Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr
Klimaschutz und Umwelt
- V B A 4 -

Berlin, den 12. August 2026

Telefon 9(0) 254 - 1068
Gesine.schulze@SenMVKU.berlin.de

1733 E

An den

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“

Anlage 1: Bericht „Fahrrad Berlin – Fortschrittsbericht 2025“
Anlage 2: Anlagen 1-3 zum Fortschrittsbericht

63. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Juni 2024
Zwischenbericht SenMVKU - IV F 12 (vorher KRF 1) - vom 22. Mai 2024, rote Nr. 1733
Zwischenbericht SenMVKU - IV F 14 - vom 29. Mai 2024, rote Nr. 1732

66. Sitzung des Hauptausschusses am 09. Oktober 2024
Zwischenbericht SenMVKU - IV F 12 - vom 16. September 2024, rote Nr. 1733 A

71. Sitzung des Hauptausschusses am 22. Januar 2025
Bericht SenMVKU - IV F 14 - vom 18. September 2024, rote Nr. 1732 A

75. Sitzung des Hauptausschusses am 02. April 2025
Bericht Der Senat von Berlin - MVKU IV F 12 – vom 17. Dezember 2024, rote Nr. 1733 B
Bericht Der Senat von Berlin - MVKU IV F 12 – vom 17. Dezember 2024, Austauschfassung zur roten Nummer 1733 B, rote Nr. 1733 B-1

86. Sitzung des Hauptausschusses am 15. Oktober 2025
Bericht Senat von Berlin – SenMVKU IV F 16 – vom 24. Juni 2025, rote Nr. 1733 C

77. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. Dezember 2025
Drucksache Nr. 19/2828 (B.37) – Auflagen zum Haushalt 2026/2027

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 schrittweise erreichen.
Die Planung und 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 2025) wird auftragsgemäß über den Fortschritt der Radverkehrsprojekte in Berlin bezogen auf das Jahr 2025 berichtet.

Ich bitte, den beiliegenden Bericht „Fahrrad Berlin - Fortschrittsbericht 2025“ zur Kenntnis zu nehmen.

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Fahrrad Berlin

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

FAHRRAD BERLIN

FORTSCHRITTSBERICHT 2025

Inhaltsverzeichnis

1 EINLEITUNG 5

2 FAHRRADINFRASTRUKTUR 6

2.1 Neubau oder Verbesserung von Strecken für den Radverkehr 6

2.2 Art der fertiggestellten und geplanten Strecken 11

2.3 Radschnellverbindungen und Radfernwege 17

3 FAHRRADABSTELLANLAGEN 19

3.1 Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum 19

3.2 Abstellen von Fahrrädern an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 21

4 HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES 25

4.1 Transparenz – Information der Öffentlichkeit 25

4.2 Wertschätzung – Etablierung einer Fahrradkultur 25

4.3 Aktivierung und Service 26

4.4 Ordnungspolitische Maßnahmen 28

5 MONITORING UND EVALUATION 30

5.1 Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans 30

5.2 Objektive Sicherheit (Vision Zero – Verkehrsunfälle) 32

5.3 Subjektive Sicherheit 34

6 VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG 35

6.1 Strukturelle Voraussetzungen und personelle Ausstattung 35

6.2 Finanzierung des Radverkehrs 37

7 ZUSAMMENFASSUNG 42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 In 2025 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz (in Prozent) 8

Abbildung 2 Im Jahr 2025 umgesetzte und geplante Streckenlänge nach Bezirken in Kilometern 10

Abbildung 3 Umgesetzte und geplante Strecken innerhalb / außerhalb des S-Bahn-Rings in Kilometer 10

Abbildung 4 Übersicht Fahrradstraßen nach Bezirken in Kilometer (und Anzahl) 13

Abbildung 5 Im Vorrangnetz umgesetzte Strecken und Qualitätsstandard 14

Abbildung 6 Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms 2017 bis 2025 14

Abbildung 7 Übersichtskarte Trassenkorridore möglicher Radschnellverbindungen 18

Abbildung 8 Realisierte Fahrradstellplätze 2017 bis 2025 20

Abbildung 9 In 2025 realisierte Stellplätze nach Bezirk und Finanzierung 20

Abbildung 10 Standorte von Abstellanlagen im öffentlichen Raum in 2025 21

Abbildung 11 2025 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifendienste sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligung 29

Abbildung 12: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Berliner Radverkehrsplan (Stand 31.12.2025) 31

Abbildung 13 Verkehrsunfälle mit Radfahrenden und davon verunglückte Radfahrende 32

Abbildung 14 Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden 33

Abbildung 15 Radverkehrsunfälle nach Unfallgegnern 2025 und im Vergleich zum Mittel der Jahre 2020-25 33

Abbildung 16 Entwicklung verausgabter Haushaltsmittel in Mio Euro 2020 bis 2025 (ohne Mittel für Personal) 37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2025 in Kilometer.....7

Tabelle 2 In 2025 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz in Kilometer..... 9

Tabelle 3 Art der im Jahr 2025 insgesamt umgesetzten und geplanten Strecken (in Kilometer).....11

Tabelle 4 Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr 16

Tabelle 5 Entwicklung „Park your Bike“ in 2025 23

Tabelle 6 Anzahl abgelöster Stellplätze und Höhe der finanziellen Ablösung im Jahr 2025 24

Tabelle 11 Personelle Ausstattung der Bezirke (Stand Dezember 2024)..... 35

Tabelle 7 Finanzen zur Förderung des Radverkehrs nach Haushaltstiteln (ohne Personalmittel).. 38

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 (RVP) gegliedert und greift entsprechend die dort verankerten Handlungsfelder auf:

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

2 FAHRRADINFRASTRUKTUR

2.1 Neubau oder Verbesserung von Strecken für den Radverkehr

2.1.1 Einführende Erläuterungen

Datenquellen und Stand der dargestellten Informationen

Die in diesem Bericht für das Jahr 2025 dargestellten Analysen zum Ausbau des Radnetzes Berlin basieren überwiegend auf einer verwaltungsübergreifenden, von der GB infraVelo GmbH (infraVelo) betriebenen Projekt-Datenbank „Radverkehr“. Alle Tabellen und Grafiken beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2025. Im Jahr 2026 abgeschlossene oder begonnene Maßnahmen sind nicht berücksichtigt.

Ergänzend ermöglicht die Projektkarte der infraVelo (erreichbar unter https://www.infravelo.de/karte/) einen aktuellen Überblick zum Status von in der Datenbank erfassten Projekte. Die für das Jahr 2025 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.

Es ist in Einzelfällen möglich, dass in der Datenbank Projektinformationen nachträglich korrigiert oder ergänzt werden, so dass die Zahlen im vorliegenden Bericht gegenüber den vorangegangenen Berichten geringfügig abweichen können.

Status der Projekte

Die nachfolgenden Darstellungen differenzieren in der Regel zwischen Maßnahmen, die 2025 fertiggestellt wurden, die im Bau/in Bauvorbereitung waren oder die in Planung waren. Planungs- und Ausführungszeiten des Baus variieren sehr stark und können daher häufig mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die 2025 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

Gesamtüberblick

In 2025 wurden insgesamt 21,2 Kilometer Strecke neu gebaut oder verbessert. Zum Jahresende 2025 befanden sich weitere 17,1 Kilometer in Bau/Bauvorbereitung sowie 67,2 Kilometer in Planung.

Tabelle 1 gibt einen detaillierten Überblick über die Kennzahlen der im Jahr 2025 umgesetzten und geplanten Strecken. Die Umsetzung des Berliner Radnetzes erfolgt größtenteils durch die zwölf Berliner Bezirke, die hierfür unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten nutzen: über auftragsweise Bewirtschaftung im Rahmen des von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) geschaffenen Sonderprogramms „Bezirkliches Radverkehrsprogramm“, über Eigenfinanzierung mit Mitteln aus dem eigenen Bezirkshaushalt oder über die Nutzung von Förderprogrammen des Bundes. Hierzu zählen beispielsweise die GRW-Mittel (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) und insbesondere das Förderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes. Eine detaillierte Übersicht über die Finanzierung von Maßnahmen ist im Kapitel 6.2 dargestellt.

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

Tabelle 1 Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2025 in Kilometer

	Fertig-gestellt	In Bau oder Bauvor-bereitung	In Planung	Summe
Umsetzung durch die Bezirke	**15,5**	**8,5**	**37,2**	**60,5**
davon:				
finanziert über Mittel der Senatsverwaltung (HH-Mittel, SIWA IV)	4,3	3,2	11,7	18,8
Hauptfinanzierung über Mittel des Bundes	4,4	2,5	0,0	6,8
davon: Stadt und Land	3,5	2,5	0,0	6,0
davon: GRW	0,9	0,0	0,0	0,8

anders finanziert (Meldungen der Bezirke, kein Anspruch auf Vollständigkeit)	6,8	2,8	25,5	34,9
Umsetzung durch die SenMVKU	**1,2**	**5,9**	**19,7**	**26,7**
GB infraVelo GmbH	**4,4**	**2,0**	**9,2**	**15,6**
Berliner Verkehrsbetriebe AöR/ Deutsche Bahn	**0,1**	**0,7**	**1,0**	**1,7**
Privater Investor	**0,0**	**0,0**	**0,1**	**0,1**
Summe	**21,2**	**17,1**	**67,2**	**104,8**

Beitrag der fertiggestellten Strecken zum Radverkehrsnetz

In der folgenden Abbildung 1 ist die Zuordnung der durch die verschiedenen Akteurinnen und Akteure umgesetzten Maßnahmen zu den Elementen des Berliner Radverkehrsnetzes dargestellt: Von den 21,2 im Jahr 2025 umgesetzten Kilometern entfallen die Hauptanteile auf das Vorrangnetz (41%) und das Ergänzungsnetz (35%). Ca. 19% der in 2025 fertig gestellten Strecken liegen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Radnetzes.

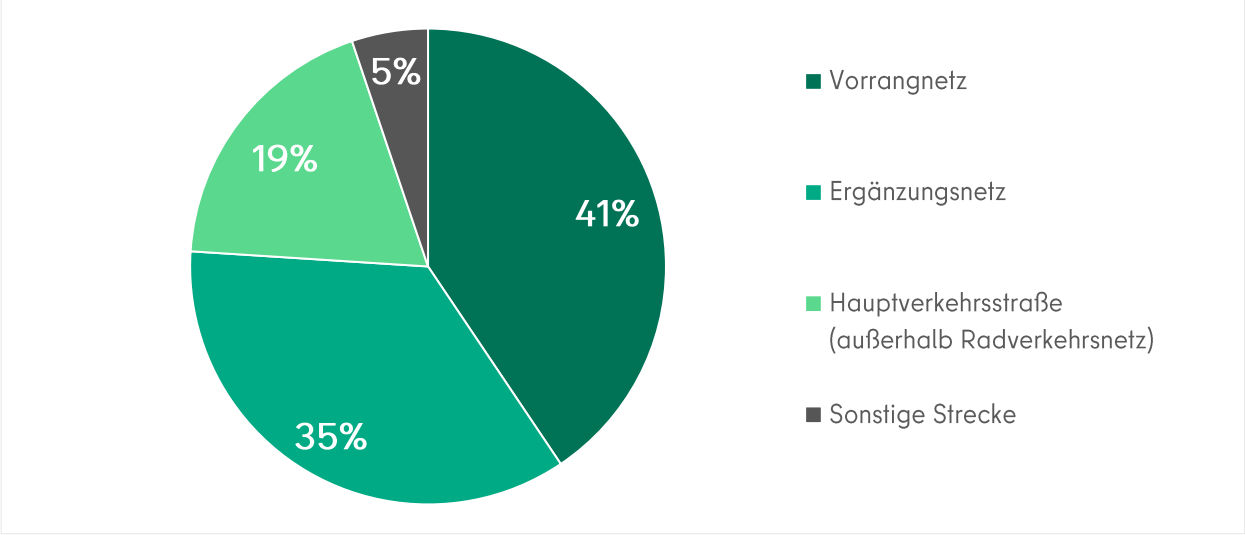


Abbildung 1 In 2025 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz (in Prozent)

Wie in Tabelle 2 dargestellt wurden von den ca. 870 Kilometern Strecke, die aktuell im Vorrangnetz vorgesehen sind, in 2025 ca. 1 % fertiggestellt, seit 2017 insgesamt knapp 9%. Im

aktuellen Ergänzungsnetz sind ca. 1.528 Kilometer Strecke vorgesehen, hiervon konnten in 2025 knapp 0,5% der Strecken fertiggestellt werden, seit 2017 insgesamt ca. 4%.

Tabelle 2 In 2025 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz in Kilometer

	Gesamt	Fertiggestellt 2025		Fertiggestellt 2017 bis 2025	
	in Kilometern Strecke	in Kilometern Strecke	in Prozent (Gesamtnetz)	in Kilometern Strecke	in Prozent (Gesamtnetz)
Vorrangnetz	870,5	8,6	0,99%	78,2	8,99%
Ergänzungsnetz	1.527,8	7,5	0,49%	61,9	4,05%
Radverkehrsnetz	2.398,3	16,1	0,67%	140,1	5,84%
Hauptverkehrsstraßen (außerhalb Radverkehrsnetz)	550,0	4,0	0,72%	16,8	3,06%
Radverkehrsnetz + Hauptverkehrsstraßen	2.948,3	20,1	0,68%	156,9	5,32%
Sonstige Strecke		1,1		17,0	
Summe	**2.948,3**	**21,2**	**0,72%**	**173,9**	**5,90%**

Priorisierungskonzept

2025 wurde auf Basis des überarbeiteten Priorisierungskonzepts Radverkehr eine Datenerhebung zum Bestand der Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz durchgeführt. Ziel ist eine möglichst objektive Bewertung und Priorisierung zukünftiger Radverkehrsmaßnahmen für das Radverkehrsvorrangnetz. Diese Bestandserhebung der Radinfrastruktur im Vorrangnetz wurde auf Grundlage von Open Street Maps-Daten durchgeführt und lag der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) zum Jahreswechsel 2025/2026 vor. Ziel ist die darauf basierende Erarbeitung von Priorisierungslisten für Radverkehrsprojekte.

2.1.3 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes in den Bezirken

Umsetzung nach Bezirken

Abbildung 2 zeigt den Stand der Umsetzung und Planung von Strecken für den Radverkehr in den einzelnen Bezirken. Die meisten Kilometer wurden im Jahr 2025 im Bezirk Mitte (5,2 Kilometer) realisiert, gefolgt von Charlottenburg-Wilmersdorf (3,5 Kilometer) und Tempelhof-Schöneberg (3,4 Kilometer). Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg befanden sich mit 3,8 Kilometer die meisten Strecken im Bau oder in Bauvorbereitung und im Bezirk Marzahn-Hellersdorf mit 10,5 Kilometer die meisten Kilometer in Planung.

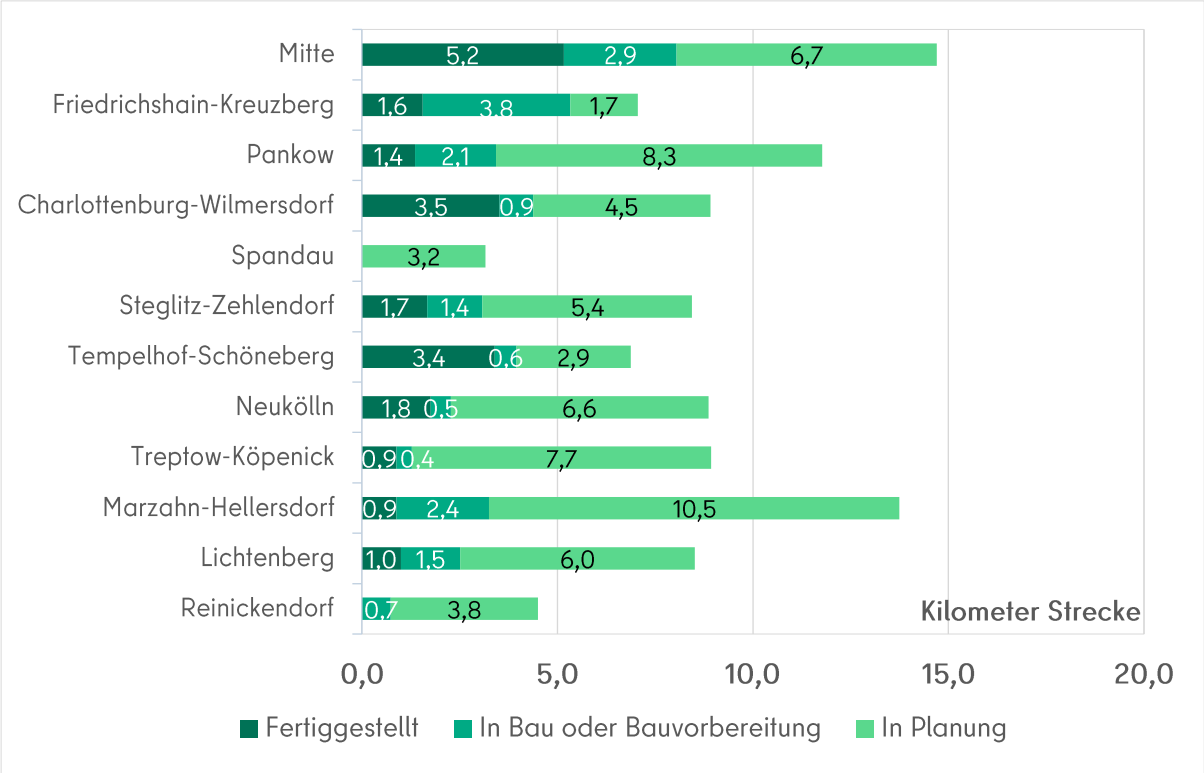


Abbildung 2 Im Jahr 2025 umgesetzte und geplante Streckenlänge nach Bezirken in Kilometern

Umsetzung innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings

Im Jahr 2025 lag der größere Teil der fertiggestellten Strecken für den Radverkehr mit 12,5 Kilometern innerhalb des S-Bahn-Rings. Bei den Ende 2025 in Bau/Bauvorbereitung befindlichen Strecken sowie bei den in Planung befindlichen Strecken liegt die Mehrheit außerhalb des S-Bahnringes (vgl. Abbildung 3).

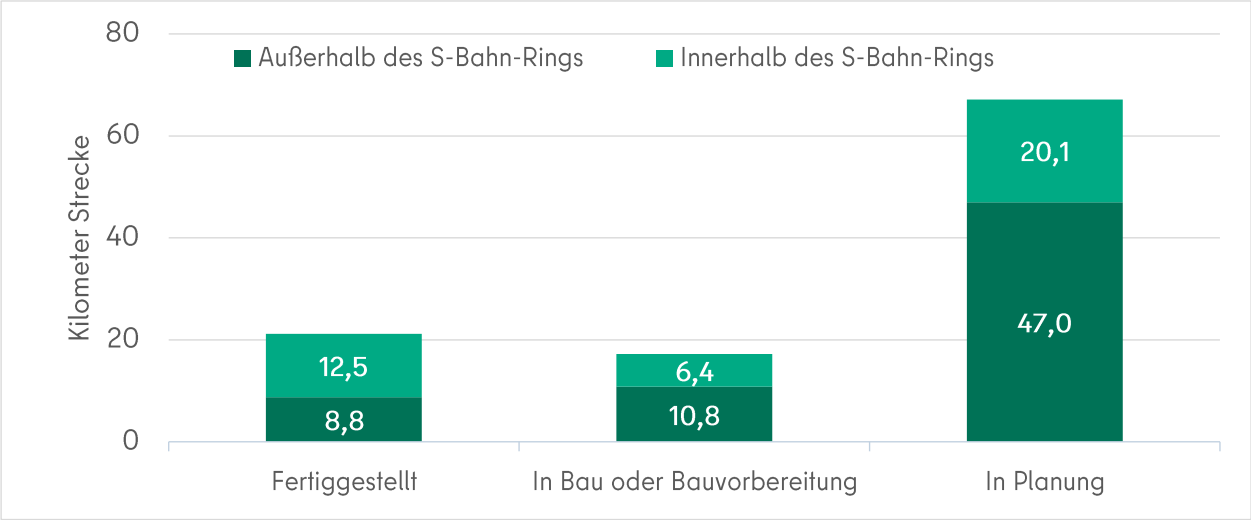


Abbildung 3 Umgesetzte und geplante Strecken innerhalb / außerhalb des S-Bahn-Rings in Kilometer

2.2 Art der fertiggestellten und geplanten Strecken

2.2.1 Überblick

Tabelle 3 zeigt die Art der im Jahr 2025 insgesamt durch die verschiedenen Akteure fertiggestellten und geplanten Strecken: Den größten Anteil der fertiggestellten Vorhaben machen Radfahrstreifen mit insgesamt 10,1 Kilometern aus, wovon 4,1 Kilometer mit Protektionselementen geschützt werden. Einen weiteren großen Anteil machten Fahrradstraßen mit 7,7 Kilometern Länge aus. Baulich getrennte Radwege wurden mit einer Länge von 1,7 Kilometern angelegt.

Bei den Strecken, die sich Ende 2025 bereits in Bau/Bauvorbereitung befanden, dominieren Fahrradstraßen (6,5 Kilometer) und Radfahrstreifen (5,5 Kilometer, davon 2,3 Kilometer geschützt).

In Planung befindlich waren 2025 insbesondere Radfahrstreifen (27,2 Kilometer, davon 10,7 Kilometer geschützt) sowie baulich getrennte Radwege (17,7 Kilometer) und Fahrradstraßen (16,4 Kilometer).

Tabelle 3 Art der im Jahr 2025 insgesamt umgesetzten und geplanten Strecken (in Kilometer)

	Fertiggestellt	In Bau oder Bau-vorbereitung	In Planung	Summe
Geschützter Radfahrstreifen	4,1	2,3	10,7	**17,2**
Radfahrstreifen	6,0	3,2	16,5	**25,7**
Schutzstreifen	0,0	0,7	1,0	**1,7**
Fahrradstraße	7,7	6,5	16,4	**30,6**
Baulich getrennter Radweg	1,7	2,4	17,7	**21,8**
Gemeinsamer Geh- und Radweg	0,1	1,4	0,8	**2,4**
Asphaltierung	0,3	0,0	3,7	**4,1**
Abschleifen von Großsteinpflaster	0,3	0,0	0,0	**0,3**
Sonstiges	0,8	0,7	0,4	**1,9**
Summe	**21,2**	**17,1**	**49,2**	**105,5**

Abschleifen von Großsteinpflaster

Als neue Radverkehrsmaßnahme ist in Tabelle 3 das Abschleifen von Großsteinpflaster aufgenommen worden. Im Jahr 2025 wurde dies in Berlin als Maßnahme erstmalig getestet, um Großsteinpflasterstraßen für den Radverkehr sicherer und komfortabler zu gestalten. Dabei wurde das Großsteinpflaster durch Schleifen bearbeitet, um die Oberfläche zu glätten, ohne das historische Pflaster vollständig zu ersetzen.

Das Pilotprojekt im Frühjahr am Priesterweg umfasste das Abschleifen des Pflasters auf einer Länge von etwa 250 Metern. Diese Technik erhält den Charakter des Straßenbelags, verbessert jedoch den Fahrkomfort und auch die Sicherheit für Radfahrende deutlich. Zudem bleibt die Versickerung von Regenwasser erhalten, was positive ökologische Effekte hat. Das Ergebnis ist eine deutliche Reduzierung von Lärm sowie eine starke Verbesserung der Befahrbarkeit. Im Laufe des Jahres kamen noch mehrere kleine Projekte hinzu, bis im Herbst die Hufelandstraße auf 600 Metern geschliffen wurde. Da das Projekt in 2025 nicht abgeschlossen wurde, ist es in der obigen Tabelle nicht enthalten, sondern fließt in die Jahresbilanz 2026 ein.

2.2.2 Fahrradstraßen

In 2025 wurde die Gesamtübersicht der in Berlin bestehenden Fahrradstraßen grundlegend überprüft – es war in der Vergangenheit zu Unstimmigkeiten aufgrund von Datenlücken und unterschiedlicher Zählweise (z.B. bei zusammenhhängenden Projekten) gekommen. Eine vollständige, aktualisierte Liste aller Berliner Fahrradstraßen befindet sich im Anhang.
In Abbildung 4 ist der aktuelle Bestand der Fahrradstraßen nach Bezirken dargestellt.

In 2025 wurden insgesamt 8 Fahrradstraßen neu eingerichtet und zwei Fahrradstraßen verlängert, insgesamt sind dabei 7,7 Kilometer Fahrradstraße neu entstanden, die meisten davon im Bezirk Mitte (3,6 km).

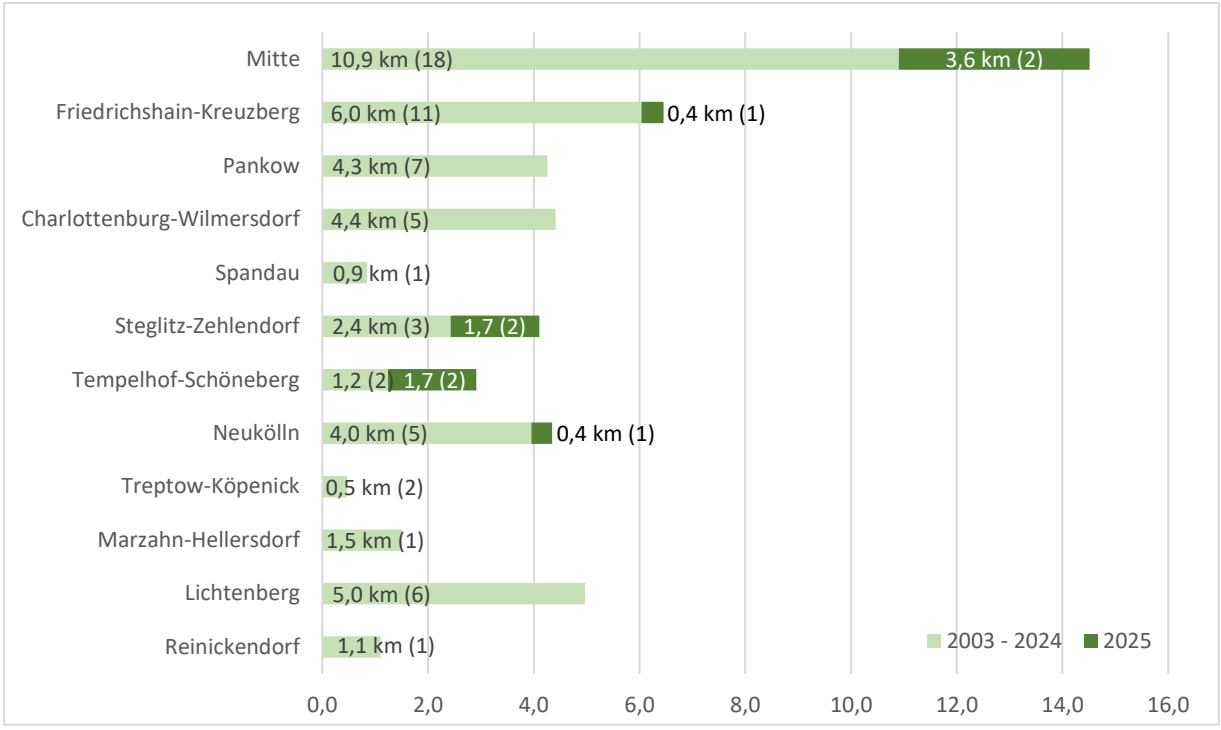


Abbildung 4 Übersicht Fahrradstraßen nach Bezirken in Kilometer (und Anzahl)

Insgesamt gab es Ende 2025 in Berlin 70 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von knapp 50 Kilometern.

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 dieser 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 2025 im Vorrangnetz (ohne Berliner Stadtgrün) umgesetzten Strecken bei 68 Prozent der Streckenlänge (7,1 von 10,4 Kilometern) die Qualitätsstandards des Radverkehrsplans eingehalten werden konnten. Das ist etwas höher als der Durchschnitt der Vorjahre. Abweichungen von den Qualitätsstandards können sich im Zuge planerischer Abwägung aufgrund von z.B. bestehenden Engstellen, Platzbedarfen des ÖPNV oder des Ladens/Lieferns im öffentlichen Straßenland ergeben.

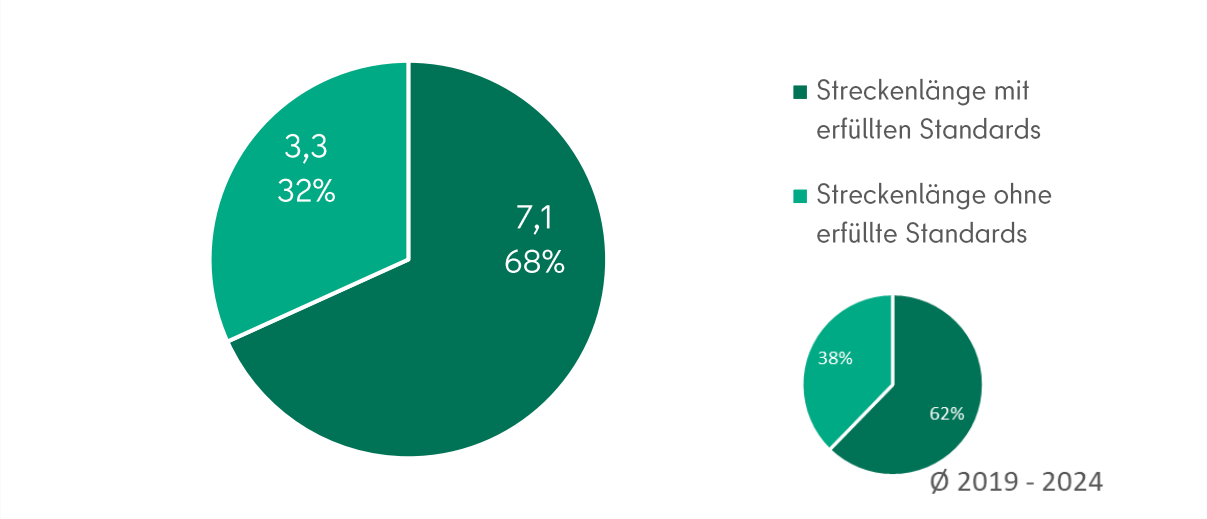


Abbildung 5 Im Vorrangnetz umgesetzte Strecken und Qualitätsstandard

2.2.4 Bezirkliches Radverkehrsprogramm

Zur Unterstützung der Bezirke bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten hat die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung das „Bezirkliche Radverkehrsprogramm“ geschaffen. Dieses Sonderprogramm wird aktuell aus den Haushaltstiteln 52108 und 72016 des Kapitels 0730, aus den Titeln 52108 und 72016 des Kapitels 2707 (Co-Finanzierung Förderprogramm Stadt&Land) sowie aus den Titeln 73030 - 73042 des Kapitels 9810 (SIWA) finanziert.

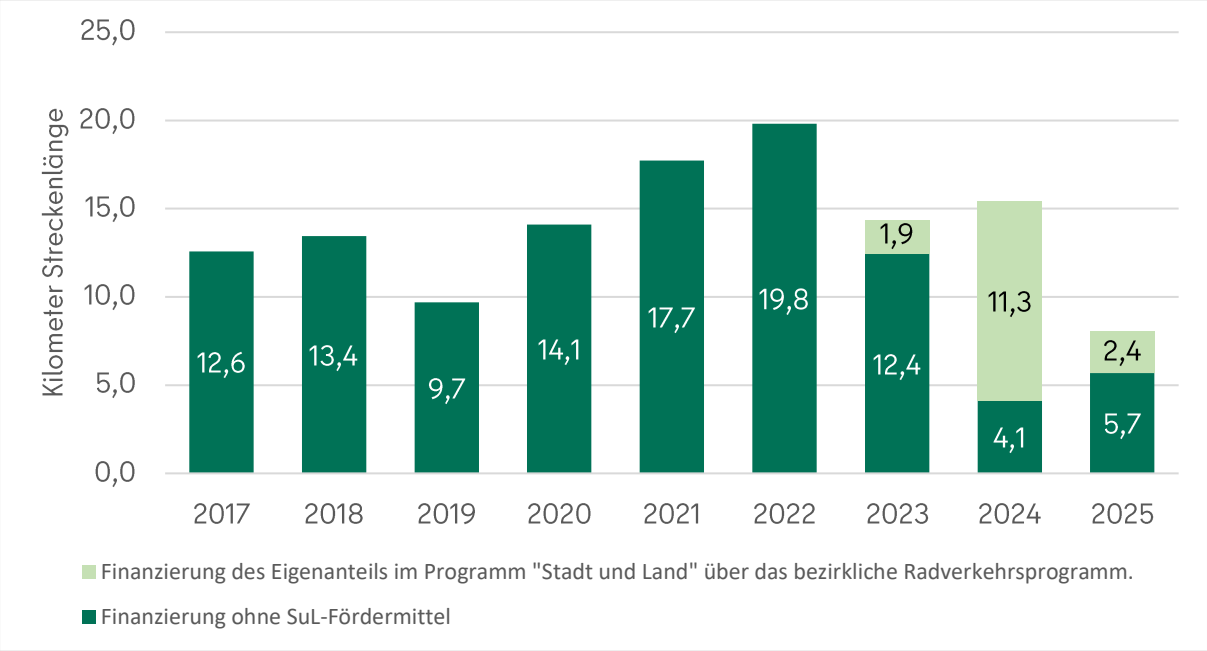


Abbildung 6 Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms 2017 bis 2025

Abbildung 6 zeigt die Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms. Seit 2023 wurden von den Bezirken auch über das Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ finanzierte Projekte fertiggestellt, bei denen der erforderliche Eigenanteil durch Mittel der SenMVKU aufgebracht wurde. Insgesamt wurden in 2025 weniger Kilometer über das bezirkliche Radverkehrsprogramm und „Stadt und Land“ finanziert als in den Vorjahren, dies wurde zum Teil durch bezirkliche Eigenmittel kompensiert.

2.2.3 Unterstützungsleistungen der InfraVelo zur Umsetzung bezirklicher Radverkehrsmaßnahmen

Seit Sommer 2024 unterstützt infraVelo im Auftrag der SenMVKU die Berliner Bezirke verstärkt bei der Umsetzung von bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen.

2025 konnte infraVelo mit der Grunewaldstraße in Tempelhof-Schöneberg, der Grelllstraße/Storkower Straße in Pankow und dem letzten Bauabschnitt der „Opernroute Nord“ in Charlottenburg-Wilmersdorf drei größere bezirkliche Radverkehrsmaßnahmen mit einer Länge von insgesamt 5,4 Kilometern abschließen.

Weitere umgesetzte Projekte waren zwei neue Fahrradstraßen in Steglitz-Zehlendorf (Tietzenweg und Königsweg, das Abschleifen des Großsteinpflasters in der Hufelandstraße (Pankow), sowie die Fertigstellung eines Radfahrstreifens auf 1,1 km Länge als erstem von zwei Baubabschnitten in der Thielallee (Steglitz-Zehlendorf).

Hinzu kommen weitere, derzeit noch in Abstimmung befindliche Maßnahmen - darunter die Berliner Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf als westliche Verlängerung zur Grunewaldstraße.

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 Baulastträgern umgesetzt. Das ist bei Baumaßnahmen in den meisten Fällen der zuständige Bezirk oder die für Tiefbau zuständige Abteilung V der SenMVKU. Das Umprogrammieren der Lichtsignalanlagen sowie Umbauten an Knotenpunkten erfolgen durch den Beauftragten für die LSA-Infrastruktur für die Lichtsignalanlagen-Infrastruktur, seit der Rekommunalisierung zum Januar 2023 ist dies die GB infraSignal GmbH, ein Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH.

In Tabelle 4 sind Maßnahmen zur verkehrssicheren Umgestaltung von Knotenpunkten dargestellt, die 2025 umgesetzt wurden bzw. sich in konkreter Planung befanden und die eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern haben. Die 2025 in Planung befindlichen Maßnahmen bilden die Basis für die Umsetzung in den kommenden Jahren im Rahmen der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Tabelle 4 Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr

Bezirk	Straße	Art der Maßnahme	Umsetzungsstand
2025 fertiggestellte Maßnahmen			
Friedrichshain-Kreuzberg	Rudi-Dutschke-Straße / Markgrafenstraße	Neubau LSA	abgeschlossen
Lichtenberg	Frankfurter Allee / Gürtelstraße - Möllendorffstraße	Anpassung der Innenraummarkierung anhand der Schleppkurven, Versetzen der Haltlinien zur besseren Sicht auf Radverkehr, Schutzblinker	abgeschlossen
Mitte	Karl-Liebknecht-Straße / Alexanderstraße - Memhardstraße	Bessere Führung der Linksabbieger, Verbreiterung Radverkehrsführung, Anpassung Wegweisung	abgeschlossen
Mitte	Unter den Linden / Wilhelmstraße	Gesichertes Rechtsabbiegen von Unter den Linden in nördl. Wilhelmstraße, Verhinderung von Konflikten zwischen Linksabbieger aus nördl. Wilhelmstraße und Radverkehr aus der südl. Wilhelmstraße	abgeschlossen
Mitte	Chausseestraße / Boyenstraße	Neubau LSA	abgeschlossen
Charlottenburg-Wilmersdorf	Hohenzollerndamm / Württem-bergische Straße	Neubau LSA	Baubeginn erfolgt
Neukölln	Sonnenallee / Saalestraße	Schutzblinker für Fuß/Radverkehr, rotunterlegung der Furten	abgeschlossen
Friedrichshain-Kreuzberg	Frankfurter tor	Umbau LSA mit getrennten Linksabbiegesignalisierungen	Umbau begonnen, Umsetzung wird in 2026 abgeschlossen
2025 angeordnete / geplante Maßnahmen			
Charlottenburg-Wilmersdorf	Kaiserdamm / Königin-Elisabeth-Str - Messedamm	Umbau der LSA mit überwiegend getrennter Rechtsabbiegesignalisierung	angeordent, Umsetzung abhängig von Umleitungs-strecke für eingeschränkte BAB
Neulkölln	Neuköllner Str. / Stubenrauchstraße - Zwickauer D.	Ummarkierung, Radsignal, Schutzblinker, Fahrstreifenaufteilung	angeordnet, Umsetzung 2025 vorgesehen
Friedrichshain-Kreuzberg	Schlesisches Tor (Oberbaumstraße - Skalitzer Straße / Köpenicker Straße - Schlesische Straße	Umbau der Kreuzung u. a. zur Verbesserung der Radverkehrsführung	Umsetzung 2025 vorgesehen

2.3 Radschnellverbindungen und Radfernwege

2.3.1 Radschnellverbindungen

Das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) gibt unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel vor, dass in Berlin mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen (RSV) gebaut werden sollen. Diese sind durch besondere Qualitätsstandards in der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet. Bisher wurden in den durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen zehn Trassenkorridore für RSV mit einer Streckenlänge von 137 Kilometern betrachtet. Für neun Trassen mit einer Streckenlänge von 134 Kilometern konnte die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen werden. Aktuell führt die infraVelo die Planung von drei Trassen mit insgesamt 52 Kilometern Länge fort:

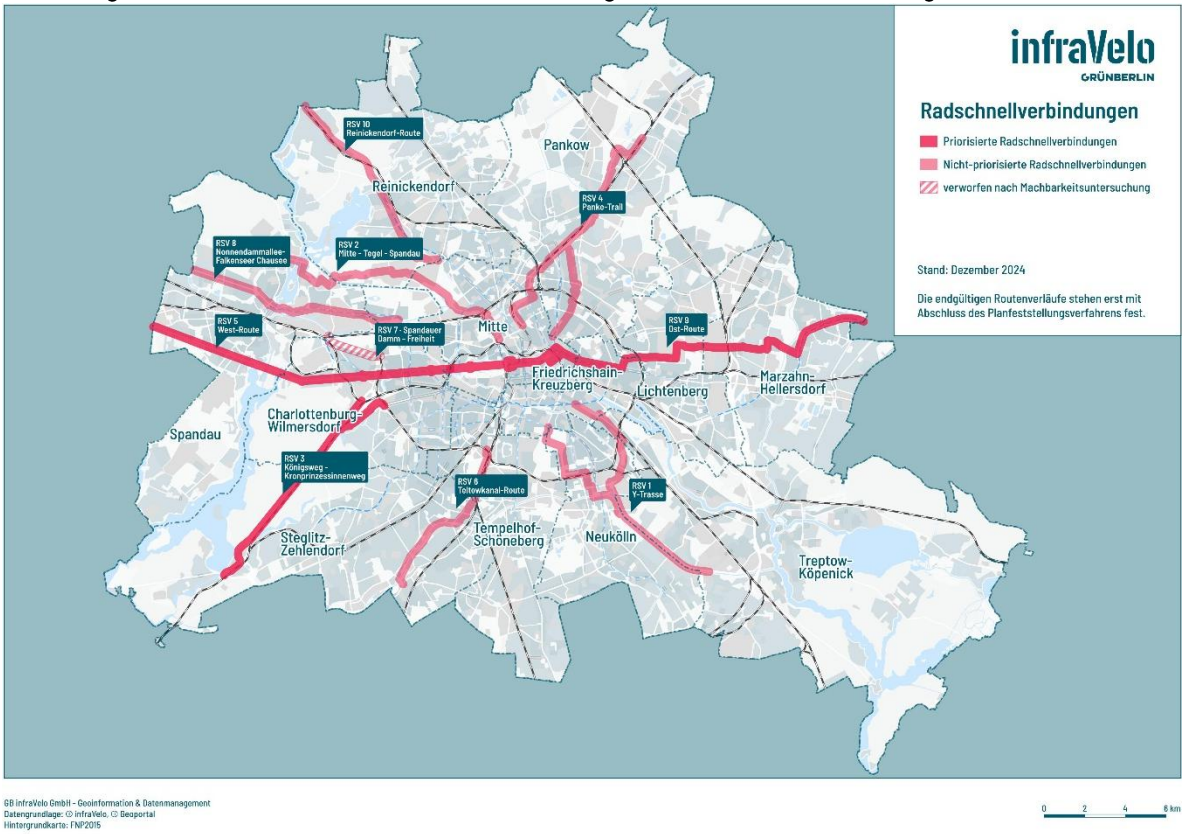
- RSV 3 – „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“ (ca. 14 km):
  Im Herbst 2025 wurde das Vorhaben und der Trassenverlauf in drei Informationsveranstaltungen entlang der Vorzugstrasse den Anliegern, Anwohnerinnen und Anwohnern öffentlich vorgestellt und die Planungsergebnisse erläutert. Ende 2025 hat infraVelo die Planungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren bei der Anhörungsbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen eingereicht. Damit durchläuft erstmalig eine Berliner Radschnellverbindung ein Planfeststellungsverfahren – den höchsten Genehmigungsprozess für große, überbezirkliche Infrastrukturprojekte. Die Verfahrensdauer wird auf mindestens 1,5 bis 2 Jahre geschätzt, da es ein vergleichbares Verfahren für Radschnellverbindungen in Berlin bislang nicht gibt.
- Die RSV 5 – „West-Route“ (ca. 15 km) und der östliche Abschnitt der RSV 9 – „Ost-Route“ (ca. 16 km): Diese befanden sich 2025 in der Entwurfsplanung und sollen bis zur möglichen Einreichung für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden.

Die weiteren sechs Radschnellverbindungen sind nach Abschluss der Vorplanung vor dem Hintergrund der Haushaltslage im Sommer 2024 zunächst qualifiziert beendet worden. Die Planungen können – unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung – wiederaufgenommen werden.

Für alle Radschnellverbindungen gilt, dass ihre in der Vorplanung ermittelten Vorzugstrassen sowohl im Radverkehrsnetz als auch im Baustellenatlas abgebildet werden. Damit ist sichergestellt, dass parallele Planungs- und Bauvorhaben den Routenverlauf und Planungsstand der Radschnellverbindungen kennen und berücksichtigen können.

Weitere Informationen zu den Berliner Radschnellverbindungen sind unter folgendem Link einsehbar: https://www.infravelo.de/projekte/radschnellverbindungen/.

Abbildung 7 Übersichtskarte Trassenkorridore möglicher Radschnellverbindungen



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 meist auf separaten, gesondert ausgeschilderten Radwegen, entlang touristischer und historischer Stätten und durch die Natur. Da sie sich teilweise mit dem Berliner Radverkehrsnetz überschneiden oder es ergänzen, stellen sie abschnittsweise auch für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen dar. Ein Großteil dieser ist bereits fertiggestellt und ausgeschildert.

In 2025 wurde ein Teilabschnitt für den Spreeradweg in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf fertiggestellt. Der weitere Aus- und Neubau des sieben Kilometer langen Teils des Spree-Rad- und Wanderwegs von der Jungfernheidebrücke bis zur Mündung der Spree in die Havel in Spandau inklusive der Brücke am Sophienwerderweg wurde qualifiziert beendet und kann zu einem späteren Zeitpunkt mit diesem Stand fortgesetzt werden.

Weitere Informationen zu den vorgenannten Radfernwegen sind unter folgendem Link zu finden: https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/radfernwege/.

3 FAHRRADABSTELLANLAGEN

Das Mobilitätsgesetz fordert die Schaffung von 50.000 Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen und weiteren 50.000 Stellplätzen an Stationen und Haltestellen des ÖPNV.

Fahrradabstellanlagen umfassen Anlehnbügel und Doppelstockparker sowie zugangsgesicherte Anlagen wie Sammelschließanlagen und Fahrradboxen, letztere vor allem an ÖPNV-Stationen. Hinzu kommen Fahrradparkhäuser.

Alle Anlehnbügel wurden in den bisherigen Fortschrittsberichten dem öffentlichen Raum zugeordnet. In 2025 wurden alle in der Datenbank erfassten Stellplätze dahingehend geprüft, ob sich sich in räumlicher Nähe zu einer ÖPNV-Haltestelle befinden. Dies wird für neue Projekte nun kontinuierlich erfasst.

3.1 Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum

3.1.1 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“

Im Rahmen des Förderprogramms „Fahrradbügel für Berlin“ erhalten die Bezirke aus Landesmitteln eine finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 6.359 Fahrradbügel errichtet, davon 1.964 Fahrradstellplätze mit finanziellen Mitteln aus dem Programm „Fahrradbügel für Berlin“ (Kapitel 0730). Weitere 3.819 Stellplätze wurden über andere Finanzierungen errichtet, hierzu zählen Eigenmittel der Bezirke, das Bundesförderprogramm „Stadt- und Land“ und zu einem geringen Anteil SIWA-Mittel und Mittel aus dem Kapitel 0740. In der Abbildung 9 ist eine detaillierte Aufschlüsselung nach Bezirk und konkreter Finanzierung für 2025 dargestellt. In der Regel wurden Fahrradbügel mit jeweils zwei Stellplätzen errichtet, teilweise auch Lastenfahrradbügel.

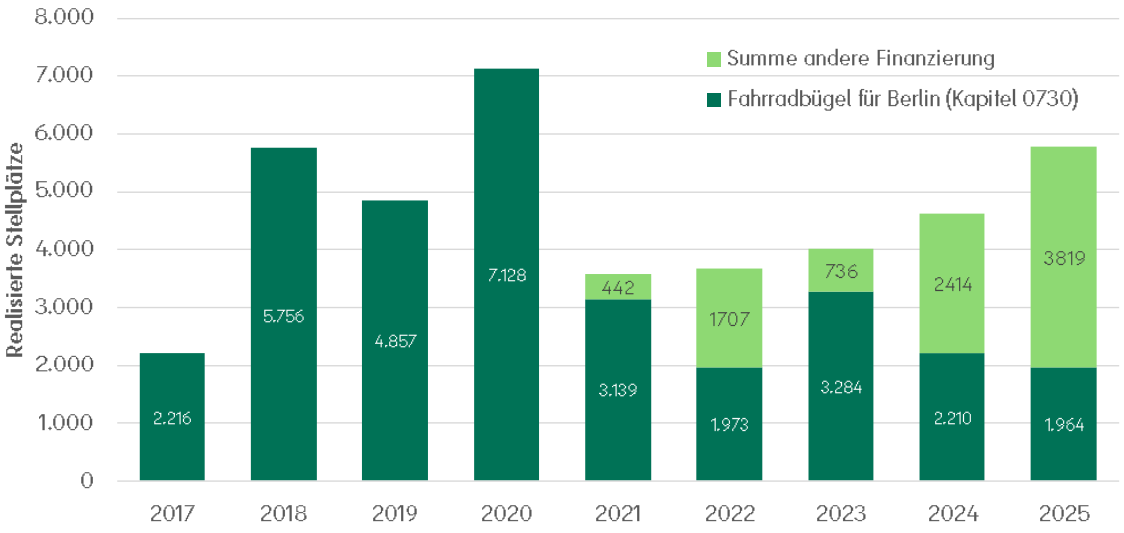


Abbildung 8 Realisierte Fahrradstellplätze 2017 bis 2025

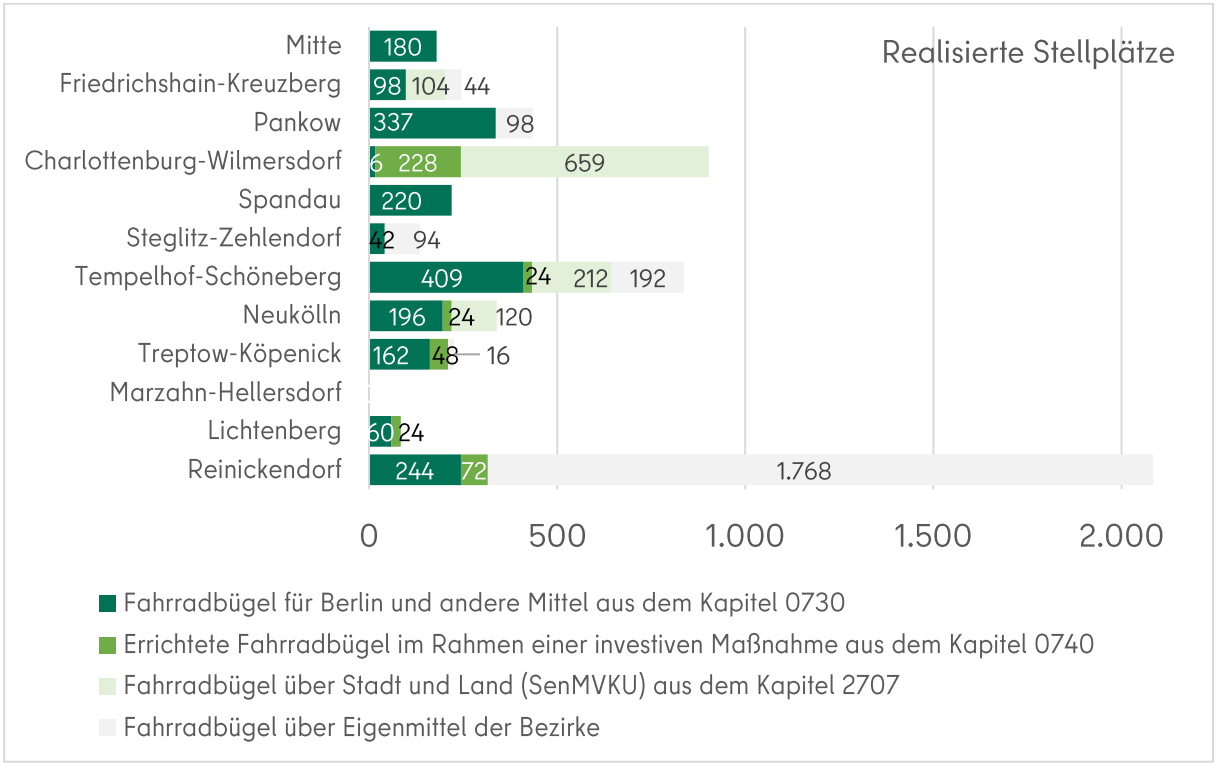


Abbildung 9 In 2025 realisierte Stellplätze nach Bezirk und Finanzierung

Seit 2025 wird in der Datenbank der InfraVelo ausgewertet, ob sich eine Fahrradabstellanlage im Umfeld einer Haltestelle das ÖPNV oder einer Bildungseinrichtung befindet. Abbildung 12 gibt einen Überblick über die Verteilung der Abstellanlagen im öffentlichen Raum. Hierzu wird bei Bahnhöfen von S- und U-Bahn sowie von Regional- und

Fernbahn ein Umkreis von 100 Metern betrachtet, bei Haltestellen von Tram und Bus ein Umkeis von 30 Metern. Die Daten wurden rückwirkend für alle ab 2022 errichteten Abstellanlagen in der Datenbank ergänzt.

In 2025 lagen von den 6.359 insgesamt errichteten Stellplätzen 283 Stellplätze im Umkreis einer Haltestelle des ÖPNV, dies entspricht ca. 4%. Der geringe Anteil lässt sich darin bergründen, dass einerseits das Programm „Fahrradbügel für Berlin“ den Fokus nicht auf Haltestellen des ÖPNV setzt und andererseits an diesen dem Bedarfen eher mit größeren Maßnahmen wie Sammelschließanlagen und Fahrradparkhäusern begegnet werden soll. Letztere sind jedoch überwiegend noch in Planung.

Insgesamt 2.525 Standorte befinden sich in der Nähe von Bildungseinrichtungen, das sind ca. 40% und zeigt eine deutliche Relevanz.

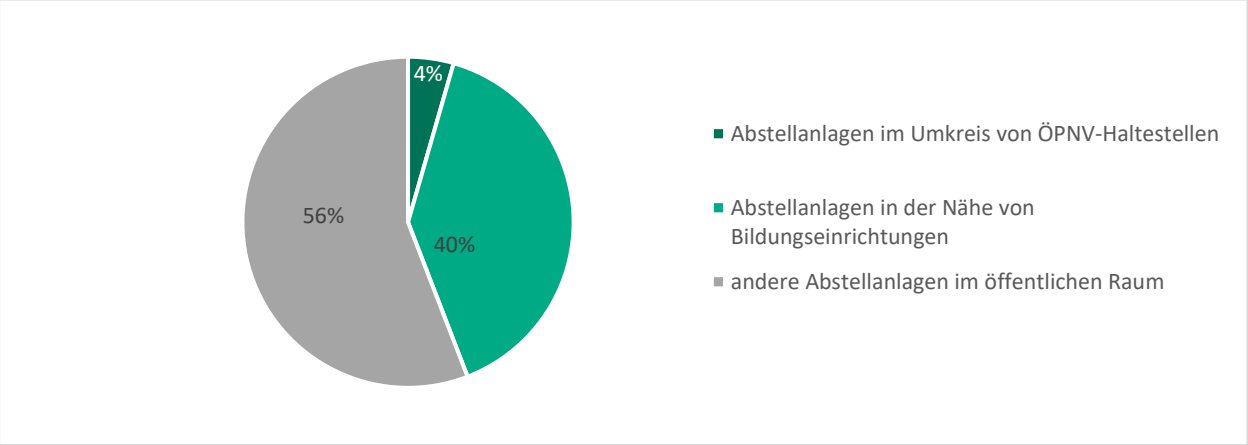


Abbildung 10 Standorte von Abstellanlagen im öffentlichen Raum in 2025

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

Die Abstellanlagen an ÖPNV-Stationen können in drei verschiedene Angebote differenziert werden:

- Anlehnbügel bzw. Doppelstockparker (überdacht und nicht überdacht),
- Zugangsgesicherte Anlagen (geringe bis mittlere Kapazitäten: Sammelschließanlagen und Fahrradboxen)
- Fahrradparkhäuser (hohe Kapazität, ggf. mit Service).

Da die von externen Akteuren errichteten Abstellanlagen nicht in jedem Fall in der Datenbank erfasst werden, besteht kein vollständiger Überblick über den Bestand. Neben den

halböffentlichen Akteuren, wie DB und BVG gibt es zunehmend auch zugangsgesicherte Anlagen privater Anbieter (z. B. am Berliner Hauptbahnhof).

3.2.1 Fahrradparkhäuser

Um die Attraktivität des Radverkehrs und des Umweltverbundes zu steigern und den Umstieg zwischen Rad und ÖPNV zu erleichtern, wurden an 275 S- und U-Bahnhöfen in den Jahren 2018 bis 2020 Standort- und Potenzialanalysen zum Fahrradparken durchgeführt. 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 an sechs Standorten Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt.

Die Senatsverkehrsverwaltung hat vor dem Hintergrund der Haushaltslage Radverkehrsvorhaben priorisiert. Ein Großteil der Standorte wurde qualifiziert beendet, was bedeutet, dass die Planungen für die weiteren Standorte unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung zu einem späteren Zeitpunkt fortgeführt werden können.

In 2025 wurden die Fahrradparkhäuser an den Bahnhöfen Schöneweide und Mahlsdorf weiter bearbeitet:

- Bahnhof Schöneweide: Mit der Baufeldfreimachung ist der Baustart erfolgt. Die Bauleistungen wurden ausgeschrieben.
- Bahnhof Mahlsdorf: In 2025 wurde die Vergabe der Planungsleistungen vorbereitet.

3.2.2 Sammelschließanlagen und Fahrradboxen

Im Jahr 2025 wurden an den S-Bahnhöfen Adlershof sowie Hermsdorf zugangsgesicherte Fahrradabstellanlagen in Betrieb genommen. Die Stellplätze können über das berlinweit einheitliche System „ParkYourBike“ gebucht werden. Am Standort Adlershof stehen 24 Stellplätze und am Standort Hermsdorf 72 Stellplätze in Sammelschließanlagen zur Verfügung. Am Standort Lichterfelde Süd erfolgte der Baustart für eine Sammelschließanlage mit 48 zugangsgesicherten Stellplätzen.

3.2.3 Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystem – ParkYourBike

Das Angebot an zugangsgesicherten und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Stationen im Land Berlin wurde 2025 kontinuierlich ausgebaut. Für die Nutzung dieser Anlagen kommt seit 2022 das Zugangs-, Buchungs- und Abrechnungssystem „ParkYourBike“ zum Einsatz. Die hierfür von infraVelo entwickelte App ermöglicht Radfahrenden standort- und herstellerunabhängig einen einfachen, schnellen und flexiblen Zugang zu gesicherten

Fahrradparkplätzen. Das Buchungssystem liefert Informationen zu allen verfügbaren Anlagen und darüber hinaus einen Überblick zu laufenden Reservierungen und Parkvorgängen sowie deren Kosten.

Seit Mai 2025 gibt es mit den S-Bahnhöfen Hermsdorf und Adlershof weitere 96 gesicherte Stellplätze in Berlin und damit insgesamt sieben Standorte: Adlershof, Alt-Mariendorf, Friedrichsfelde Ost, Hermsdorf, Rathaus Schöneberg, Schöneweide, Wutzkyallee.

2025 wurde ParkYourBike durch eine Kooperation mit dem VBB auch auf neu errichtete, zugangsgesicherte Fahrradabstellanlagen in Brandenburg ausgeweitet und wird seitdem an den Anlagen der Bahnhöfe Falkensee, Eichwalde, Neuenhagen bei Berlin, Dahlewitz und Cottbus genutzt.

Auch externe Betreiber interessieren sich für das herstellerübergreifende System, so wurde im Herbst 2025 das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Potsdam an ParkYourBike angebunden.

Im Berichtsjahr wurde ParkYourBike mit verschiedenen werbewirksamen Maßnahmen, wie z.B. Plakaten auf den Bahnsteigen vor Ort, Werbeanzeigen in Online-Newslettern und den Sozialen Medien und Präsenz auf Webportalen wie nebenan.de im direkten Umfeld der jeweiligen Anlagen und digital beworben.

Registrierte Nutzerinnen und Nutzer (Stand: 31.12.2025)	4.400
Anzahl Standorte Berlin und Brandenburg (Stand: 31.12.2025)	7 / 6
Anzahl gesicherte Stellplätze in Berlin und Brandenburg (Stand: 31.12.2025)	304 / 1.115
Durchschnittliche Parkdauer in Berlin (Median)	10h

Tabelle 5 Entwicklung „Park your Bike“ in 2025

Weitere Informationen zu ParkYourBike und der App für gesichertes Fahrradparken in Berlin und Brandenburg gibt es unter: www.parkyourbike.net.

3.2.4 Abstellanlagen auf privaten Flächen

Einen Überblick über die im privaten Raum erstellten Fahrradabstelllätze gibt es nicht, obwohl die Notwendigkeit der Errichtung in der Berliner Bauordnung geregelt ist. Der § 49 BauO 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-Bahnrings auf 500 Euro pro Stellplatz und außerhalb des S-Bahnrings auf 250 Euro je Stellplatz festgelegt.

Eine Abfrage durch die Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen bei den Bezirken ergab für das Jahr 2025 die in Tabelle 6 dargestellte Anzahl der abgelösten Fahrradabstellanlagen und die Höhe der Ablösebeträge.

Tabelle 6 Anzahl abgelöster Stellplätze und Höhe der finanziellen Ablösung im Jahr 2025

	Anzahl abgelöste Stellplätze	Eingenommene Ablösebeträge
Mitte	50	k.A.
Friedrichshain-Kreuzberg	15	7.500 €
Pankow	k.A.	k.A.
Charlottenburg-Wilmersdorf	k.A.	14.005 €
Spandau	34	8.500 €
Steglitz-Zehlendorf	k.A.	k.A.
Tempelhof-Schöneberg	k.A.	k.A.
Neukölln	16	33.500 €
Treptow-Köpenick	0	0 €
Marzahn-Hellersdorf	2	500 €
Lichtenberg	60	15.000 €
Reinickendorf	0	0 €

4 HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES

4.1 Transparenz - Information der Öffentlichkeit

4.1.1 Informationsveranstaltung auf der VELOBerlin

Die VELOBerlin auf dem Geländes des ehemaligen Flughafen Tempelhof ist das zentrale und jährlich stattfindende Fahrradevent in Berlin. infraVelo war als Gesellschaft des Landes für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit einem eigenen Messestand vertreten. Ziel war es, mit den Besucherinnen und Besuchern über den Radverkehr in Berlin ins Gespräch zu kommen, Fragen zu beantworten sowie über neue Vorhaben und Projektstände zu informieren. Interessierte konnten vor Ort die ParkYourBike-App und das Terminal für sicheres Fahrradparken kennenlernen und testen sowie über ein dialogisches Element (Schätzfragen) sich intensiver mit dem Ausbau der Radinfrastruktur auseinandersetzen. InfraVelo war zudem Gastgeberin des Bühnenformats „Salon“, das ein vielfältiges Programm bot: Hier wurden u. a. das System ParkYourBike, das Monitoring der Radverkehrsprojekte sowie aktuelle Vorhaben von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem infraVelo-Team vorgestellt. Insgesamt gab es im Salon 27 abwechslungsreiche Programmpunkte – zur Radinfrastruktur, zu Radreisen, Routenplanungen und Netzwerken. Im Rahmen der VELOBerlin 2025 verlieh der damalige Staatssekretär für Mobilität und Verkehr, Johannes Wieczorek, den Engagementpreis „Fahrrad Berlin“. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zeichnet mit dem undotierten Preis seit 2007 jährlich Projekte und Initiativen aus, die sich für die Radmetropole Berlin engagieren.

4.2 Wertschätzung - Etablierung einer Fahrradkultur

4.2.1 Engagementpreis „Fahrrad Berlin“

Am 10. Mai 2025 wurde der Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ 2025 im Rahmen der Fahrradmesse VELOBerlin vom damaligen Staatssekretär für Mobilität und Verkehr, Johannes Wieczorek, 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. Unter dem Motto „Fahrradfahren? Aber sicher!“ wurden Projekte und Personen ausgezeichnet, die mit außerordentlichem Engagement dazu beittragen, Kindern und Jugendlichen das Radfahren beizubringen und sie auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorbereiten.

Folgende Initiativen erhielten 2025 den Engagementpreis:

- BiciBus Bohnsdorf: Bici ist das spanische Wort für Fahrräder, der Bus steht für eine Gruppe von Kindern und Jugendlichen, die zusammen mit dem Rad zur Schule fahren. Kinder folgen wie bei einer Buslinie bestimmten Routen und Haltestellen mit festgelegten Fahrplänen – mit dem Ziel Schule. Für dieses wichtige Projekt wurden Initiator Moritz Müller sowie die Hauptakteurinnen Mareike Müller, Karin Müller und Nadine Arndt ausgezeichnet.
- Elke Buchmann leitet die beiden Jugendverkehrsschulen im Bezirk Reinickendorf. Sie wurde für ihr großes Engagement zur Förderung und Unterstützung junger Menschen in der Mobilitätserziehung sowie im Erlernen von Fahrradtechnik und Verkehrssicherheit geehrt. Ihr unermüdliches Vorantreiben baulicher, organisatorischer oder pädagogischer Verbesserungen sowie deren Umsetzungen zeichnen sie besonders aus.

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

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.

Im Jahr 2025 fand das Berliner STADTRADELN vom 16. Mai bis 05. Juni statt. Mehr als 35.000 Berlinerinnen und Berliner nahmen teil – 2.600 aktive Radelnde mehr als im ebenfalls wachstumsstarken Vorjahr. Gemeinsam legten sie über 6,9 Mio. Kilometer mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei gut 1.138 Tonnen CO2 im Vergleich zur Fahrt mit dem Auto. Die 2.499 Teams kamen unter anderem aus Unternehmen, Verwaltungen, Vereinen, (Hoch-) Schulen und aus den Bezirken und Nachbarschaften. Dank der wachsenden Beteiligung gelang es Berlin erneut, den ersten Platz unter den Kommunen mit über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu belegen. In Berlin wird die Aktion STADTRADELN als Kooperationsprojekt der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung und des ADFC Berlin realisiert. Zu den Aktionen im STADTRADELN-Zeitraum zählten unter anderem die geführte Auftakttour in Zusammenarbeit mit dem Berliner Zentrum Industriekultur und die geführten, exklusiven STADTRADELN-Touren des ADFC. Eine eigens gestaltete Webseite mit

verschiedenen thematischen Radtouren sollte zu mehr Fahrradaktivität motivieren. Kooperationen mit dem Deutschen Technikmuseum und Berliner Fahrradläden waren zudem Teil der Kampagne.

4.3.2 Leihfahrradsystem

Das Öffentliche Fahrradverleihsystem (ÖFVS) des Landes Berlin wurde im Rahmen eines europaweiten wettbewerblichen Verfahrens ausgeschrieben und 2022 an die nextbike GmbH vergeben. Der mit der nextbike GmbH geschlossene Vertrag endete im Juni 2025. Im Anschluss begann die vertraglich geregelte Rückbauphase des Systems, insbesondere der baulich errichteten Stationen. Der Rückbau des Systems erfolgte vertragskonform.

Insgesamt verfügte das System mit Stand April 2025 über 4.264 Stationen, wobei hiervon rund 250 Stationen baulich errichtet waren, sowie rund 4.000 Stationen ohne bauliche Bestandteile verfügbar waren. Der Anteil der Stationen außerhalb des S-Bahn-Rings blieb dabei stabil nahezu paritätisch zum Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings. Die räumliche Verknüpfung des Systems mit dem ÖPNV war erfolgt, innerhalb des Kerngebiets wurden sämtliche S- und U-Bahnhöfe sowie Haltestellen der Tram mit mindestens einer Station des öffentlichen Fahrradverleihsystems ausgestattet. Das System stand in enger Verknüpfung mit Jelbi und bediente sämtliche Jelbi-Standorte. Die Flotte in Berlin bestand im Rahmen der Vertragslaufzeit im Jahr 2025 aus rund 6.000 Rädern der neuesten Generation, welche intensiv genutzt wurden. Zwischen Januar und Juni wurden mehr als 2,2 Millionen Nutzungen realisiert, die Fahrtenanzahl pro Rad lag in der „klassischen Fahrradsaison“ bei mehr als 3 Nutzungen pro aktivem Rad.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sieht die verkehrlichen Ziele des ÖFVS als erfüllt an. Der weitere Betrieb eines öffentlichen Leihfahrradsystems ist im aktuellen Haushaltsplan des Landes Berlin nicht enthalten. Es ist davon auszugehen, dass die derzeit in Berlin aktiven Anbietenden auch ohne öffentliche Förderung ihre Angebote in Berlin aufrechterhalten und entsprechend der Nachfrage weiterentwickeln werden. Anreize, die Angebote bedarfsgerecht auch möglichst stadtweit auszudehnen, werden weiterhin regulatorisch bzw. künftig im Rahmen eines Gesamtkonzeptes, wie es derzeit mit der Sharing-Strategie erarbeitet wird, gesetzt.

4.3.3 Winterdienstkonzept

Der RVP des Landes Berlin sieht vor, ein Winterdienstkonzept Radverkehr zu erarbeiten, um den Ansprüchen des Radverkehrs in Zukunft auch im Winter 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. Nachdem in 2023 und 2024 in einer Projektarbeitsgruppe der SenMVKU, der BSR und der InfraVelo ein Konzept erarbeitet

und finalisiert wurde, wurden in 2025 die Vorrausetzungen zur Anpassung des Straßenreinigungsgesetzes (StrReinG) geschaffen.

4.4 Ordnungspolitische Maßnahmen

4.4.1 Kontrollen der Fahrradstaffel und der Fahrradstreifendienste

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 2025 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-Bahnrings 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 2025 haben Fahrradstaffel und Fahrradstreifendienst insgesamt 78.158 Verkehrsordnungs-widrigkeiten sanktioniert. Die daraus eingenommenen Verwarnungs- und Bußgelder beliefen sich auf rund 2.7 Mio. Euro. Abbildung 11 2025 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifendienste sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligungzeigt die Art der in den Jahren 2025 durch die Fahrradstaffel und die Fahrradstreifendienste geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten differenziert nach der Verkehrsbeteiligung. Die am häufigsten geahndete Ordnungswidrigkeit durch Kfz (inkl. Elektrokleinstfahrzeuge) 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,

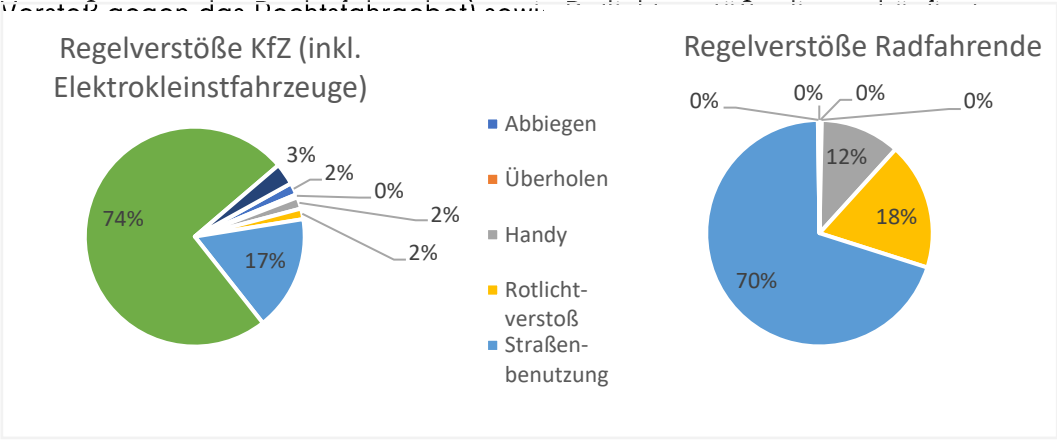


Abbildung 11 2025 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifendienste sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligung

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 veränderte sich diese Eingruppierung im Laufe der Umsetzung. Im Rahmen der 2025 begonnenen Evaluation des Radverkehrsplans wurden die Kategorien für den Umsetzungsstand des Maßnahmenplans gegenüber den Fortschrittsberichten stärker zusammengefasst, um die Übersichtlichkeit zu erhöhen.

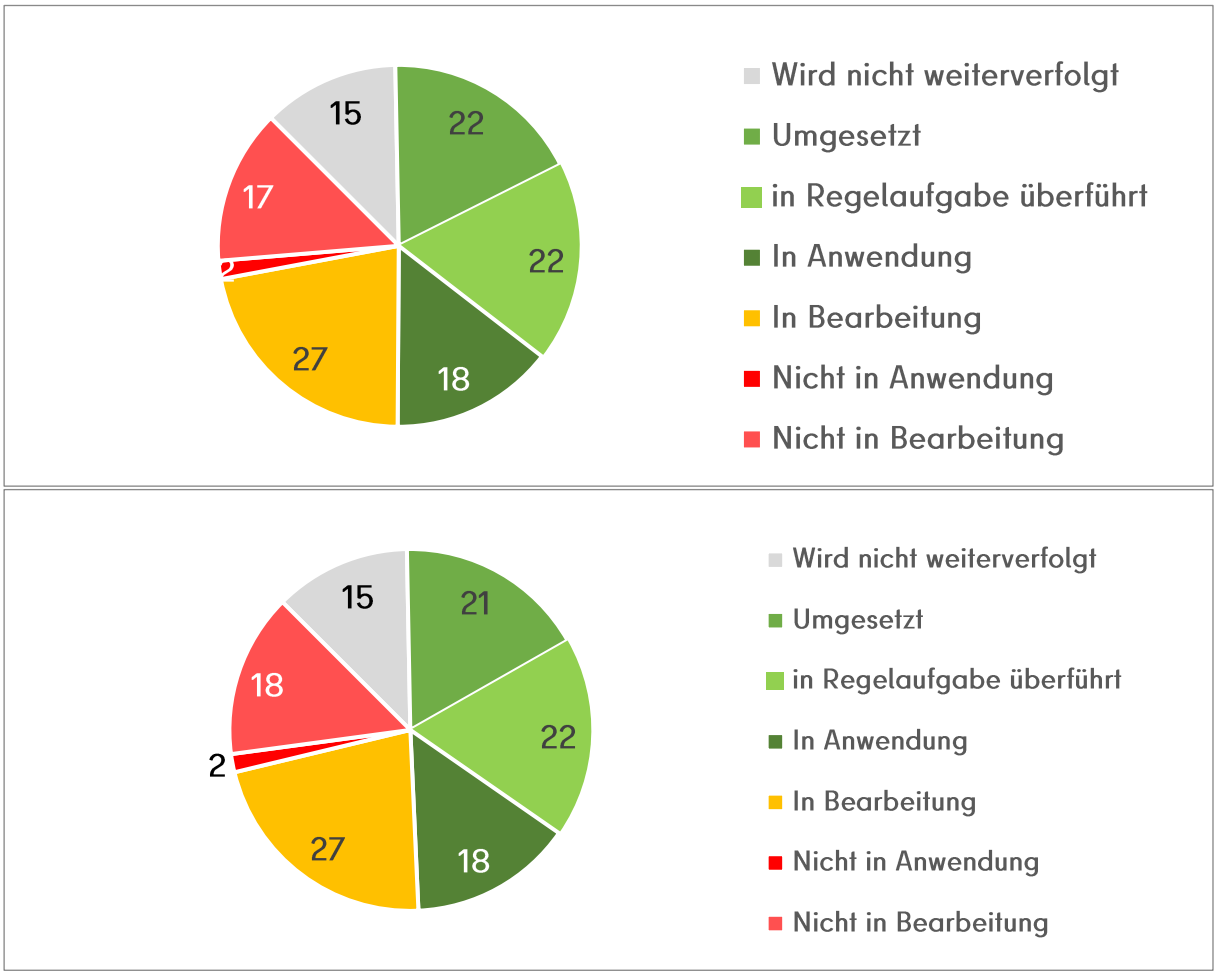


Abbildung 12: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Berliner Radverkehrsplan (Stand 31.12.2025)

Abbildung 12 zeigt den Umsetzungsstatus des Maßnahmenplans zum 31.12.2025. In Anlage 3 ist der jeweilige Status für alle 123 Maßnahmen einzeln dargestellt. Insgesamt wurden seit Inkrafttreten des Radverkehrsplans 44 Maßnahmen umgesetzt oder in Regelaufgaben überführt, 18 Maßnahmen sind in Anwendung.

In 2025 erhielten die folgenden zwei Maßnahmen den Status „umgesetzt“ oder „in Regelaufgaben überführt“:

- Einsatz des Landes Berlin auf Bundesebene für die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 (#28): Im Rahmen der Novellierung der StVO sind Anpassungen in diesem Sinne erfolgt.
- Winterdienstkonzept (#52)
- Teilnahme SrV 2023 (#113) Daten wurden in 2025 veröffentlicht, die Maßnahme zählt damit als abgeschlossen, auch wenn eine zukünftige Teilnahme als Regelaufgabe angesehen wird.

Insgesamt 27 Maßnahmen befanden sich 2025 in Bearbeitung.

5.2 Objektive Sicherheit (Vision Zero – Verkehrsunfälle)

Eines der drei strategischen Ziele des Radverkehrsplans ist die „Vision Zero“: Im Berliner Stadtgebiet soll es zukünftig keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr geben. Die folgenden Auswertungen basieren auf polizeilichen Unfalldaten für alle Radverkehrsunfälle (d.h. Unfälle mit mindestens einem Radfahrenden) aus dem Jahr 2025. Die Unfallzahlen 2025 werden teilweise mit denen der Vorjahre verglichen, um positive und negative Entwicklungen aufzeigen zu können.

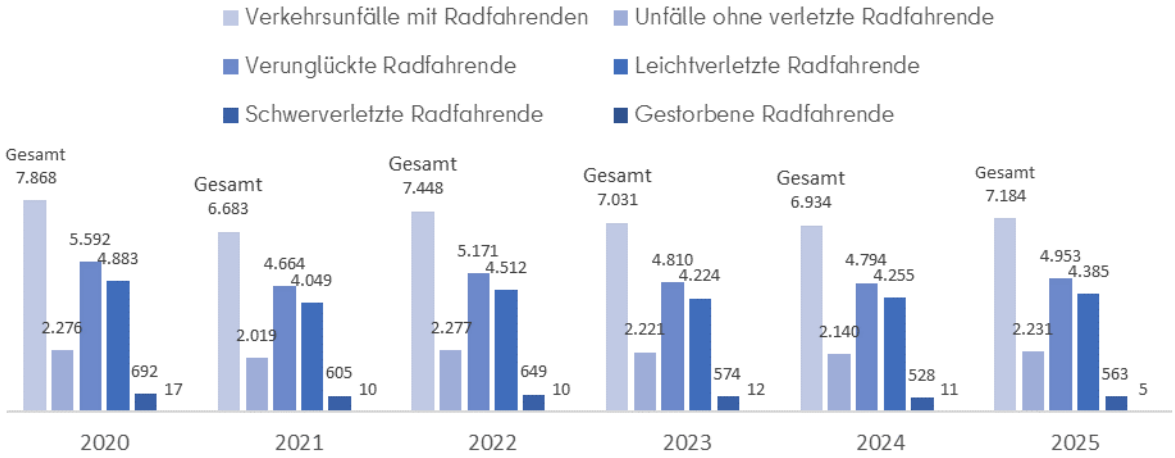


Abbildung 13: Verkehrsunfälle mit Radfahrenden und davon verunglückte Radfahrende

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Radfahrenden stieg 2025 gegenüber den beiden Vorjahren leicht an, liegt aber unter den deutlich höheren Werten von 2020 und 2022. 2025 registrierte die Polizei Berlin insgesamt 137.373 Verkehrsunfälle. Davon ereigneten sich 7.184 Radverkehrsunfälle mit 4.953 verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrern. Das Berliner Mobilitätsgesetz sowie der Radverkehrsplan zielen auf eine Reduktion der Unfälle mit schweren Personenschäden ab. Daher werden im Folgenden insbesondere Unfälle mit Getöteten sowie Schwerverletzten betrachtet.

Bei 8 Prozent (563) der Radverkehrsunfälle im Jahr 2025 wurden Radfahrerinnen und Radfahrer schwer verletzt, 5 Radfahrende starben. Leichtverletzte gab es bei 69 Prozent der Radverkehrsunfälle (4.953), bei 31 Prozent der Unfälle (2.231) wurden keine Radfahrerinnen und Radfahrer verletzt.

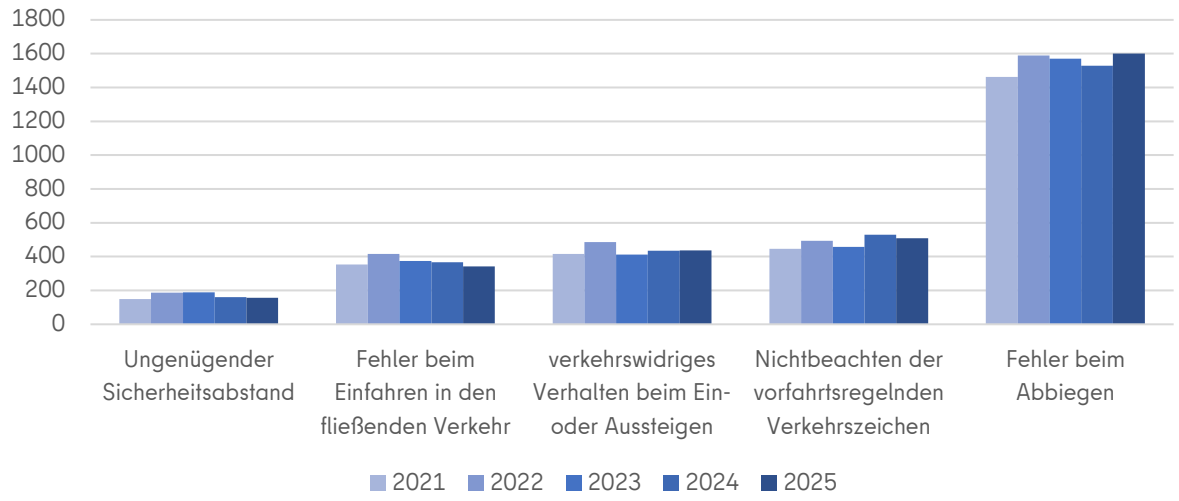


Abbildung 14: Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden

Die Hauptunfallursache gegenüber Radfahrenden ist auch 2025 der Fehler beim Abbiegen eines motorisierten Kraftfahrzeugs (1.602) und liegt damit mehr als drei Mal so hoch wie die weiteren Hauptunfallursachen, wie Nichtbeachten der vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen (508) oder dem verkehrswidrigen Verhalten beim Ein- oder Aussteigen (auch als *Dooring* bezeichnet) (437). Umgekehrt zeigen die Hauptunfallursachen von Radfahrenden auch 2025: Das Einfahren in den fließenden Verkehr (448) sowie eine nicht angepasste Geschwindigkeit (372) sind die häufigsten Ursachen.

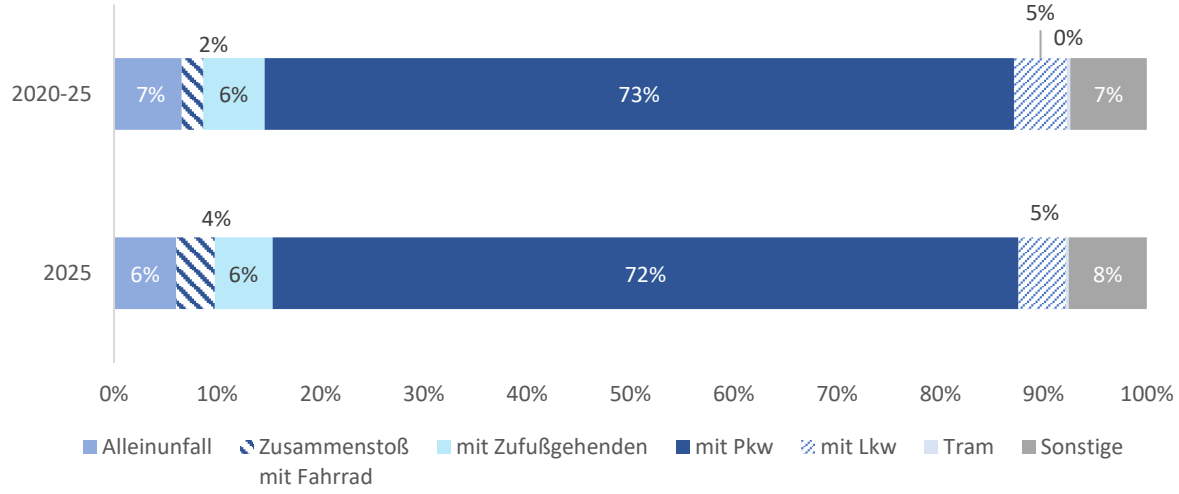


Abbildung 15 Radverkehrsunfälle nach Unfallgegnern 2025 und im Vergleich zum Mittel der Jahre 2020-25

Den größten Anteil der Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung macht der Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmenden, vornehmlich dem Kfz aus. Nur 6 Prozent der in 2025

polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden waren Alleinunfälle von Radfahrenden.

5.3 Subjektive Sicherheit

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 2025, der alle zwei Jahre durchgeführt wird, wurde auch das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden in Berlin thematisiert. Leider lagen die Ergebnisse der Befragung zum Zeitpunkt der Erstellung des Fortschrittsberichtes 2025 noch nicht vor.

6 VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG

6.1 Strukturelle Voraussetzungen und personelle Ausstattung

6.1.1 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 2025 diese Stellen nicht in allen Bezirken besetzt. Bei der Besetzung der Stellen macht sich die Konkurrenz um begrenzt verfügbare Fachkräfte, insbesondere bei Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren, weiterhin deutlich bemerkbar. Tabelle 7 zeigt die personelle Situation in den einzelnen Bezirken.

Tabelle 7 Personelle Ausstattung der Bezirke (Stand Dezember 2025)

Bezirk	Anzahl der im Bezirk geschaffenen Radverkehrs-stellen	Stellenanteil für Radverkehrsbelange	Besetzte Radverkehrs-stellen	Laufende Stellenbesetzungs-verfahren
Mitte	2	2 x 100%	2	0
Friedrichshain-Kreuzberg	4	4 x 100%	4	0
Pankow	2	2 x 100%	2	0
Charlottenburg-Wilmersdorf	2	1 x 100%/ 1 x 75%	2	0
Spandau	3	3 x 75%	2	1
Steglitz-Zehlendorf	2	2x 100%	0,00	1 (Besetzung beider Stellen angestrebt)
Tempelhof-Schöneberg	1	1x100%	1	0
Treptow-Köpenick	4	4 x 100%	3	1
Marzahn-Hellersdorf	3	3 x 75%	0	3
Lichtenberg	4	4 x 100%	1	1
Neukölln	2	2 x 100%	2	0
Reinickendorf	2	2 x 100%	2	0

6.1.2 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Im Jahr 2025 waren im Referat IV F „Fuß- und Radverkehr“ 15 Radverkehrsstellen vorhanden, die Ende 2025 auch alle besetzt waren. In diesen Stellen sind die Stellen der ehemaligen Koordinierungsstelle Fuß- und Radverkehr enthalten, die im April 2024 in das Referat IV F integriert wurde.

Über alle Abteilungen hinweg (inkl. der Stellen im Referat IV F) waren in der SenMVKU insgesamt 31 Stellen vorgesehen, die mindestens 50 Prozent den Radverkehr betreffende Tätigkeiten ausüben.

6.1.3 GB infraVelo GmbH

infraVelo ist das für den Radverkehr zuständige Infrastrukturunternehmen im Land Berlin und ist enge Partnerin der SenMVKU und der Berliner Bezirke zur Planung, zum Bau und zum Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie wurde 2017 als 100-prozentiges Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH gegründet. Die Aufgaben werden vom Land Berlin (SenMVKU) übertragen. Die infraVelo koordiniert, plant, baut und betreibt attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Dazu gehören bezirkliche und überbezirkliche Radverkehrsanlagen, Radfernwege, Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Stationen, Fahrradparkhäuser und mit einem eigens entwickelten, einheitlichen, digitalen Zugangs-, Buchungs- und Abrechnungssystem (ParkYourBike) gesicherte Fahrradstellplätze.

Zum Aufgabenportfolio gehören auch betriebliche Themen: Seit 2020 übernimmt infraVelo für Fahrradabstellanlagen auf Flächen, die der Deutschen Bahn gehören, Aufgaben für die Unterhaltung und das Schrottradmanagement. Auch auf einigen Bezirksflächen ist infraVelo für die Kontrolle und Reinigung der Anlagen sowie die Entfernung von Schrotträdern zuständig. Zudem wartet und pflegt das Unternehmen die gebauten Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Stationen, die rund 3.000 Radwegweiser auf circa 422 Kilometern des Radwegenetzes in Berlin und verantwortet seit dem Jahr 2025 auch den Betrieb aller automatischen Fahrradzählstellen und Fahrradbarometer an insgesamt 24 Standorten. Für rund 300 bezirkliche Fahrradprojekte übernimmt infraVelo koordinierende Aufgaben, führt rund 50 Steuerungs- und Projektabstimmungsrunden im Jahr in den Bezirken durch und verantwortet datenbankgestützt das zentrale Monitoring der Radverkehrsprojekte in Berlin. Alle Vorhaben werden partnerschaftlich und in enger Abstimmung mit der SenMVKU, den zwölf Bezirken und den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) entwickelt, geplant und gebaut.

Zum 31. Dezember 2025 waren bei infraVelo 34 VZÄ besetzt. Michael Fugel ist seit September 2024 Geschäftsführer von infraVelo. Die kaufmännische Geschäftsleitung verantwortet Peggy Kandziora seit August 2024. Vorsitzender des Aufsichtsrates ist seit 27. Juni 2025 der Staatssekretär für Mobilität und Verkehr Arne Herz.

6.1.4 Fahrradstaffel und Streifendienst Verkehrsüberwachung Rad

Die für den Berliner Innenstadtbereich 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 2025 52 Mitarbeitende. Die für das übrige Stadtgebiet zuständigen Streifendienste Verkehrsüberwachung Rad der Polizeidirektionen 1 bis 4 verfügten im Jahr 2025 insgesamt über ca. 62 Dienstkräfte.

6.1.5 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 Sport oder in den Ordnungsämtern der Bezirke.

6.2 Finanzierung des Radverkehrs

6.2.1 Verausgabte Mittel und zur Verfügung stehende Mittel 2025

Wie in Abbildung 16 dargestellt, wurden 2025 insgesamt 26,7 Mio. Euro für den Radverkehr ausgegeben, davon ca. 19,5 Mio. Landesmittel (inkl. SIWA und Eigenanteil Stadt und Land) und 7,2 Mio. Euro Bundesmittel.

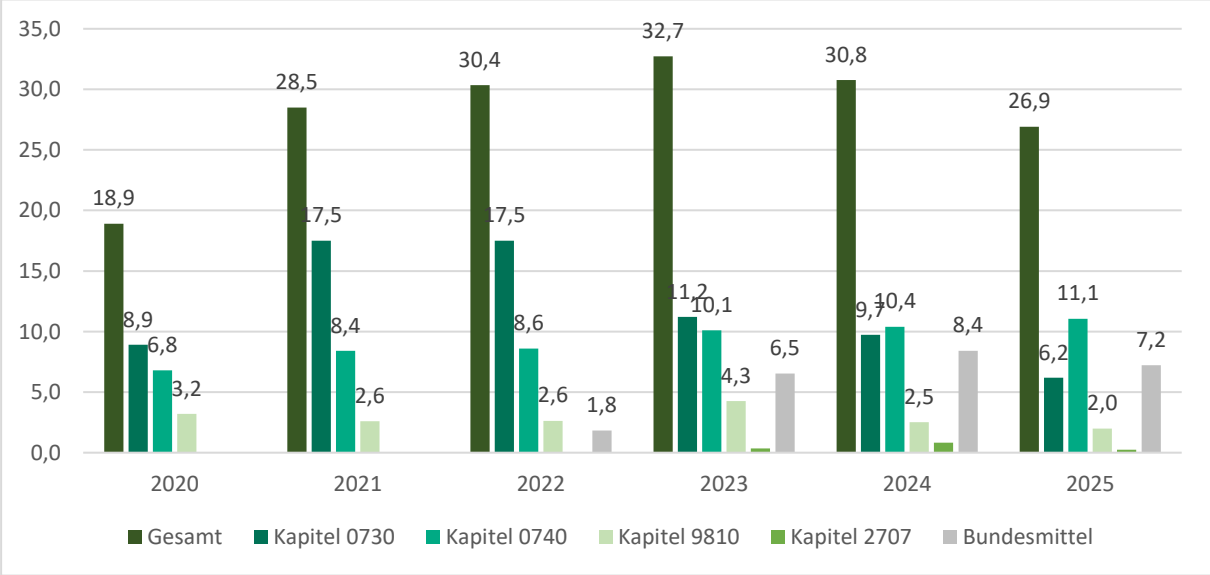


Abbildung 16: Entwicklung verausgabter Haushaltsmittel in Mio Euro 2020 bis 2025 (ohne Mittel für Personal)

Die folgende Tabelle 8 gibt einen detaillierten Überblick über die Finanzierung des Radverkehrs. Neben den Landesmitteln im Doppelhaushalt 2024/2025 sowie über das SIWA vorgesehene Mittel akquirierte das Land Berlin weitere Finanzmittel, die zum Beispiel über Förderprogramme des Bundes bereitgestellt wurden. Tabelle 8 zeigt die Gesamtsumme der zur Förderung des Radverkehrs eingesetzten Mittel, unterteilt nach Landesmitteln und Bundesmitteln. Die Landesmittel beinhalten die Ausgaben durch SenMVKU sowie die durch die Bezirke eigenfinanzierten Eigenanteile für Maßnahmen im Förderprogramm „Stadt und Land“.

Insgesamt wurden in 2025 zusätzlich ca. 7,2 Mio. Euro an Bundesmitteln (Förderprogramme) verausgabt. Dazu zählt insbesondere das Sonderprogramm „Stadt und Land“, über das ca. 4,5 Mio. Euro für Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt wurden. 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.

Außerdem wurden für die Radschnellverbindungen Bundesfördermittel in Höhe von ca. 221.700 Euro aus der Verwaltungsvereinbarung Radschnellverbindungen (RSV-VV) 2017-2030 in Anspruch genommen und weitere 2,1 Mio. Euro GRW-Mittel für den Radverkehr eingesetzt.

Tabelle 8 Finanzen zur Förderung des Radverkehrs nach Haushaltstiteln (ohne Personalmittel)

					Ansatz 2025[1]	Ist 2025
Land Berlin	Landesmittel (SenMVKU)	Kapitel 0730	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (konsumtive Mittel)	7.500.000,00	3.069.265,10
			52609	Thematische Untersuchungen	705.000,00	55.731,54
			54010	Dienstleistungen (anteilig)		22.491,00
			68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	1.500.000,00	666.513,00
			68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs (anteilig)	1.500.000,00	0,00

[1] entspricht den tatsächlich verfügbaren Mitteln unter Berücksichtigung qualifizierter Sperren

	72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (investive Mittel)	6.500.000,00	2.365.197,30
		Summe Kapitel 0730	**18.605.000,00**	**6.179.197,94**
Kapitel 0740	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	5.000,00	154.917,66
	68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	3.495.000,00	2.425.183,43
	68229	Zuschuss an die infraVelo	7.500.000,00	7.500.000,00
	89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen	310.000,00	329.084,90
	89116	Zuschüsse an die infraVelo zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	2.500.000,00	651.286,00
		Summe Kapitel 0740	**13.810.000,00**	**11.060.471,99**
			ab 2025 zur Verfügung stehende Mittel	
Kapitel 9810	73030 bis 73042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr in den Bezirken	8.321.529,98 €	788.261,00 €
	82034	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil I und II)	39.634.377,20	1.190.569,81
		Summe Kapitel 9810 (SIWA)	**47.955.907,18**	**1.978.830,81**
Kapitel 2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	1.500.000,00 €	188.161,14 €
	72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (investive Mittel)	500.000,00 €	63.694,80 €
		Summe Kapitel 2707	12.000.000,00	251.855,94
		Summe SenMVKU	**82.370.907,18**	**19.470.356,68**
		Summe Bezirke		**234.116,14**

		Summe LAND Berlin	**82.370.907,18**	**19.704.472,82**
Bund			**zur Verfügung stehende Mittel 2025**	**Ist 2025**
		Stadt und Land - Bezirklich	6.675.356,00 €	1.311.789,94
		Stadt und Land - Abt V		1.887.871,03
		Stadt und Land – Abt VI	1.500.000,00	1.311.789,94
		RSV-VV		221.700,96
		GRW		2.154.971,58
		BMDV/ZUG (Bundesmittel Bike & Ride)		322.877,44
		Summe Bundesmittel (Förderprogramme)		**7.211.000,89**

Tabelle 9 stellt die gesamten verausgabten Mittel (Landes- und Bundesmittel) nach Themengebieten dar. Für lineare Infrastruktur wurden 12,2 Mio. Euro verausgabt, für Fahrradparken 2,0 Mio. Euro sowie für Sonstiges 10,0 Mio. In Sonstiges sind u.a. die institutionelle Förderung der infraVelo, die Zuschüsse zum öffentlichen Fahrradverleihsystem sowie Öffentlichkeitsarbeit und weitere Dienstleistungen enthalten. Brücken wurden als lineare Infrastruktur nur dann berücksichtigt, wenn diese ausschließlich dem Rad- und Fußverkehr dienen.

Tabelle 9 Ausgaben zur Förderung des Radverkehr nach Themengebieten

Themengebiet	Gesamt	davon Landes-Mittel	davon SIWA	davon Bundesmittel
Lineare Radverkehrsinfrastruktur				
Radverkehrsanlagen (außer RSV)	13.677.487	6.568.058	788.261	6.321.167
Radschnellverbindungen (RSV)	1.040.732	329.085	489.946	221.701
Summe Lineare Radverkehrsinfrastruktur	**14.718.219**	**6.897.143**	**1.278.207**	**6.542.868**
Fahrradparken				
a. Fahrradbügel	1.329.373	717.251	266.867	345.255

b. Fahrradparkhäuser	142.207	0	142.207	0
c. Sonstige Abstellanlagen	518.665	195.787	0	322.877
Summe Fahrradparken	**1.990.244**	**913.038**	**409.073**	**668.133**

Sonstiges	9.972.895	9.681.345	291.550	0

Summe Gesamt	26.681.358	17.491.526	1.978.831	7.211.001

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

7 ZUSAMMENFASSUNG

Der Fortschrittsbericht FAHRRAD BERLIN 2025 stellt die Entwicklungen im Radverkehr, Maßnahmenstände und Trends sowie die verfügbaren Finanzmittel detailliert dar. Der Bericht ist in die Handlungsfelder Infrastruktur, Fahrradparken, Information und Service, Monitoring und Evaluation sowie Voraussetzungen für die Umsetzung gegliedert.

Fahrradinfrastruktur

- Neubau und Verbesserung von Strecken: Im Jahr 2025 wurden 21,2 Kilometer Radverkehrsstrecken neu gebaut oder verbessert. Weitere 17,1 Kilometer befanden sich in Bau oder Bauvorbereitung, und 67,2 Kilometer waren in Planung.
- Art der Strecken: Der größte Anteil der fertiggestellten Strecken waren Radfahrstreifen (10,1 km) und Fahrradstraßen (7,7 km). In Planung waren vor allem Radfahrstreifen (27,2 km) und baulich getrennte Radwege (17,7 km).
- Radschnellverbindungen: Drei Radschnellverbindungen (RSV 3, RSV 5 und RSV 9) wurden weiter geplant, wobei RSV 3 das Planfeststellungsverfahren durchlief.
- Radfernwege: Ein Teilabschnitt des Spreeradwegs in Charlottenburg-Wilmersdorf wurde fertiggestellt.

Fahrradabstellanlagen

- Öffentlicher Raum: 6.359 Fahrradbügel wurden errichtet, davon 1.964 mit Mitteln aus dem Programm „Fahrradbügel für Berlin“.
- ÖPNV-Stationen: An den Bahnhöfen Adlershof und Hermsdorf wurden zugangsgesicherte Fahrradabstellanlagen in Betrieb genommen. Das System „ParkYourBike“ wurde auf weitere Standorte in Berlin und Brandenburg ausgeweitet.

Information und Services

- Transparenz: infraVelo informierte auf der VELOBerlin über Radverkehrsprojekte und die ParkYourBike-App.
- Wertschätzung: Der Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ wurde an Initiativen wie den BiciBus Bohnsdorf und Elke Buchmann vergeben.
- Aktivierung und Service: Die Kampagne „STADTRADELN“ mobilisierte über 35.000 Teilnehmer, die 6,9 Mio. Kilometer zurücklegten und 1.138 Tonnen CO2 einsparten.
- Leihfahrradsystem: Das öffentliche Fahrradverleihsystem (ÖFVS) wurde zurückgebaut, da der Vertrag mit der nextbike GmbH endete.

Monitoring und Evaluation

- Umsetzung des Radverkehrsplans: 43 Maßnahmen wurden umgesetzt oder in Regelaufgaben überführt, 27 Maßnahmen befanden sich 2025 in Bearbeitung.

- Objektive Sicherheit: 2025 gab es 7.184 Radverkehrsunfälle, davon 563 mit Schwerverletzten und 5 Todesfälle. Die Hauptunfallursachen waren Fehler beim Abbiegen von Kraftfahrzeugen und verkehrswidriges Verhalten von Radfahrern.
- Subjektive Sicherheit: Die Ergebnisse des Fahrradmonitors 2025 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts noch nicht vor.

Voraussetzungen für die Umsetzung

- Personelle Ausstattung: In den Bezirken wurden waren nicht alle der in den letzten Jahren für den Radverkehr geschaffenen Stellen besetzt. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) hatte 15 Radverkehrsstellen im Referat IV F „Fuß- und Radverkehr“ und weitere Stellen in weiteren Abteilungen.
- Finanzierung: 2025 wurden insgesamt 26,7 Mio. Euro für den Radverkehr ausgegeben, davon 19,5 Mio. Landesmittel und 7,2 Mio. Bundesmittel.

Der Fortschrittsbericht FAHRRAD BERLIN 2025 zeigt, dass trotz der erreichten Fortschritte in der Radverkehrsinfrastruktur und den begleitenden Maßnahmen weiterhin Herausforderungen in der personellen Ausstattung und Finanzierung bestehen. Die Vision Zero, keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden, bleibt ein zentrales Ziel, das durch kontinuierliche Anstrengungen und weitere Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur und Sicherheitsmaßnahmen erreicht werden soll.

Anlagen 1-3

Fahrrad Berlin

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

ANLAGE 1 – ANLAGE 3

ANLAGE 1

Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2025:
Überblick der fertiggestellten Maßnahmen

ANLAGE 2

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

ANLAGE 3

Maßnahmenliste des Berliner Radverkehrsplans und Status der Umsetzung Ende 2025

Fahrrad Berlin

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt | BERLIN

ANLAGE 1

Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2025: Überblick der fertiggestellten Maßnahmen

Bezirk	Projekt-Nr.	Finanzierung	Maßnahme	Strecken-länge in Kilometer
Mitte	9010066	S&L Anteil Bundesmittel konsumtiv ab 2024	Beusselstraße_Alt Moabit_Sickingenstraße_SuL	0,83
Mitte	9010095	S&L Anteil Bundesmittel konsumtiv ab 2024	Schwedter Straße_Choriner Straße_Bernauer Straße_SuL	0,74
Mitte	9010114	bezirkl. Finanzierung - Mitte	Charles-Corcelle-Ring_Kurt-Schumacher-Damm_Kurt-Schumacher-Damm	2,43
Mitte	9010115	Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes	Molkenmarkt_Mühlendammbrücke_Littenstraße	0,73
Mitte	9010139		Melchiorstraße_Engeldamm_Michaelkirchplatz	0,44
Friedrichshain-Kreuzberg	9020042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	Gitschiner Straße_Böcklerstraße_Prinzenstraße_BA 2	0,27
Friedrichshain-Kreuzberg	9020066	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	Gitschiner Straße_Prinzenstraße_Alexandrinenstraße_BA 3	0,48
Friedrichshain-Kreuzberg	9020067	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	Gitschiner Straße_Alexandrinenstraße _Lindenstraße _BA 4	0,25
Friedrichshain-Kreuzberg	9020161	bezirkl. Finanzierung - Friedrichshain-Kreuzberg	Blücherstraße_Südstern-Gneisenaustraße_Baerwaldstraße	0,42
Friedrichshain-Kreuzberg	9030090		Corinthstraße_Markgrafendamm_Bödikerstraße	0,14
Pankow	9030106	Zuschüsse an öffentliche	Grellstraße-Storkower Straße_Prenzlauer Allee_Kniprodestraße_BA 2-3-SuL	1,21

Bezirk	Projekt-Nr.	Finanzierung	Maßnahme	Strecken-länge in Kilometer
		Unternehmen aus zweckgebundenen Einnahmen (Bundesmittel)		
Pankow	9040010	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Am Schlosspark_Kavalierstraße_Crusemarkstraße	0,09
Pankow	9040025		Bahnhofstraße_Boenkestraße_Liebenstraße	0,06
Charlottenburg-Wilmersdorf	9040070	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Bundesallee_Regensburger Straße_Pariser Straße	0,14
Charlottenburg-Wilmersdorf	9040085	SIWANA IV - Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf	Rönnestraße_Stuttgarter Platz_Holtzendorffstraße_BA 1	0,26
Charlottenburg-Wilmersdorf	9040086	S&L Anteil Bundesmittel konsumtiv ab 2024	Kantstraße_Dernburgstraße_Wilmersdorfer Straße_SuL	1,55
Charlottenburg-Wilmersdorf	9040088	Zuschüsse an öffentliche Unternehmen aus zweckgebundenen Einnahmen (Bundesmittel)	Lise-Meitner-Straße_Kaiserin-Augusta-Allee_Olbersstraße_BA 3-SuL-Opernroute Nord	0,34
Charlottenburg-Wilmersdorf	9060120	S&L Anteil Bundesmittel konsumtiv ab 2024	Goerdelerdamm_Reichweindamm_Goerdelersteg_SuL	0,39
Charlottenburg-Wilmersdorf	9060122	Infrastrukturmaßnahmen der Hauptverwaltung im Rahmen der GRW - Allgemein	Spreeradweg_Caprivibrücke_Dovebrücke_BA-2	0,85
Steglitz-Zehlendorf	9070046	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Königsweg_Idsteiner Straße_Clauertstraße	0,78
Steglitz-Zehlendorf	9070084	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Königsweg_Wendehammer Am Waldhaus_Wendehammer Katteweg	0,53

Bezirk	Projekt-Nr.	Finanzierung	Maßnahme	Strecken-länge in Kilometer
Steglitz-Zehlendorf	9070087	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Tietzenweg_Unter den Eichen_Gardeschützenweg	0,37
Tempelhof-Schöneberg	9080032	Zuschüsse an öffentliche Unternehmen aus zweckgebundenen Einnahmen (Bundesmittel)	Grunewaldstraße_Bamberger Straße_U-Bhf Kleistpark_SuL-PE-RW	1,60
Tempelhof-Schöneberg	9080057	bezirkl. Finanzierung - Tempelhof-Schöneberg - unbekannt	Monumentenstraße-Langenscheidtstraße_Hauptstraße_Kreuzbergerstraße	0,72
Tempelhof-Schöneberg	9080065	bezirkl. Finanzierung - Tempelhof-Schöneberg - unbekannt	Belziger Straße_Dominicusstraße_Vorbergstraße	0,95
Tempelhof-Schöneberg	9090038	bezirkl. Finanzierung - Tempelhof-Schöneberg - unbekannt	Priesterweg_Prellerweg_Hans-Baluschek-Park	0,13
Neukölln	9090080	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Hermannstraße_Thomasstraße_Werbellinstraße_BA2	0,66
Neukölln	9090099	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Ilsestraße_Thomasstraße_Emser Straße	0,40
Neukölln	9090106	bezirkl. Finanzierung - Neukölln - unbekannt	Karl-Marx-Straße_Weichselstraße_Briesestraße	0,71
Treptow-Köpenick	9100040		Treskowallee_vor Kastanienallee	0,12
Treptow-Köpenick	9100070	bezirkl. Finanzierung - Treptow-Köpenick	Edisonstraße_Wilhelminenhofstraße_Zeppelinstraße	0,25
Treptow-Köpenick	9100073		Sonnenallee_Bezirksgrenze Neukölln_Baumschulenstraße	0,30

Bezirk	Projekt-Nr.	Finanzierung	Maßnahme	Strecken-länge in Kilometer
Treptow-Köpenick	9100074		Am Treptower Park-Köpenicker Landstraße_Ludwig-Richter-Straße_S-Bhf. Plänterwald	0,22
Marzahn-Hellersdorf	9110032	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Gülzower Straße_Gutenberg Straße_Hellersdorfer Straße_Sanierung-Ausbau	0,17
Marzahn-Hellersdorf	9110051	Infrastrukturmaßnahmen der Hauptverwaltung im Rahmen der GRW - Allgemein	Südliche Blumberger-Damm-Brücke_Altentreptower Straße_Frankenholzer Weg	0,32
Marzahn-Hellersdorf		Infrastrukturmaßnahmen der Hauptverwaltung im Rahmen der GRW - Allgemein	Wuhletalbrücke_Märkische Allee_über Wuhletalstraße	0,13
Marzahn-Hellersdorf		Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	Landsberger Allee _Brücke über Berliner Außenring_Dingelstädter Straße_nördlicher Seitenraum	0,28
Lichtenberg		Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	Siegfriedstraße_Bornitzstraße_Rüdigerstraße	0,50
Lichtenberg		Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	Scheffelstraße_Möllendorffstraße_S-Bahnbrücke	0,50

ANLAGE 2

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

Bezirk	Straße	Abschnitt	Freigabe	Länge in Metern
Marzahn-Hellersdorf	Alberichstraße	Hadubrandweg - Alfelder Straße	2003	1500
Pankow	Schwedter Straße	Gleimstraße - Schwedter Steg von Nr. 76 bis Nr. 83.	2005	270
Pankow	Norwegerstraße	Behmstraße - Bösebrücke. Nr. 1 bis Nr. 6, Finnländische Straße - Bösebrücke	2005	310
Charlottenburg-Wilmersdorf	Teufelsseechaussee	Teufelsseestraße - Grunewald (bzw. Nr. 13 und Baumnummer 1)	2007	2000
Lichtenberg	Orankeweg	Hansastraße - Orankestraße	2007	70
Friedrichshain-Kreuzberg	Bergmannstraße	52 - 72, Knoten Schleiermacherstraße - Südstern	2009	550
Lichtenberg	Grüne Trift	Lindenberger Straße - Ahornweg	2009	900
Mitte	Linienstraße	Oranienburger Straße - Große Hamburger Straße, Koppenplatz - Karl-Liebknecht-Straße	2009	1991
Mitte	Max-Beer-Straße	Münzstraße - Linienstraße	2009	420
Mitte	Rochstraße	Münzstraße - Rosenstraße	2009	120
Spandau	Elkartweg	Werderstraße - Aalemannkanal	2009	850
Charlottenburg-Wilmersdorf	Prinzregentenstraße	komplett- zw. Nr. 1b-30, 97-67, Waghäuser Straße - Am Volkspark, Wexstraße - Durlacher Straße	2012	1500
Lichtenberg	Hönower Weg	(Verlängerung Fahrradstraße Zobtener Straße) Zobtener Straße - Neuer Feldweg (s.a. Nr. 16)	2012	482
Lichtenberg	Hönower Weg, 2. Bauabschnitt	Neuer Feldweg - Friedenshorster Straße	2023	933
Lichtenberg	Zobtener Straße	Schlichtallee - Hönower Weg (s.a. Nr. 14)	2012	1320

Bezirk	Straße	Abschnitt	Freigabe	Länge in Metern
Lichtenberg	Fischerstraße	Kolonie Sanssouci - Zobtener Straße	2012	872
Mitte	Gormannstraße	Zehdenicker Straße - Torstraße	2012	500
Pankow	Choriner Straße	Schwedter Straße - Schönhauser Allee, Haus Nr. 19 (ggü. 64a) und 41 (ggü. 42) und Zehdenicker Straße - Schwedter Straße	2012	1000
Treptow-Köpenick	Wiesenpromenade	Hirschgartenstraße - Hirschsprung	2013	220
Steglitz-Zehlendorf	Lauenburger Straße		2016	1500
Steglitz-Zehlendorf	Sedanstraße		2016	755
Neukölln	Weserstraße	Kottbusser Damm - Pannierstraße	2017	488
Neukölln	Weserstraße 2. Bauabschnitt	Pannierstraße - Fuldaer Straße	2022	495
Neukölln	Weserstraße 3. Bauabschnitt	Fuldastraße - Innstraße	2024	590
Neukölln	Pflügerstraße	Pannierstraße - Weichselplatz	2018	320
Neukölln	Weigandufer	Weichselplatz - Treptower Straße	2018	1560
Neukölln	Innstraße	Wildenbruchplatz - Weigandufer	2018	80
Lichtenberg	Hegemeisterweg	Rummelsburger Landstraße - Gleyeweg	2019	392
Friedrichshain-Kreuzberg	Grimmstraße		2020	320
Pankow	Ossietzkystraße		2020	694
Friedrichshain-Kreuzberg	Mariannenplatz		2021	500
Friedrichshain-Kreuzberg	Mariannenstraße		2021	660
Friedrichshain-Kreuzberg	Körtestraße		2021	445
Friedrichshain-Kreuzberg	Palisadenstraße		2021	790
Friedrichshain-Kreuzberg	Weidenweg		2021	785

Bezirk	Straße	Abschnitt	Freigabe	Länge in Metern
Friedrichshain-Kreuzberg	Rigaer Straße		2021	1370
Mitte	Kameruner Straße	Müllerstraße - Togostraße	2021	493
Mitte	Togostraße	Seestraße - Kameruner Straße	2021	150
Mitte	Alexanderufer	Invalidenstraße - Kapelle-Ufer	2021	528
Neukölln	Herrfurthstraße		2021	420
Charlottenburg-Wilmersdorf	Krumme Straße (Teil der Opernroute Nord)	Richard-Wagner-Straße - Krumme Straße	2022	182
Charlottenburg-Wilmersdorf	Zillestraße (Teil der Opernroute Nord)	Zillstraße - Bismarkstraße	2022	156
Friedrichshain-Kreuzberg	Oberbaumstraße / Oberbaumbrücke		2022	40
Mitte	Charlottenstraße	Unter den Linden - Leipziger Straße	2022	700
Mitte	Antwerpener Straße	Zeppelinplatz - Seestraße	2022	680
Pankow	Stargarder Straße	Schönhauser Allee - Prenzlauer Allee	2022	171
Pankow	Oderberger Straße	Schwedter Straße - Choriner Straße	2022	542
Tempelhof-Schöneberg	Bülowstraße	Alvensleben - Yorckstraße	2022	150
Treptow-Köpenick	Bulgarische Straße	Neue Krugallee - Spree	2022	248
Charlottenburg-Wilmersdorf	Fasanenstraße	Lietzenburger Straße - Hohenzollerndamm	2023	573
Friedrichshain-Kreuzberg	Stallschreiberstraße	Oranienstraße - Alexandrinenstraße	2023	298
Mitte	Triftstraße/ Gerichtstraße	Torfstraße - Neckelbeckplatz	2023	1409
Mitte	Holsteiner Ufer	Moabiter Brücke - Lessingbrücke (unten)	2023	522
Mitte	Tucholskystraße	Torstraße - Oranienburger Straße	2023	90
Pankow	Bizetstraße		2023	1268

Bezirk	Straße	Abschnitt	Freigabe	Länge in Metern
Reinickendorf	Edelhofdamm	Zeltinger Platz - Oranienburger Chaussee	2023	1100
Friedrichshain -Kreuzberg	Modersohnstraße /Gärtnerstraße	Revaler Straße - Wühlischstraße	2024	280
Mitte	Lynarstraße	Tegeler Straße - Müllerstraße	2024	493
Mitte	Wallstraße	Spittelmarkt - Brückenstraße	2024	1084
Mitte	Oberwallstraße	Hausvogteiplatz - Französische Straße	2024	212
Mitte	Gartenstraße/Kl eine Hamburger Straße	Invalidenstraße - Linienstraße	2024	544
Mitte	Ungarnstraße	Müllerstraße - Indische Straße	2024	600
Mitte	Niederwallstr	Leipziger Straße - Hausvogteiplatz	2024	369
Steglitz-Zehlendorf	Königsweg	Hohentwielsteig - Anhaltinerstraße	2024	173
Tempelhof-Schöneberg	Handjerystraße	Bundesallee - Varziner Straße	2024	1093
Mitte	Schwedter Straße (Verlängerung)	Choriner Straße - Bernauer Straße	2025	738
Mitte	Charles-Corcelle-Ring	Kurt-Schumacher-Damm	2025	2433
Mitte	Melchiorstraße	Engeldamm - Michaelkirchplatz	2025	436
Friedrichshain -Kreuzberg	Blücherstraße	Südstern-Gneisenaustraße - Baerwaldstraße	2025	415
Steglitz-Zehlendorf	Königsweg	Idsteiner Straße - Clauertstraße	2025	779
Steglitz-Zehlendorf	Königsweg	Wendehammer Am Waldhaus - Wendehammer Katteweg	2025	527
Steglitz-Zehlendorf	Tietzenweg	Unter den Eichen - Gardeschüztenweg	2025	368
Tempelhof-Schöneberg	Monumentenstraße	Langenscheidtstraße - Hauptstraße - Kreuzbergerstraße	2025	723
Tempelhof-Schöneberg	Belziger Straße	Dominicusstraße - Vorbergstraße	2025	947
Neukölln	Ilsestraße	Thomasstraße - Emser Straße	2025	395

ANLAGE 3

Maßnahmenliste des Berliner Radverkehrsplans und Status der Umsetzung Ende 2025

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Radverkehrsnetz Berlin		
1	Aufzubauender Prozess für die weitere Abstimmung der Übergabepunkte und damit der zu planenden und zu bauenden Radverkehrsinfrastruktur mit den benachbarten Kommunen	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
3	Realisierung des Radverkehrsnetzes Berlin: Umsetzung der zugehörigen Qualitätsstandards und Einhaltung entsprechender Erschließungsstandards. Die Qualitätsstandards gelten in den Abschnitten des Berliner Stadtgrüns nicht.	In Bearbeitung
4	Generelle Berücksichtigung des Radverkehrsnetzes Berlin bei konzeptionellen, planerischen und baulichen Maßnahmen anderer Akteurinnen und Akteure sowie bei anderen Themengebieten	In Anwendung
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
6	Konkretisierung des Handlungsbedarfs und der Kosten nach Maßnahmentypen im Rahmen eines straßenscharfen Maßnahmenplans im Jahr 2021 für das Radvorrangnetz, 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
8	Weiterer Ausbau der Radfernwege	In Bearbeitung
9	Anbindung neuer Entwicklungsräume, z. B. Wohnstandorte - Überarbeitung der Radverkehrsplanung inklusive Radvorrangnetz 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.	In Bearbeitung
10	Prüfung, ggf. Umsetzung und Dokumentation von Netzänderungsanträgen durch einen betroffenen Baulastträger im Radvorrang- 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 Fahrradroutennetzes durch das Radverkehrsnetz Berlin	Umgesetzt

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Radverkehrs- und Vorrangnetz		
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.	Umgesetzt
15	Ab Inkrafttreten des RVP Realisierung des neuen Radverkehrsnetzes unter Anwendung der entsprechenden Standards	In Anwendung
Kategorie: Standards zur Führung des Radverkehrs		
16	Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS, 2019) durch das Land Berlin	In Bearbeitung
17	Erarbeitung eines methodischen Ansatzes, der Prognosen zur künftigen Radverkehrsstärke auf den einzelnen Abschnitten des Netzes ermöglicht	In Bearbeitung
18	Weiterentwicklung methodischer Grundlagen im Radverkehr im Rahmen von Modellprojekten	Wird nicht weiterverfolgt
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 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
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	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
27	Prüfung der Ausweitung und Anordnung von Tempo 30 zugunsten der Verkehrssicherheit durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer regelmäßigen Aufgabenwahrnehmung	In Anwendung
28	Einsatz des Landes Berlin auf Bundesebene für die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30	umgesetzt

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Standards zur Führung des Radverkehrs		
29	Entwicklung eines Handbuchs mit Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen und ihrer städtebaulichen Integration	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
31	Entlastung der Wohnbereiche besonders vom motorisierten Verkehr, z. B. über eine Hierarchisierung des Straßennetzes, weitgehend autofreie Gestaltung neuer Wohnquartiere	In Bearbeitung
32	Sammlung und Organisation des ruhender Kfz-Verkehrs weitgehend außerhalb des öffentlichen Raums am Rand des Plangebietes (z.B. Quartiersgaragen)	In Bearbeitung
33	Anwendung der entsprechenden Standards für Hauptverkehrsstraßen im Radvorrangnetz; Anwendung des Basis-Standards für alle anderen Hauptverkehrsstraßen	In Anwendung
34	Priorisierung bei Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen entsprechend der Vorgaben im RVP	In Anwendung
35	Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für die Anlage und Sanierung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	Nicht in Bearbeitung
36	Stadtweite Bestandsaufnahmen von Einbahnstraßen mit Empfehlungen für die Umsetzung einer Öffnung für den Radverkehr	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	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

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Standards zur Führung des Radverkehrs		
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	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	In Bearbeitung
49	Planung und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen durch die Polizei Berlin und die Ordnungsämter der Bezirke zur Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach pflichtgemäßem Ermessen	In Bearbeitung
50	Verstärkte Einrichtung und Kontrolle von Liefer- und Ladeverkehrsflächen sowie von Flächen zum Kurzzeitparken an Hauptverkehrsstraßen	In Regelaufgabe überführt
51	Überarbeitung der Reinigungssystematik unter Berücksichtigung des Vorrangnetzes des Radverkehrs, mit besonderem Fokus auf die im Vorrangnetz wichtigen Nebenstraßen	Nicht in Bearbeitung
52	Erstellung eines speziellen Winterdienstkonzepts für das Radvorrangnetz	Umgesetzt
53	Berücksichtigung des Radvorrangnetzes und aller Fahrradstraßen in der höchsten Priorität für die Schneeräumung	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 in Bearbeitung
Kategorie: Fahrradparken		
58	Erarbeitung und Veröffentlichung eines Leitfadens „Fahrradparken“	In Bearbeitung
59	Entwicklung und Einführung einer neuen Ausführungsvorschrift zum Fahrradparken (AV Fahrradparken)	Wird nicht weiterverfolgt

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Fahrradparken		
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	Nicht in Bearbeitung
61	Erstellung eines Regelplans für das Parken von Lastenfahrrädern auf der Fahrbahn im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 50 km/h	Wird nicht weiterverfolgt
62	Verstetigung 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	In Bearbeitung
63	Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die kombinierte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie entsprechende Maßnahmen	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	Wird nicht weiterverfolgt
67	Schaffung eines neuen Förderprogramms „Fahrradparken 24/7 an Berliner S- und U-Bahnhöfen“	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)	In Bearbeitung
69	Planung und Bau von bis zu neun zusätzlichen Fahrradparkhäusern/	In Bearbeitung
70	Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen an ÖV-Stationen, insbesondere überdachter Doppelstockparker	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	Umgesetzt
73	Prüfung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen an vorhandenen U-Bahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots	In Bearbeitung
74	Konzepterstellung für temporäre Fahrradabstellanlagen an Standorten, an denen Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen geplant sind, einschließlich Umsetzung	Nicht in Bearbeitung

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Fahrradparken		
75	Entwicklung und Durchführung eines neuen Förderprogramms für Fahrradabstellanlagen im privaten Raum und in privaten Gebäuden	Nicht in Bearbeitung
76	Überprüfung der Richtzahlen für Fahrradstellplätze in der AV Stellplätze gemäß BauO Bln sowie Evaluation der Umsetzung	Nicht in Bearbeitung
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 Abfallfahrzeugen“ für das Anliegen „Schrottfahrräder“	In Regelaufgabe überführt
81	Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur verbesserten Verknüpfung von Fahrradparken und Städte-, Wohnungs- und Verkehrsbau	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 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	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	Wird nicht weiterverfolgt
92	Einführung zentraler Servicethemen, wie zum Beispiel die Einführung neuer Fahrradparkangebote, etwa Buchungssystem und Fahrradparkhaus	In Bearbeitung

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Information und Service		
93	Schaffung weiterer Anreize zur Verhaltensänderung, beispielsweise durch Wettbewerbe, Aktionswochen oder Bonussysteme	Wird nicht weiterverfolgt
94	Fortsetzung der Aktion „Stadtradeln“	In Regelaufgabe überführt
95	Unterstützung von Angeboten Dritter	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; vgl. jedoch Sharing-Strategie des Landes Berlin	Wird nicht weiterverfolgt
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	Wird nicht weiterverfolgt
99	Verstetigung 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 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 weiterverfolgt
108	Durchführung von Evaluationen bei der Erprobung neuer Gestaltungsansätze	In Bearbeitung
109	Anwendung des bestehenden methodischen Ansatzes gemäß der formalen Verfahrensvorschriften	In Bearbeitung
110	Ermittlung der Reichweite kommunikativer Maßnahmen und Ermittlung der Wirkung	Nicht in Bearbeitung

LFD. NR.	Maßnahme	Status
Kategorie: Monitoring und Evaluation		
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	In Bearbeitung
113	Teilnahme an „Mobilität in Städten – SrV 2023“	Umgesetzt
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 Bearbeitung
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 weiterverfolgt
120	Entwicklung eines auf das MobG BE bezogenen Fortbildungsangebots zur Radverkehrsplanung für Mitarbeitende der Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der Verwaltungsakademie (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“	In Bearbeitung