraße und Oranienburger Straße	0,38
Mitte	Berliner Verkehrsbetriebe AöR	Radfahrstreifen in der Turmstraße und Rathenower Straße zwischen Alt-Moabit und Endstelle der Tram (Neubaustrecke)	1,75
Mitte	Berliner Verkehrsbetriebe AöR	Radfahrstreifen und Bussonderfahrstreifen auf Unter den Linden zwischen Wilhelmstraße und Spree	1,7
Mitte	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/GRW	Ausbau des Spreeradwegs zwischen Lutherbrücke und Wullenwebersteg	1,95
Friedrichshain-Kreuzberg	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Geschützter Radfahrstreifen auf der Chausseestraße zwischen Liesenstraße und Habersaathstraße	0,63
Friedrichshain-Kreuzberg	Mittel der Senatsverwaltung	Fahrradstraße in der Stallschreiberstraße zwischen Oranienstraße und Alexandrinistraße	0,31
Friedrichshain-Kreuzberg	Mittel der Senatsverwaltung	Radverkehrsanlage auf dem Schöneberg Ufer/Tempelhofer-Ufer/Waterloo-Ufer zwischen Potsdamer Brücke und Zossener Straße (Geschützter Radfahrstreifen)	1,39
Friedrichshain-Kreuzberg	Mittel der Senatsverwaltung	Geschützter Radfahrstreifen auf der Revaler Straße zwischen Warschauer Straße und Modersohnstraße	0,58
Friedrichshain-Kreuzberg	Mittel der Senatsverwaltung	Radfahrstreifen auf der Stralauer Allee zwischen Modersohn- und Lehmbrückstraße sowie Ehrenbergstraße und Warschauer Platz-Nordseite	0,28



Friedrichshain-Kreuzberg	Mittel der Senatsverwaltung	Radfahrstreifen auf der Friedenstraße zwischen Weinstraße und Am Friedrichshain	0,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Mittel der Senatsverwaltung (SIWA IV)	Radweg an der Karl-Marx-Allee zwischen Straße der Pariser Kommune und Andreasstraße/Lebuser Straße	0,54
Pankow	Mittel der Senatsverwaltung	Radverkehrsanlage Falkenberger Straße/Hansastraße	0,01
Pankow	Mittel der Senatsverwaltung	Fahrradstraße in der Bitezstraße	1,27
Charlottenburg-Wilmersdorf	Mittel der Senatsverwaltung	Fahrradstraße in der Fasanenstraße zwischen Lietzenburger Straße und Hohenzollerndamm	0,57
Charlottenburg-Wilmersdorf	Mittel der Senatsverwaltung	Geschützter Radfahrstreifen in der Wexstraße zwischen Bundesplatz und Prinzregentenstraße	0,13
Charlottenburg-Wilmersdorf		Opernroute Nord Bauabschnitt 1	0,98
Spandau	Anders finanziert (v.a. über Eigenmittel der Bezirke) oder Finanzierung noch unklar	Schutzstreifen Gatower Straße/Alt-Gatow zwischen Alt-Gatow 55 und Gatower Straße 302	0,47
Spandau	Mittel der Senatsverwaltung	Sonderweg im Wilhelm-von-Siemens-Park zwischen Dihlmannstraße und Heidewinkel	0,43
Spandau		Gemeinsamer Geh- und Radweg Tegeler Brücke	0,06
Steglitz-Zehlendorf	Mittel der Senatsverwaltung	Radweg in der Clayallee zwischen Im Dol und Starstraße	0,17
Steglitz-Zehlendorf		Geschützter Radfahrstreifen auf dem Steglitzer Damm zwischen Sembritzkistraße und Attilastrasse	0,85
Tempelhof-Schöneberg		Geschützter Radfahrstreifen auf der Attilastrasse zwischen Röblingstraße und Ringstraße	0,41
Tempelhof-Schöneberg		Fuß- und Radverkehrsbrücke Yorckbrücke Nr. 5	0,09
Neukölln	Mittel der Senatsverwaltung (SIWA IV)	Asphaltierung der Braunschweiger Straße zwischen Richardstraße und Kanner Straße	0,16
Treptow-Köpenick		Geschützter Radfahrstreifen auf der Köpenicker Landstraße zwischen Baumschulenstraße und Rodelbergweg	0,19
Treptow-Köpenick		Sonderweg Wasserweg am Spreepark	1,02



Treptow-Köpenick		Salvador-Allende-Brücke	0,13
Treptow-Köpenick	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Neubau der Fußgänger- und Fahrradbrücke Schmöckwitzwerder	0,09
Marzahn-Hellersdorf	Mittel der Senatsverwaltung	Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt Märkische Allee/Alt-Biesdorf	0,94
Lichtenberg	Mittel der Senatsverwaltung	Radweg Zingster Straße zwischen Dierhagener Straße und Falkenberger Chaussee	0,36
Lichtenberg	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Fahrradstraße Hönower Weg Verlängerung zwischen Neuer Feldweg und Friedenshorster Straße	0,93
Reinickendorf	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Sonderweg am Nordgraben zwischen Gorkistraße und Ziekowstraße	1,10
Reinickendorf	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Geschützter Radfahrstreifen Ollenhauerstraße zwischen Humboldtstraße und Blunckstraße	1,10
Reinickendorf	Mittel der Senatsverwaltung (SIWA IV)	Radweg am Borsigdamm von Eisenhammerweg bis Neheimerstraße	0,44
Reinickendorf	Mittel der Senatsverwaltung (SIWA IV)	Radverkehrsanlagen in der Waldstraße zwischen Eichborndamm und Ollenhauerstraße	1,16
Reinickendorf	Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes/Stadt und Land	Fahrradstraße Edelhofdamm zwischen Zeltinger Platz und Oranienburger Chaussee	1,10



ANLAGE 2

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

Marzahn-Hellersdorf	Alberichstraße	Hadubrandweg - Alfelder Straße	2003
Pankow	Schwedter Straße	Gleimstraße - Schwedter Steg von Nr. 76 bis Nr. 83.	2005
Pankow	Norwegerstraße	Behmstraße - Bösebrücke. Nr. 1 bis Nr. 6, Finnländische Straße - Bösebrücke	2005
Charlottenburg-Wilmersdorf	Teufelsseechaussee	Teufelsseestraße - Grunewald (bzw. Nr. 13 und Baumnummer 1)	2007
Friedrichshain-Kreuzberg	Orankeweg	Hansastraße - Orankestraße	2007
Friedrichshain-Kreuzberg	Bergmannstraße	52 - 72, Knoten Schleiermacherstraße - Süd stern	2009
Lichtenberg	Grüne Trift	Lindenberger Straße - Ahornweg	2009
Mitte	Liniенstraße	Oranienburger Straße - Große Hamburger Straße, Koppenplatz - Karl-Liebknecht-Straße	2009
Mitte	Max-Berl-Straße	Münzstraße - Liniенstraße	2009
Mitte	Rochstraße	Münzstraße - Rosenstraße	2009
Spandau	Elkartweg	Werderstraße - Aalemannkanal	2009
Charlottenburg-Wilmersdorf	Prinzregentenstraße	komplett- zw. Nr. 1b-30, 97-67, Waghäuser Straße - Am Volkspark, Wexstraße - Durlacher Straße	2012
Lichtenberg	Hönower Weg	Zobtener Straße - Neuer Feldweg / Neuer Feldweg - Friedenshorster Straße	2012/ 2023
Lichtenberg	Zobtener Straße	Schlachtallee - Hönower Weg	2012
Mitte	Gormannstraße	Zehdenicker Straße - Weinmeister Straße	2012
Mitte / Pankow	Choriner Straße	Schwedter Straße - Schönhauser Allee, Haus Nr. 19 (ggü 64a) und 41 (ggü 42) und Zehdenicker Straße - Schwedter Straße	2012
Treptow-Köpenick	Wiesenpromenade	Hirschgartenstraße - Hirschsprung	2013
Steglitz-Zehlendorf	Lauenburger Straße		2016
Steglitz-Zehlendorf	Sedanstraße		2016
Neukölln	Weserstraße	Kottbusser Damm - Pannierstraße	2017
Neukölln	Pflügerstraße	Pannierstraße - Weichselplatz	2018
Neukölln	Weigandufer	Weichselplatz - Treptower Straße	2018
Lichtenberg	Hegemeisterweg	Rummelsburger Landstraße - Gleyeweg	2019



Friedrichshain-Kreuzberg	Grimmstraße		2020
Pankow	Ossietzkystraße		2020
Friedrichshain-Kreuzberg	Mariannenplatz		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Mariannenstraße		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Körtestraße		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Palisadenstraße		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Weidenweg		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Rigaer Straße		2021
Mitte	Kameruner Straße	Müllerstraße - Togostraße	2021
Mitte	Togostraße	Seestraße - Kameruner Straße	2021
Neukölln	Herrfurthstraße		2021
Mitte	Charlottenstraße	Unter den Linden - Leipziger Straße	2022
Mitte	Antwerpener Straße	Zeppelinplatz - Seestraße	2022
Pankow	Stargarder Straße	Schönhauser Allee - Prenzlauer Allee	2022
Pankow	Oderberger Straße	Schwedter Straße - Choriner Straße	2022
Charlottenburg-Wilmersdorf	Opernroute	Bismarckstraße - Otto-Suhr-Allee	2022/ 2023
Neukölln	Weserstraße	Pannierstraße - Fuldaer Straße	2022
Tempelhof-Schöneberg	Kleiststraße	Bülowstraße/An der Urania - Yorckstraße	2022
Treptow-Köpenick	Bulgarische Straße	Neue Krugallee - Spree	2022
Mitte	Triftstraße	Gerichtstr_Torfstr_Nettelbeckplatz	2023
Mitte	Tucholskystraße	Torstraße - Oranienburger Straße	2023
Friedrichshain-Kreuzberg	Stallschreiberstraße	Oranienstraße - Alexandrinstraße	2023
Pankow	Bizetstraße		2023
Charlottenburg-Wilmersdorf	Fasanenstraße	Lietzenburger Straße - Hohenzollerndamm	2023
Reinickendorf	Edelhofdamm	Zeltinger Platz - Oranienburger Chaussee	2023



ANLAGE 3

Maßnahmenliste des Berliner Radverkehrsplans und Status der Umsetzung Ende 2023

1	Aufzubauender Prozess für die weitere Abstimmung der Übergabepunkte und damit der zu planenden und zu bauenden Radverkehrsinfrastruktur mit den benachbarten Kommunen	Fristgerecht - in Bearbeitung
2	Laufende Aufgabe der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung: Prüfung und Auswertung der weiteren Hinweise der verschiedenen beteiligten Gremien sowie entsprechende Anpassung des Netzentwurfs	Umgesetzt, weiter in Bearbeitung
3	Realisierung des Radverkehrsnetzes Berlin: Umsetzung der zugehörigen Qualitätsstandards und Einhaltung entsprechender Erschließungsstandards. Die Qualitätsstandards gelten in den Abschnitten des Berliner Stadtgrüns nicht.	Fristgerecht - in Bearbeitung und Prüfung
4	Generelle Berücksichtigung des Radverkehrsnetzes Berlin bei konzeptionellen, planerischen und baulichen Maßnahmen anderer Akteurinnen und Akteure sowie bei anderen Themengebieten	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
5	Festlegung der konkreten und streckenbezogenen Maßnahmenplanung erst bei der jeweiligen Detailplanung und Umsetzung der einzelnen Abschnitte des Netzes vor Ort mit den entsprechenden Baulastträgern und weiteren relevanten Beteiligten	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
6	Konkretisierung des Handlungsbedarfs und der Kosten nach Maßnahmentypen im Rahmen eines straßenscharfen Maßnahmenplans im Jahr 2021 für das Radvorranetz, inklusive genauerer Analyse der Vor-Ort-Bedingungen	Umgesetzt
7	Die im RVP für das Radverkehrsnetz festgeschriebenen Standards gelten in den Netzabschnitten des Berliner Stadtgrün nicht	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
8	Weiterer Ausbau der Radfernwege	Fristgerecht - in Bearbeitung
9	Anbindung neuer Entwicklungsräume, z. B. Wohnstandorte - Überarbeitung der Radverkehrsplanung inklusive Radvorranetz für neue Wohngebiete oder andere größere Gebiete mit potenziell wesentlicher Quell-/ Zielfunktion; auch Vorhaben an der Stadtgrenze Berlins, um Brandenburg in die Planungen zu integrieren.	Fristgerecht - in Bearbeitung
10	Prüfung, ggf. Umsetzung und Dokumentation von Netzänderungsanträgen durch einen betroffenen Baulastträger im Radvorran- und Ergänzungsnetz gemäß der im RVP formulierten Vorgaben durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung	in Regelaufgabe überführt
11	Vereinfachte Prüfung und Einarbeitung für Netzänderungen, die sich aus den bisherigen Stellungnahmen ergeben haben	Umgesetzt
12	Entwicklung eines präzisen Netzänderungsverfahrens	Umgesetzt
13	Ablösung des übergeordneten, alten Fahrrad routennetzes durch das Radverkehrsnetz Berlin	Umgesetzt



Kategorie: Radverkehrsinfrastruktur		
14	Weiterführung beziehungsweise Fertigstellung der vor Inkrafttreten des RVP begonnenen Projekte, die auf dem alten Radverkehrsnetz basieren. Begonnene Projekte sind solche, für die bei Inkrafttreten des RVP bereits Planungsleistungen erheblichen Umfangs erbracht oder beauftragt worden sind.	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
15	Ab Inkrafttreten des RVP Realisierung des neuen Radverkehrsnetzes unter Anwendung der entsprechenden Standards	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
Kategorie: Standards zur Führung des Radverkehrs		
16	Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS, 2019) durch das Land Berlin	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
17	Erarbeitung eines methodischen Ansatzes, der Prognosen zur künftigen Radverkehrsstärke auf den einzelnen Abschnitten des Netzes ermöglicht	Wird nicht weiterverfolgt
18	Weiterentwicklung methodischer Grundlagen im Radverkehr im Rahmen von Modellprojekten	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
19	Prüfung der angebotenen Kapazitäten bei steigendem Radverkehrsaufkommen, unabhängig von der Netzhierarchie. Verfahren zur Kapazitätsbemessung sind noch in der Entwicklung. Nach Einführung eines berlinweiten Verfahrens werden, unabhängig von der Netzfunktion, die entsprechenden Standards an die zu erwartenden Steigerungen im Radverkehr berücksichtigt.	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
20	Bei der Umsetzung des Radverkehrsnetzes Berlin ist der für die jeweilige Netzkategorie definierte Standard anzuwenden (Standards gelten nicht im Berliner Stadtgrün).	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
21	Stehen bei Radverkehrsplanungen weitere Flächen zur Verfügung, sind diese vorrangig der Radverkehrsführung zuzuschlagen.	Wird nicht weiterverfolgt
22	Für nicht dargestellte Aspekte ist stets der Stand der Technik oder mindestens der beschriebene Basis-Standard Berlin umzusetzen.	in Anwendung
23	Kennzeichnung und Visualisierung: Erarbeitung eines Konzepts für die Erkennbarkeit des Radvorrangnetzes und des Netzes insgesamt	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
24	Verwendung weniger, leicht verständlicher Elemente der Infrastruktur (insbesondere Furtmarkierungen, Bordführungen, Piktogramme, Lichtsignale und Verkehrszeichen)	In Anwendung
25	Bei der Einrichtung oder Veränderung von Radverkehrsanlagen auf der Strecke direkte Mitplanung oder entsprechende Anpassung der sich anschließenden Knotenpunkte; Ausnahmen müssen begründet werden und sind nur dann möglich, wenn sich die Umsetzung der Radverkehrsanlage auf der Strecke sonst relevant verzögern würde.	Nicht in Anwendung
26	Priorisierung durchgängiger Verbindungen bei der Maßnahmenentwicklung	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
27	Prüfung der Ausweitung und Anordnung von Tempo 30 zugunsten der Verkehrssicherheit durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer regelmäßigen Aufgabenwahrnehmung	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
28	Einsatz des Landes Berlin auf Bundesebene für die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30	Nicht in Bearbeitung, in Prüfung



29	Entwicklung eines Handbuchs mit Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen und ihrer städtebaulichen Integration	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
30	Bestehende und neue Wohnquartiere sind von quartiersfremdem Kfz-Durchgangsverkehr möglichst freizuhalten, unter anderem durch bauliche Maßnahmen wie z.B. Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen.	in Bearbeitung/Prüfung
31	Entlastung der Wohnbereiche besonders vom motorisierten Verkehr, z. B. über eine Hierarchisierung des Straßennetzes, weitgehend autofreie Gestaltung neuer Wohnquartiere	Fristgerecht - in Bearbeitung
32	Sammlung und Organisation des ruhender Kfz-Verkehrs weitgehend außerhalb des öffentlichen Raums am Rand des Plangebietes (z.B. Quartiersgaragen)	Nicht in Bearbeitung, in Prüfung
33	Anwendung der entsprechenden Standards für Hauptverkehrsstraßen im Radvorrangnetz; Anwendung des Basis-Standards für alle anderen Hauptverkehrsstraßen	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
34	Priorisierung bei Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen entsprechend der Vorgaben im RVP	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
35	Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für die Anlage und Sanierung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	Umgesetzt
36	Stadtweite Bestandsaufnahmen von Einbahnstraßen mit Empfehlungen für die Umsetzung einer Öffnung für den Radverkehr	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
37	Prüfung einer Einbahnstraßenführung für Kfz bei der Neuanlage, Sanierung oder Verbreiterung von Radverkehrsanlagen	Nicht in Anwendung
38	Umsetzung [Anm.: Grünbeschichtung] nur solcher Maßnahmen, bei denen sich Radverkehrsanlagen verbreitern lassen oder die bei Neuanlage den Standards entsprechen.	In Anwendung
39	Berücksichtigung der im RVP unter 3.3.4.1 aufgeführten Grundsätze und Anforderungen bei der Planung und Gestaltung von Knotenpunkten	In Anwendung
40	Berücksichtigung dieser Grundsätze und Anforderungen bei jedem Umbau einer Kreuzung, auch wenn der Anlass nicht die Umsetzung einer Radverkehrsanlage ist.	In Anwendung
41	Prüfung und Anwendung der im RVP unter 3.3.4.2 genannten Entwurfskriterien bei Knotenpunkten mit LSA (Lichtsignalanlagen) entsprechend des jeweiligen Kreuzungstyps	In Anwendung
42	Durchführungen weiterer Untersuchungen des Kreuzungstyps a. zum Sichtfeld auf geradeausfahrenden Radverkehr	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
43	Systematische Überprüfung der bestehenden Radfahrstreifen in Mittellage mit Blick auf mögliche kurzfristige Verbesserungen	In Regelaufgabe überführt
44	Durchführung bzw. Beginn zweier Modellversuche in Anlehnung an niederländisches Kreuzungsdesign unter Federführung der für Straßenverkehrsbehördliche Anordnung zuständigen Abteilung	Wird nicht weiterverfolgt



45	Prüfung, und nach Möglichkeit Umsetzung, der Einführung von getrennten Signalisierungen bei jeglichen Veränderungen an LSA, um Konflikte zwischen dem geradeausfahrenden Radverkehr und dem nach rechts abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr zu vermeiden	In Anwendung
46	Künftig Einbeziehung des Radverkehrs in die Bemessung verkehrsabhängiger LSA-Steuerungen	In Anwendung
47	Erstellung einer Liste der zu koordinierenden Knotenpunkte sowie deren sukzessive Umsetzung	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
48	Erstellung einer Arbeitshilfe für die umsetzenden Stellen und deren verantwortliche Planerinnen und Planer sowie Fachleute in beauftragten Planungsbüros, die zu einheitlichen Vorgehensweisen beitragen, und so die Akzeptanz der Maßnahmen und die Begreifbarkeit der Infrastruktur sicherstellen soll	Nicht in Anwendung
49	Planung und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen durch die Polizei Berlin und die Ordnungsämter der Bezirke zur Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach pflichtgemäßem Ermessen	Fristgerecht - in Bearbeitung
50	Verstärkte Einrichtung und Kontrolle von Liefer- und Ladeverkehrsflächen sowie von Flächen zum Kurzzeitparken an Hauptverkehrsstraßen	Fristgerecht - in Bearbeitung
51	Überarbeitung der Reinigungssystematik unter Berücksichtigung des Vorrangnetzes des Radverkehrs, mit besonderem Fokus auf die im Vorrangnetz wichtigen Nebenstraßen	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
52	Erstellung eines speziellen Winterdienstkonzepts für das Radvorrangnetz	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
53	Berücksichtigung des Radvorrangnetzes und aller Fahrradstraßen in der höchsten Priorität für die Schneeräumung	Nicht in Anwendung
54	Durchführung eines Pilotprojekts zur Glättebeseitigung von Radverkehrsanlagen im Seitenraum (abhängig von Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen)	Wird nicht weiterverfolgt
55	Umsetzung des Leitfadens, der die berlinweiten Standards zum Baustellenmanagement bündelt	In Regelaufgabe überführt
56	Entwicklung wiederverwendbarer Umleitungspläne für Strecken des Radvorrangnetzes, die regelmäßig gesperrt werden	In Regelaufgabe überführt
57	Betrieb eines systematischen Erhaltungsmanagements (EMS) für die Straßen in der Baulast des Landes Berlins, inklusive Aufnahme der Ansprüche von Radfahrenden in die Bewertung bei Zustandsanalysen	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
Kategorie: Fahrradparken		
58	Erarbeitung und Veröffentlichung eines Leitfadens „Fahrradparken“	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
59	Entwicklung und Einführung einer neuen Ausführungsvorschrift zum Fahrradparken (AV Fahrradparken)	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung



60	Erarbeitung einer Handlungsempfehlung zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf bisherigen Parkständen für den übrigen Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn, einschließlich der erforderlichen Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung (unter anderem an geeigneten Knotenpunkten, Einmündungen und Gehwegvorstreckungen), sowie entsprechende Anpassung der finanziellen Förderung	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
61	Erstellung eines Regelplans für das Parken von Lastenfahrrädern auf der Fahrbahn im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 50 km/h	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
62	Verfestigung und Ausbau des Förderprogramms „Fahrradbügel für Berlin“ für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, mit neuen Schwerpunkten, sowie die Bereitstellung zusätzlicher personeller Ressourcen für die Bezirke zur Umsetzung des Programms	Fristgerecht - in Bearbeitung
63	Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die kombinierte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie entsprechende Maßnahmen	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
64	Entwicklung eines Verfahrens zur kartografischen und digitalen Darstellung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse	Umgesetzt
65	Veröffentlichung der Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalyse „Fahrradparken“	Umgesetzt
66	Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie (mit Auswahlkriterien) für den Ausbau des Angebots an Fahrradabstellanlagen an Zugängen zum ÖPNV und Fernverkehr	Fristgerecht - in Bearbeitung
67	Schaffung eines neuen Förderprogramms „Fahrradparken 24/7 an Berliner S- und U-Bahnhöfen“	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
68	Prioritäre Planung und Bau von fünf Fahrradparkhäusern oder Fahrradstationen an folgenden Standorten: Bahnhof Ostkreuz, Bahnhof Zehlendorf, Bahnhof Haselhorst, Bahnhof Pankow und Stuttgarter Platz (Bahnhof Zehlendorf u. Stuttgarter Platz nicht in Bearbeitung)	Fristgerecht - teilweise in Bearbeitung
69	Planung und Bau von bis zu neun zusätzlichen Fahrradparkhäusern/	Fristgerecht - teilweise in Bearbeitung
70	Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen an ÖV-Stationen, insbesondere überdachter Doppelstockparker	Fristgerecht - in Bearbeitung
71	Gründung eines Arbeitskreises mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, S-Bahn Berlin, DB Netz, DB Station & Service und GB infraVelo, insbesondere zur Maßnahmenabstimmung und Ermittlung verfügbarer Flächen	In Regelaufgabe überführt
72	Entwicklung eines Verfahrens zur kartografischen und digitalen Darstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugängen zum Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr sowie jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse	Fristgerecht - in Bearbeitung
73	Prüfung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen an vorhandenen U-Bahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots	Fristgerecht - in Bearbeitung
74	Konzepterstellung für temporäre Fahrradabstellanlagen an Standorten, an denen Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen geplant sind, einschließlich Umsetzung	Fristgerecht - in Bearbeitung



75	Entwicklung und Durchführung eines neuen Förderprogramms für Fahrradabstellanlagen im privaten Raum und in privaten Gebäuden	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
76	Überprüfung der Richtzahlen für Fahrradstellplätze in der AV Stellplätze gemäß BauO Bln sowie Evaluation der Umsetzung	In Regelaufgabe überführt
77	Überprüfung der Regelungen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen vor dem Baugrundstück und zu den Ablösebeträgen gemäß BauO Bln	In Regelaufgabe überführt
78	Veröffentlichung der Anzahl und der Standorte der Fahrradabstellanlagen, die nicht auf dem Baugrundstück errichtet wurden, einschließlich der Ablösebeträge	In Regelaufgabe überführt
79	Entwicklung, Einführung und Einsatz eines stadtweiten Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystems für gesicherte Fahrradabstellanlagen	In Regelaufgabe überführt
80	Umsetzung der Projektergebnisse des GPO-Teilprojektes „Beseitigung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen sowie Abfallfahrzeuge“ für das Anliegen „Schrottfahrräder“	Fristgerecht - in Bearbeitung
81	Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur verbesserten Verknüpfung von Fahrradparken und Städte-, Wohnungs- und Verkehrsbau	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
Kategorie: Information und Service		
82	Laufende Aktualisierung und Optimierung der Webseite als zentrale Anlaufstelle mit relevanten abrufbaren Angaben und Daten; Bündelung von Informationen sowie Verlinkung auf andere Webseiten	In Regelaufgabe überführt
83	Konzeption einer mittelfristigen Aufteilung der Informationen nach Nutzungsgruppen, um Informationsbedürfnisse besser zu bedienen: regulatorische, technische und verkehrsplanerische Informationen, ebenso zu Baumaßnahmen beziehungsweise serviceorientierten Angaben	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
84	Ausbau der zentralen Datenbank der GB infraVelo GmbH zur digitalen Veröffentlichung von Infrastrukturmaßnahmen	Umgesetzt
85	Durchführung des Projekts „Detailnetz 2.0“ zur Erfassung des Bestands des vorhandenen Radwegenetzes mit allen notwendigen Basisinformationen	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
86	Mittelfristig Aufbau einer neuen, öffentlichen Austauschplattform für alle verkehrsrelevanten Daten, mit Informationen zum Radverkehr	Umgesetzt
87	Jährliche Veröffentlichung wesentlicher Entwicklungen und Maßnahmenstände in einem Fortschrittsbericht Radverkehr	In Regelaufgabe überführt
88	Einführung und Weiterentwicklung einer neuen, prägnant gestalteten Dachmarke zum Radverkehr; Nutzung für mehrere Anwendungsbereiche, u. a. auf Informations- und Werbematerialien oder an Fahrradstationen	Umgesetzt
89	Inbetriebnahme der ersten Fahrrad-Barometer in Berlin, sowie weiterer Ausbau des Angebots	Umgesetzt
90	Fortsetzung und Ausbau des „Engagementpreises Fahrrad Berlin“ zur Auszeichnung erfolgreicher Projekte im Bereich Radverkehr	In Regelaufgabe überführt
91	Konzeption und Umsetzung von kontinuierlichen, zielgruppenorientierten Kommunikationsmaßnahmen zur Aktivierung von Radfahrenden mittels Service-Themen	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
92	Einführung zentraler Servicethemen, wie zum Beispiel die Einführung neuer Fahrradparkangebote, etwa Buchungssystem und Fahrradparkhaus	Fristgerecht - in Bearbeitung



93	Schaffung weiterer Anreize zur Verhaltensänderung, beispielsweise durch Wettbewerbe, Aktionswochen oder Bonussysteme	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
94	Fortsetzung der Aktion „Stadtradeln“	In Regelaufgabe überführt
95	Unterstützung von Angeboten Dritter	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
96	Prüfung der Erweiterung des Angebots an Leihfahrrädern auch außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings, um sich einer Gleichwertigkeit von Mobilitätsangeboten anzunähern	In Bearbeitung
97	Stetiger Austausch mit den Anbietern von Leihfahrrädern, um die Situation des Abstellens in Hinblick auf die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu optimieren	In Regelaufgabe überführt
98	Prüfung der Integration des Leihfahrradsystems in das Tarifsystem des VBB im Vorfeld der nächsten Vergabe des öffentlichen Berliner Fahrradverleihsystems	Fristgerecht - in Bearbeitung
99	Verfestigung des Förderprogramms zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, zur Unterstützung von Schulungen und Trainings für verschiedene Zielgruppen	In Regelaufgabe überführt
100	Bekanntgabe des Angebots an Schulungen und Trainings online über die Webseite BerlinSicherMobil, sortiert nach Zielgruppen und Themenstellungen	In Regelaufgabe überführt
101	Unterstützung auch kurzfristiger, fokussierter Aktionen für mehr Sicherheit im Radverkehr	In Regelaufgabe überführt
102	Kommunikationsmaßnahmen zu ausgewählten Schwerpunktthemen, etwa Abbiegesituationen oder Dooring-Unfälle	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
103	Ausgestaltung der fortlaufenden Kommunikation zur Verkehrssicherheit unter einem langlebigen Dach zur besseren Wiedererkennbarkeit	In Regelaufgabe überführt
104	Erarbeitung von Kommunikationsleitlinien zur Festlegung der kurzfristigen Schwerpunkte von Kommunikationsaufgaben	Wird nicht weiterverfolgt
105	Regelmäßige Aktualisierung, Anpassung und Fortschreibung der Leitlinien	Wird nicht weiterverfolgt
106	Regelmäßige Teilnahme des Landes Berlin an der Fahrrad-Monitor-Studie, mindestens bis zur nächsten Fortschreibung des RVP (alle zwei Jahre)	In Regelaufgabe überführt
107	Ermittlung des subjektiven Sicherheitsempfindens entweder im Kontext von regulären Evaluationen zu Maßnahmen der Unfallkommission, die sich explizit aus der Anzahl an Radverkehrsunfällen bzw. ihrer Schwere ergeben oder als Einmal-Erhebung alle fünf Jahre, bei der eine begrenzte Anzahl umgestalteter Knotenpunkte unterschiedlicher Knotenpunkttypen, verteilt über das Stadtgebiet, zugrunde liegt (Fokusgruppen oder Vor-Ort-Erhebungen).	wird nicht weiter verfolgt
108	Durchführung von Evaluationen bei der Erprobung neuer Gestaltungsansätze	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
109	Anwendung des bestehenden methodischen Ansatzes gemäß der formalen Verfahrensvorschriften	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
110	Ermittlung der Reichweite kommunikativer Maßnahmen und Ermittlung der Wirkung	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung



111	Jährlicher Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Radverkehr	In Regelaufgabe überführt
112	Erarbeitung des Monitoring- und Evaluationsberichts als Grundlage für die Fortschreibung des RVP	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
113	Teilnahme an „Mobilität in Städten – SrV 2023“	Fristgerecht - in Bearbeitung
114	Festlegung einer für die Gesamtsteuerung zuständigen Stelle, die in regelmäßigen Steuerungsrunden zum Stand der Umsetzung berichtet und Entscheidungen herbeiführt	Umgesetzt
115	Sicherung entsprechender finanzieller Mittel zur Umsetzung der im RVP verankerten Maßnahmen über künftige Haushaltsanmeldungen sowie die Investitionsplanung	in Anwendung und weiterer Bearbeitung/Prüfung
116	Konkretisierung des Personalbedarfs für die Umsetzung der im RVP verankerten Maßnahmen	Umgesetzt
117	Operationalisierung der Abwägungsentscheidungen bei Planungsprozessen	Umgesetzt
118	Sicherstellung durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung, dass Planende auf einer gemeinsamen Ablage auf alle aktuellen Planungsgrundlagen zugreifen können	Umgesetzt
119	Aufstellung und Durchführung einer Qualifizierungsreihe „Mobilitätsgesetz“ für Verwaltungsmitarbeitende	wird nicht weiter verfolgt
120	Entwicklung eines auf das MobG BE bezogenen Fortbildungsangebots zur Radverkehrsplanung für Mitarbeitende der Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der Verwaltungskademie (VAK)	Umgesetzt
121	Teilnahme von Verwaltungsmitarbeitenden an Schulungen und Fortbildungen zum Thema Radverkehr, mindestens alle drei Jahre	In Regelaufgabe überführt
122	Analyse der Abläufe von Radverkehrsplanungsprozessen sowie Erarbeitung von Vorschlägen zu möglichen Anpassungen der Aufbau- und Ablauforganisation, Anpassung von Gesetzen und Verordnungen u.ä.	Umgesetzt
123	Steuerung zur Umsetzung des Großprojekts „Herstellung des Radverkehrsnetzes nach MobG BE“	Fristgerecht - in Bearbeitung