



Verkehrspolitik

Radverkehrsstrategie für Berlin

Ziele, Maßnahmen,
Modellprojekte

Inhalt

Sieben gute Gründe für mehr Radverkehr 5

Unsere Ziele 6

Vorhandene Qualitäten sichern 7

Straßen und Wege für den Radverkehr 8

Sicher ans Ziel 12

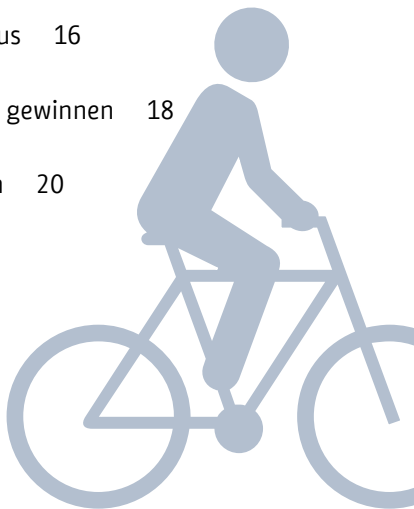
Ausreichende Abstellmöglichkeiten 14

Verknüpfung mit Bahn und Bus 16

Junge Menschen fürs Fahrrad gewinnen 18

Orientierung und Information 20

Acht Modellprojekte 22



An der Erarbeitung der Radverkehrsstrategie haben im Rahmen des Beratungsgremiums „FahrRat“ Vertreterinnen und Vertreter des Senats und der Bezirke sowie folgender Organisationen mitgewirkt:

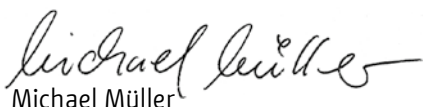
ADFC, BUND, VCD, BVG, S-Bahn Berlin, außerdem Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft und dem Fahrradgewerbe.

Liebe Berlinerinnen und Berliner,

Radfahren macht mobil. Viele Wege in der Stadt können zeit- und kostengünstig mit dem Fahrrad erledigt werden, auf langen Strecken in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Radverkehr ist leise und umweltfreundlich, benötigt wenig Platz und keine teure Infrastruktur. Wenn weniger Auto gefahren wird, werden unsere Straßen und Plätze attraktiver für alle. Aus diesen Gründen wird Berlin den Radverkehr weiter fördern.

1,5 Millionen Wege werden täglich in Berlin mit dem Fahrrad zurückgelegt – mit weiter steigender Tendenz. Dies ist ein Erfolg der Radverkehrsstrategie des Senats, die seit 2004 schrittweise umgesetzt wird. Mehr Radverkehr bringt aber auch neue Herausforderungen mit sich. Neue Entwicklungen wie die Zunahme der Elektro-Fahrräder erfordern neue Antworten.

Im Licht der bisherigen Erfahrungen wurde die Radverkehrsstrategie von 2004 deshalb unter Mitwirkung des „FahrRats“ sorgfältig überprüft, aktualisiert und um neue Ansätze sowie um acht Modellprojekte ergänzt. Die vom Senat jetzt beschlossene Fortschreibung der Strategie soll weiterhin dazu beitragen, durch Förderung der aktiven Verkehrsarten die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern.



Michael Müller

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt



Mit dem Rad durch Berlin

Die Radverkehrsstrategie umfasst Maßnahmen aus unterschiedlichsten Handlungsfeldern mit einer Vielzahl von Akteuren. An ihrer Erarbeitung wurde deshalb ein breit zusammengesetzter „FahrRat“ beteiligt.

Die Strategie detailliert die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und ergänzt sie durch Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekte zum Radverkehr. Sie ist außerdem Leitfaden für die Bezirke, die wesentliche Maßnahmen umsetzen werden.

Eine Kurzfassung der Radverkehrsstrategie finden Sie auf den folgenden Seiten. Der vollständige Text ist im Internet abrufbar unter

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr

Sieben gute Gründe für mehr Radverkehr in Berlin

Radverkehr...

macht mobil: Berlinerinnen und Berliner (fast) jeden Alters können mit dem Fahrrad kurze und mittellange Wege zeit- und kostengünstig zurücklegen; in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann das Fahrrad auch auf langen Wegen mit dem Auto konkurrieren.

verbessert die Lebensbedingungen in der Stadt: Radverkehr ist leise, verursacht keine Luftschadstoffe und keine schädlichen Klimagase und beansprucht wenig Platz.

hilft, Autoverkehr zu vermeiden: Fast die Hälfte aller Wege in Berlin ist kürzer als 5 km, ein Drittel dieser kurzen Wege wird dennoch mit dem Auto gefahren. Viele dieser motorisierten Wege könnten auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

macht Spaß und erhält die Gesundheit: Eine halbe Stunde Radfahren täglich ist nachweislich gesundheitsfördernd.

trägt zur Sicherheit des Verkehrs bei: Je mehr Radverkehr auf den Straßen sichtbar wird, desto mehr stellen sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer darauf ein.

schont den öffentlichen Haushalt: Radverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise kostengünstig, Investitionen zahlen sich schnell in intensiver Nutzung aus.

unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung: Eine Stadt mit guten Lebensbedingungen und attraktiven öffentlichen Straßenräumen ist für neue Bewohnerinnen und Bewohner, für Touristinnen und Touristen und für Geschäftsleute attraktiv.

Aus diesen Gründen ist die Förderung des Radverkehrs ein strategischer Baustein des Stadtentwicklungsplans Verkehr Berlin.

Unsere Ziele

Stadtverträgliche Mobilität

Die Radverkehrsstrategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und kostengünstigen Mobilität. Um Fortschritte bei der Umsetzung nachvollziehbar zu machen, werden überprüfbare Teilziele gesetzt:

Steigerung des Radverkehrsanteils

In Berlin werden täglich 1,5 Millionen Wege mit dem Rad zurückgelegt. Weitere 0,6 bis 0,9 Millionen Wege könnten ohne Weiteres noch vom Auto aufs Rad verlagert werden. Unser Ziel ist es, dieses Potential bis 2025 zu aktivieren.

Radfahren auch auf längeren Wegen

Das Radfahren soll auch auf längeren Wegen so attraktiv werden, dass sich die durchschnittlich mit dem Rad zurückgelegte Entfernung bis 2025 um 25 % von 3,7 km auf etwa 4,6 km erhöht.

Verknüpfung mit Bahn und Bus

Durch mehr und bessere Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen von Bahn und Bus soll der Anteil der kombinierten Wege von derzeit 3 % auf 5 % gesteigert werden.

Senkung der Unfallzahlen

Die jährliche Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer soll bis 2025 um 40 %, die der Verletzten um 30 % gesenkt werden.

Angemessene Finanzierung

Es wird angestrebt, schrittweise bis 2017 eine Größenordnung von 5 € je Einwohner und Jahr für Maßnahmen und Programme speziell für den Radverkehr zu erreichen.

Vorhandene Qualitäten sichern

Instandhaltung und Aufwertung

Viele ältere Radwege sind schadhaft geworden oder genügen nicht mehr heutigen Anforderungen. Deshalb wird die Sanierung von Radwegen, auch den nicht benutzungspflichtigen, intensiviert. Dabei soll immer auch geprüft werden, ob eine Aufwertung nach den heute gültigen Standards erreicht werden kann.

Freihaltung von Hindernissen

Radwege und Fahrradstreifen werden häufig durch abgestellte Fahrzeuge, Gegenstände, Schnee oder Pflanzenwuchs blockiert. Solche Hindernisse sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu beseitigen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ordnungsämter sind gehalten, im Rahmen ihrer Tätigkeit, das Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen konsequent in ihre Kontrollen einzubeziehen und zu ahnden.

Radverkehr an Baustellen

Radfahrerinnen und Radfahrer sollen sicher und ohne Zwang zum Absteigen an Baustellen vorbeigeführt werden. Dabei sind ihnen keine größeren Einschränkungen zuzumuten, als anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Die Umsetzung der verkehrsbehördlichen Anordnungen dazu soll besser kontrolliert werden.

Überprüfung der Benutzungspflicht

Radwege im Gehwegbereich sind meist weniger sicher als das Radeln auf der Fahrbahn. Die Benutzungspflicht von Radwegen ist deshalb auf Ausnahmefälle zu beschränken. Die Überprüfung der noch benutzungspflichtigen Radwege soll kurzfristig abgeschlossen werden. Weiterhin benutzungspflichtige Radwege sind standardgerecht auszubauen.



Straßen und Wege für den Radverkehr

Überall in der Stadt sind direkte, bequeme und sichere Radverkehrsverbindungen gefragt: auf Haupttrouten wie in Nebennetzen, in der Innenstadt, in den Wohn- und Arbeitsstättengebieten, in Einkaufsstraßen und in den Naherholungsräumen der Stadt.

Wachstumsvorsorge treffen

Der Radverkehr nimmt weiter zu, auf manchen Innenstadtrouten gibt es bereits Engpässe. Senat und Bezirke werden deshalb bei allen Baumaßnahmen Vorsorge für die Zunahme des Radverkehrs treffen und entsprechende Konzepte entwickeln.

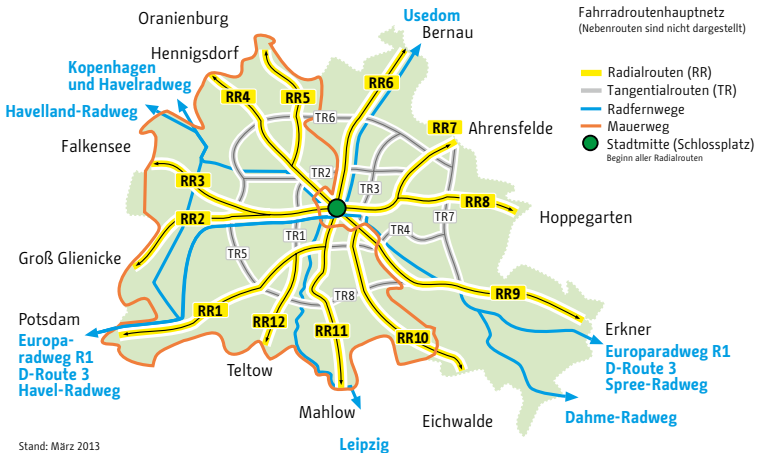
Das Radfahren auf längeren Wegen attraktiv machen

Die Bereitschaft, auch für etwas längere Wege das Fahrrad – oder ein Elektrofahrrad – zu nutzen, soll gefördert werden: Durch leistungsfähige und zügig befahrbare Fahrradschnellwege und Fahrradstraßen, durch Radfahrstreifen, die das Überholen zulassen, sowie durch ausreichend bemessene Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten und durch fahrradfreundliche Ampeln.

Das Radrouten-Hauptnetz fertigstellen

Das im Endausbau 350 km umfassende Fahrradrouthenauptnetz ist das Rückgrat der Berliner Radverkehrsinfrastruktur. Das Netz soll bis 2017 in gut befahrbarer Qualität fertig gestellt und ausgeschildert werden.

Berliner Fahrradrouthenauptnetz einschließlich Radfernwege und Mauerweg



Bezirkliche Nebenrouten realisieren

Die großen Maschen des Hauptnetzes müssen durch Verbindungen in den Stadtteilen weiter ausgefüllt werden. Die Bezirke sind deshalb aufgefordert, ergänzende Nebenroutenplanungen fertig zu stellen. Der Senat wird die Umsetzung im Rahmen der für den Radverkehr verfügbaren Mittel unterstützen.

Fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen stellen auch für den Radverkehr oft die günstigste Verbindung dar. Senat und Bezirke werden deshalb den Bau anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen an diesen Straßen verfolgen, oder – wo dies nicht möglich ist – ein mit den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs verträgliches Geschwindigkeitsniveau anstreben.

Nahbereichskonzepte

Die meisten mit dem Rad zurückgelegten Wege finden im näheren Umfeld der eigenen Wohnung statt. Projekte zur fahrradfreundlichen Umgestaltung von örtlichen Nahbereichen sollen deshalb unterstützt werden.



Einbahnstraßen öffnen

Bis 2013 soll darüber hinaus systematisch überprüft werden, welche Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung noch geöffnet werden können, um Umwege zu vermeiden.

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Verkehrsreiche Straßenkreuzungen sind oft besondere Problemstellen im Radverkehrsnetz. Senat und Bezirke werden deshalb bei allen Planungen darauf achten, den Radverkehr sicher und zügig über solche Knotenpunkte zu führen. Dabei sollen auch bewährte, in Berlin aber noch nicht übliche Lösungen geprüft werden.

Fahrradfreundliche Ampeln

Für einen Straßenabschnitt mit starkem Radverkehrsaufkommen soll die fahrradfreundliche Koordinierung aufeinander folgender Lichtsignalanlagen erprobt werden.





Sicher ans Ziel

Radfahren trägt durch seine gesundheitsfördernden Wirkungen dazu bei, Lebenszeit zu gewinnen. Andererseits sind Radfahrende bei Unfällen einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt, als Autofahrende. Viele Unfälle gehen auf schlechte Sichtbeziehungen zurück.

Radverkehrsanlagen sicher gestalten

Radverkehrsanlagen sind dem Stand der Technik und der Unfallforschung entsprechend sicher zu gestalten. Größere Baumaßnahmen sollen einem Sicherheitsaudit unterworfen werden. Dabei ist auch die sichere Abwicklung zunehmender Radverkehrsmengen zu berücksichtigen.

Verträgliche Geschwindigkeiten

Im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist ein Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten, das mit der Sicherheit des Radverkehrs vereinbar ist. Dies gilt auch für Hauptverkehrsstraßen, an denen wichtige Ziele des Radverkehrs liegen.

Unfallursachen analysieren

Durch regelmäßige Auswertung der in der Unfalldatenbank erfassten Fahrradunfälle wird die Zielgenauigkeit von Maßnahmen zur Unfallvermeidung sichergestellt.

Verkehrssicherheit in den Köpfen verankern

Viele Unfälle könnten bei Einhaltung der Verkehrsregeln und größerer Rücksichtnahme zwischen allen, die zu Fuß, auf dem Fahrrad oder im Auto in unserer Stadt unterwegs sind, vermieden werden. Die im FahrRat vertretenen Organisationen werden im Rahmen ihrer Möglichkeiten dazu beitragen. Der Senat wird in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit eine entsprechende Kampagne durchführen.

Aktion toter Winkel

Die seit vielen Jahren laufende „Aktion toter Winkel“ wird fortgesetzt. Damit wird Schulkindern am praktischen Beispiel gezeigt, wie leicht sie von abbiegenden Lkw's übersehen werden können.



Ausreichende Abstellmöglichkeiten

Leicht zugängliche und sichere Abstellmöglichkeiten am Wohnort und am Fahrtziel erhöhen die Bereitschaft, das Rad für Alltagswege zu nutzen. Bei weiterer Zunahme des Radverkehrs, auch mit hochwertigen Fahrrädern, werden die Anforderungen noch steigen.

Gesamtkonzept Fahrradparken

In einem Gesamtkonzept Fahrradparken sollen Strategien und Handlungsansätze für die Vergrößerung und Differenzierung des Angebots sowie ein Finanzierungsansatz und Modellprojekte entwickelt werden.

In einem Modellprojekt sollen auch Konzepte für das Abstellen großer Zahlen von Fahrrädern an Brennpunkten der Nachfrage und neue Ansätze zur Einbeziehung von Entscheidungsträgern der Wohnungswirtschaft und des Einzelhandels sowie in Betrieben und Verwaltungen entwickelt und umgesetzt werden.

Bei Großveranstaltungen im öffentlichen Raum sollen (auch bewachte) Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl angeboten werden.

Den Regelungsrahmen nutzen

Senat und Bezirke werden darauf hinwirken, dass die Vorgaben der Berliner Bauordnung zur Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten konsequent umgesetzt werden. Eine Ablösung der Stellplatzverpflichtung durch Geldzahlung soll auf Ausnahmen beschränkt werden.

Fahrradständer auf Gehwegen

Mobile Fahrradständer im öffentlichen Straßenraum sollen genehmigungsfrei sein, wenn sie einen festen Stand gewährleisten und ein sicheres Anschließen ermöglichen.

Abstellmöglichkeiten im Fahrbahnbereich

Die Bezirke sind aufgefordert, eigene Strategien für eine Erweiterung des Angebots zu entwickeln. Sie werden die Schaffung von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, auch durch Umnutzung von bisherigen Kfz-Stellplätzen, wohlwollend prüfen und die Beantragung einfach und transparent gestalten.



Verknüpfung mit Bahn und Bus

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln bringt Vorteile für beide Seiten und verbessert die Konkurrenzsituation zum Auto. An vielen Haltestellen reichen die in den letzten Jahren geschaffenen Fahrradstellplätze schon jetzt nicht mehr aus. Bei einer weiteren Zunahme des Radverkehrs ist daher ein Dimensionssprung erforderlich.

Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen

Das Programm zur Herstellung von Abstellanlagen an Haltestellen und die Bemühungen um eine Verbesserung der Stellplatzsituation für Fahrräder an den Fern- und Regionalbahnhöfen, insbesondere am Hauptbahnhof und am Bahnhof Zoo, werden fortgesetzt. S-Bahn Berlin und BVG werden weiterhin ihren Beitrag dazu leisten.

Wo der Platz nicht ausreicht, sollen neue Lösungen erprobt werden, z.B. Abstellanlagen im mehreren Ebenen oder bewachte Fahrradstationen mit ergänzendem Service-Angebot.

Die Fahrradmitnahme sicherstellen

Das vorbildliche Angebot der Fahrradmitnahme in allen Schienenverkehrsmitteln zu günstigen Tarifen und ohne zeitliche Einschränkungen soll erhalten werden. Auf temporäre Engpässe bei der Fahrradmitnahme ist flexibel zu reagieren.

Öffentliche Räder für die „letzte Meile“

Zur Entlastung der Mitnahmekapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln soll das Pilotprojekt für öffentliche Leihfahräder auf aufkommensstarke Haltestellen im gesamten Innenstadtbereich und darüber hinaus erweitert und in die Tarifstruktur des Nahverkehrs integriert werden.

Auf „Umweltspuren“ gemeinsam vorankommen

Busspuren, die für den Radverkehr freigegeben sind, bieten vergleichsweise sichere Radfahrbedingungen. Deshalb soll überprüft werden, ob vorhandene zeitliche Beschränkungen aufgehoben werden können, auf welchen Abschnitten und durch welche Maßnahmen Konflikte zu lösen sind und wie die gegenseitige Rücksichtnahme auf diesen Fahrstreifen verbessert werden kann.



Junge Menschen fürs Fahrrad gewinnen

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich mobil. Selbständige Mobilität ist wichtig für Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit, das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit, das Erlernen von Eigenverantwortung und die Entwicklung des Sozialverhaltens. Die in diesem Alter gemachten Erfahrungen prägen die späteren Verkehrsgewohnheiten.

Mobilitätserziehung intensivieren

Das Ziel, junge Menschen altersgerecht an eine selbständige Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad heranzuführen, bedarf noch erheblicher Anstrengungen. Der Senat wird deshalb zusammen mit weiteren Akteuren einen koordinierten Neustart im Bereich der Mobilitätserziehung unterstützen. Die Rolle der Jugendverkehrsschulen soll dabei gestärkt werden.

Der Auftrag des Schulgesetzes zum Mobilitätslernen wird in Curricula, Rahmenpläne, Projektangebote und Unterrichtsmaterialien sowie in Angebote der Lehrerfortbildung umgesetzt. Dabei soll auch die Sekundarstufe angesprochen werden. Der „Arbeitskreis Mobilitätserziehung“ wird diese Entwicklungen begleiten.

Aktion „zu Fuß zur Schule“

VCD, BUND und FUSS e.V. werden mit Unterstützung der Bildungsverwaltung weiterhin die Aktion „zu Fuß zur Schule“ durchführen und dabei das Fahrrad angemessen berücksichtigen.

Fahrradabstellanlagen an Schulen und Kitas

Die Bezirke werden die Fahrradabstellmöglichkeiten an Schulen und Kitas überprüfen und bei Defiziten Maßnahmen zur Abhilfe ergreifen.





Orientierung und Information

Hilfen zur Orientierung leisten einen Beitrag zur Vermeidung von Zeitverlusten und Umwegen und erhöhen die Bereitschaft, neue Wege auszuprobieren. Eine an vielen Stellen präsente Wegweisung setzt darüber hinaus ein Zeichen für die Fahrradfreundlichkeit der Stadt.

Orientierungshilfen anbieten

Die Fahrrad-Haupttrouten werden im Zuge ihrer Fertigstellung bis 2017 ausgeschildert. Dabei werden auch bezirkliche Ziele und Routen in die Wegweisung einbezogen. Fahrradstadtpläne und andere Orientierungshilfen, auch digitaler Art, werden unterstützt. Der Routenplaner der Verkehrsinformationszentrale soll radverkehrsbezogen weiter entwickelt werden.

Fahrradfreundliches Klima schaffen

Um ein „fahrradfreundliches Klima“ zu schaffen und Vorbehalte gegenüber dem Radfahren abzubauen, bedarf es einer qualifizierten Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird unter dem Logo „Fahrradstadt Berlin“ die bisherigen Ansätze konzeptionell zusammenzufassen, unter Berücksichtigung der Erfahrungen anderer Städte ergänzen und sich bemühen, für einzelne Aktionen Sponsoren zu gewinnen.

Kommunikationsstrategie entwickeln

Die im FahrRat vertretenen Organisationen werden in ihrer Öffentlichkeitsarbeit auf dieses „gemeinsame Dach“ Bezug nehmen, um das Radfahren als selbstverständliche Form der Mobilität in den Köpfen zu verankern. Ihre Internet-Auftritte sind regelmäßig zu aktualisieren und untereinander zu verlinken.

Wichtige Zielgruppen ansprechen

Bei der Öffentlichkeitsarbeit sollen die geringe Fahrradnutzung von Berufstätigen, vor allem aus dem äußeren Stadt-raum, die noch das Auto für ihre Arbeitswege nutzen, aber auch die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen sowie das Einkaufen mit dem Fahrrad gezielt angesprochen werden. Sie soll verstärkt auch auf praktische Probleme der Fahrradnutzung und auf technische Innovationen eingehen.

FAHRRAD



STADT

Acht Modellprojekte

Mit Beginn im Jahr 2013 sollen bis 2017 acht Modellprojekte zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden. Damit sollen kurzfristig fühlbare Verbesserungen erreicht, Maßnahmen getestet und neue Impulse gesetzt werden.

1. **Beschleunigung** und Kapazitätserweiterung von **zwei Haupttrouten**-Abschnitten, vorrangig im äußeren Stadt-
raum abseits der Korridore des Schienenverkehrs.
2. Konzeption und Realisierung von **drei bezirklichen Fahrradtrouten**-Abschnitten mit besonderer örtlicher Bedeu-
tung und Vorbildfunktion.
3. Umsetzung von **drei Nahbereichskonzepten** durch Maß-
nahmen im Straßenraum, bei den Abstellmöglichkeiten
und der Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
4. Umsetzung von **drei innovativen Knotenlösungen** (z.B.
Radfahrschleuse), bei Bewährung Einführung als Regel-
lösung.
5. **Fahrradfreundliche** Koordinierung von **Lichtsignal-
anlagen** („grüne Welle für den Radverkehr“) auf einem
mindestens fünf Verkehrsampeln umfassenden Ab-
schnitt.
6. Modellhafte Aufwertung und Ausrüstung einer **Einkaufs-
straße mit Fahrradstellplätzen** und innovativen Service-
Angeboten.
7. Ausarbeitung eines **„Masterplans Fahrradparken“** und
Umsetzung von drei Pilotprojekten dazu (z.B. Fahrrad-
station mit mindestens 500 Stellplätzen).
8. Durchführung einer **Kampagne**, die zum regelkonformen
Verhalten und zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwi-
schen Autofahrern und Radfahrern, aber auch zwischen
Radfahrern und Fußgängern aufruft.

Radverkehrsstrategie für Berlin

Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte

Radfahren macht Spaß und ist gesund, kostengünstig und umweltfreundlich. Immer mehr Berlinerinnen und Berliner legen ihre Wege mit dem Fahrrad zurück. Dies ist nicht zuletzt ein Erfolg der Radverkehrsstrategie, die seit 2004 schrittweise umgesetzt wird. Um Berlin noch fahrradfreundlicher zu machen, hat der Senat die Radverkehrsstrategie jetzt aktualisiert und neu beschlossen.

Weitere Informationen zum Thema

[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/
politik_planung/rad](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad)

Fachabteilung

Abteilung VII Verkehr

Referat VII A

Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik,
Verkehrsentwicklungsplanung

Konzeption:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung VII

Realisierung:

Spath + Nagel

Mai 2013

Titelbild: © Christian Spath

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Umwelt

be  **Berlin**

Kommunikation

Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

broschuerenstelle@senstadtum.berlin.de