

# Ziele, Mittel und Maßnahmen für die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie (RVS) in Tempelhof-Schöneberg

(Stand 25.02.2016)

Die Neufassung der Berliner Radverkehrsstrategie (RVS) wurde vom Berliner Senat am 5. März 2013 beschlossen. Volltext und Kurzfassung als Broschüre siehe:

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/rad/strategie/de/download.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/download.shtml)

Die Bezirke sind durch den Berliner Senat aufgefordert, Maßnahmen zur Realisierung der Berliner RVS zu identifizieren und umzusetzen bzw. an deren Umsetzung mitzuwirken; die bezirklichen FahrRäte haben hierbei eine wichtige beratende und unterstützende Funktion. Vorliegendes Papier beschreibt die für Tempelhof-Schöneberg empfohlenen Maßnahmen.

## Inhaltsverzeichnis

1. Ziele	2
2. Personal- und Sachmittel	2
3. Handlungsfelder	2
3.1 Umsetzung des Nebenrouten- und Hauptroutenkonzepts	3
3.2 Straßenbauliche Maßnahmen	4
3.3 Weitere Handlungsfelder	5
4. Monitoring der Umsetzungsfortschritte	8

### Anlagen:

1. Liste erforderlicher Maßnahmen mit höchster Priorität
2. Liste weiterer erforderlicher Maßnahmen (Entwurf)

## 1 Ziele

Vordringlichste Ziele für die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie (RVS) auf Bezirksebene sind die

- Verbesserung und Sicherung der Radverkehrsinfrastruktur
- Senkung der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung; RVS Kap. 3.1.4
- angemessene Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs; RVS Kap. 3.1.5
- Verbesserung der Personalausstattung zum Radverkehr im Bezirk; RVS Kap. 6.1
- Verbesserung der Lebensqualität, zu der der Radverkehr ein wesentlicher Baustein ist ("fahrradfreundlicher Bezirk"); RVS Kap. 3.2
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr, insbesondere der Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad; RVS Kap. 3.1.1
- Verbesserung der Kombination ÖPNV und Fahrrad; RVS Kap. 3.1.3
- Schaffung eines grundsätzlichen Konsens zwischen Verbandsvertretern und Amtsträgern über die Art der umzusetzenden Maßnahmen, um den häufig umfangreichen Abstimmungs- und damit Personalaufwand zu vermindern; RVS Kap. 6.1

## 2 Personal- und Sachmittel

Die Verbesserung der Personalausstattung in den zuständigen Stellen des Bezirks ist unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzung der Berliner RVS auf Bezirksebene.

Es soll eine weitere zusätzliche Ingenieursstelle im Fachbereich Straßen dauerhaft geschaffen und gesichert werden, die hauptsächlich für den Radverkehr zuständig ist. Der Bezirk soll sich gegenüber der zuständigen Senatsverwaltung um eine weitere Verbesserung der Personalausstattung bemühen.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Berlin sind vergleichsweise preiswert und kosteneffektiv. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung sieht eine Untergrenze von 5 € pro Einwohner und Jahr bei den Investitionen für den Radverkehr vor. Der Bezirk soll sich gegenüber der zuständigen Senatsverwaltung um eine weitere Verbesserung der Mittelzuweisung bemühen.

## 3 Handlungsfelder

Die im Anhang aufgeführten Maßnahmen sind entsprechend der Gliederung der Berliner RVS für Tempelhof-Schöneberg systematisiert und nach den Bedürfnissen in Tempelhof-Schöneberg gewichtet (siehe auch unter 3.2). Die Maßnahmen gliedern sich in drei Handlungsfelder ('Drei-Säulen-Modell'):

1. Umsetzung des bezirklichen Nebenroutenkonzepts und des landesweiten Haupttroutennetzes (siehe 3.1),
2. straßenbauliche Maßnahmen (siehe 3.2), unabhängig davon, ob sie im Nebenroutenkonzept erfasst sind,
3. weitere Handlungsfelder (siehe 3.3).

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg soll zur Finanzierung der Maßnahmen:

- a. wie bereits im Doppelhaushalt 2016/2017 (ab 2017) pro Haushaltsjahr für die Umsetzung des Nebenroutenkonzepts weiterhin 200.000 €/Jahr bereitstellen,
- b. sich aktiv dafür einsetzen, dass darüber hinaus für die weiteren straßenbaulichen Radverkehrsmaßnahmen und Handlungsfelder der bezirklichen RVS (siehe 3.2 und 3.3 dieses Entwurfs) eigene Bezirksmittel bereitgestellt werden,
- c. die Nutzung von Senatsmitteln (z.B. Titel „Verbesserung Infrastruktur für Radverkehr“ und „Unterhaltung von Radwegen“) sowie EU-Mitteln (z.B. GRW – Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) beantragen.

### 3.1 Umsetzung des Nebenrouten- und Hauptroutenkonzepts

Das von Verbands- und Amtsvertretern in dreijähriger gemeinsamer Arbeit erarbeitete **Fahrrad-Nebenroutenkonzept** für Tempelhof-Schöneberg wurde am 27. August 2014 von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Tempelhof-Schöneberg beschlossen (Drs. 1023/XIX und Drs. 1154/XIX).  
<http://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/bvv-online/vo020.asp?VOLFDNR=4816&options=4>  
<http://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/bvv-online/vo020.asp?VOLFDNR=4947&options=4>

Das Nebenroutenkonzept umfasst elf Nebenrouten (NR 1 bis NR 11).  
<https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/gremien-und-ansprechpartner/fahrrat/artikel.387441.php>

Folgende Schritte werden für die **Umsetzung des Nebenroutenkonzepts** für notwendig erachtet:

- a. Die Bereitstellung der entsprechenden Personal- bzw. Sachmittel durch den Bezirk bzw. die Senatsverwaltung.
- b. Die kontinuierliche Unterstützung durch die überbezirklichen Entscheidungsträger der Senatsverwaltung und der Verkehrslenkung Berlin (VLB) zur Umsetzung der Abschnitte auf bzw. über Hauptverkehrsstraßen; das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg soll hierauf möglichst frühzeitig hinwirken.
- c. Die Nebenrouten NR 1, NR 7 und NR 11 sollen prioritär umgesetzt werden; sie lassen sich schon mit wenigen straßenbaulichen Maßnahmen realisieren. Die prioritäre Auswahl erfolgte auf Grund der Bedürfnisse einer großen Zahl Radfahrender:  
die NR 1 durchläuft den Bezirk in nord-südlicher Richtung, die NR 7 von Ost nach West; die nord-südlich verlaufende NR 11 in Schöneberg ermöglicht die Umgehung der Bundesstraße 1 (B1).
- d. Die Nebenrouten NR 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 und NR 10 sollen im Anschluss eingerichtet werden. Punktuelle Maßnahmen, die auf diesen Routen liegen, können und sollen bereits zuvor umgesetzt werden; hierzu sind prioritäre Maßnahmen im Anhang benannt.

Um die Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr zu steigern, soll geprüft werden, welche Abschnitte der Neben- und Hauptrouten als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können.

Das **Haupttroutenkonzept** der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt umfasst Abschnitte von sechs Radial- (RR) und Tangentialrouten (TR) in Tempelhof-Schöneberg, des Radfernwegs Berlin-Leipzig sowie des Berliner Mauerwegs.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/>

Die Umsetzung des Konzepts der Haupttrouten, die durch den Bezirk führen, erfordert die kontinuierliche Unterstützung durch die überbezirklichen Entscheidungsträger der Senatsverwaltung inklusive der Verkehrslenkung Berlin (VLB) gemäß RVS Kap. 4.2.3 a<sup>1</sup> und soll verstärkt vom Bezirk angefragt werden. Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg soll im Rahmen seiner personellen Möglichkeiten an der möglichst frühzeitigen Umsetzung der Haupttrouten mitwirken.

### 3.2 Straßenbauliche Maßnahmen

Die weiteren straßenbaulichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf Bezirksebene sind hinsichtlich ihrer Bedeutung nach folgenden Kriterien gewichtet worden:

1. Gefahrenbeseitigung und Sicherheit (40%)
2. Umsetzungsmöglichkeiten, z.B. Kosten, Komplexität der Maßnahme (25%)
3. positive Wirkung für den Radverkehr, z.B. Einbindung in das Haupt-/Nebenroutennetz (20%)
4. Synergieeffekte (15%)

Prioritäre Maßnahmen sind:

- a. Auf allen Hauptverkehrsstraßen sollen in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung nach Möglichkeit **Radfahrstreifen** (durchgehende Linie) oder **Schutzstreifen** (unterbrochene Linie) eingerichtet werden, sofern keine Sonderfahrstreifen (‘Busspuren’) vorhanden sind. Hierbei soll die ausgewogene Gewichtung der betroffenen Verkehrsteilnehmer gewahrt werden.
- b. Bestehende **Busspuren** sollen in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung zeitlich ausgeweitet werden (vgl. RVS Kap. 4.5.4 a: „Überprüfung zeitlicher Beschränkungen auf Busspuren“), um den Radverkehr sicherer zu machen. Prioritär sollten die Rheinstr., Hauptstr., Potsdamer Str. und Martin-Luther-Str. überprüft werden. Sofern erforderlich und baulich möglich, sollen an Bushaltestellen überbreite „Busspuren“ markiert werden, damit Radfahrende an haltenden Bussen sicher vorbeifahren können.
- c. Die straßenbaulichen Maßnahmen, die in Anlage 1 (höchste Priorität) gekennzeichnet sind, sollen prioritär umgesetzt werden, die straßenbaulichen Maßnahmen der Anlage 2 (Entwurf) daran anschließend. Die finanziellen Mittel müssen jeweils zusätzlich bei der zuständigen Senatsverwaltung beantragt werden.

---

<sup>1</sup> Gemäß Statusbericht von SenStadtUm/VLB zur Umsetzung der Berliner RVS vom 25.03.2015 wird angestrebt, jährlich eine Hauptroute fertigzustellen und zu beschildern.

### 3.3 Weitere Handlungsfelder

Weitere Maßnahmen der Berliner RVS, für die der Bezirk zuständig ist, sollen im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten folgendermaßen umgesetzt werden (siehe auch Anlagen 1 und 2):

**a. Verkehrsschulen und Mobilitätserziehung**

Das Bezirksamt soll für die personelle Ausstattung der Jugendverkehrsschulen sorgen und so die Mobilitätserziehung im Bezirk unterstützen. Ausreichende Öffnungszeiten der Jugendverkehrsschulen sollen gewährleistet werden. Zusätzlich zum Besuch der Jugendverkehrsschulen soll die Durchführung der Radfahrausbildung und -prüfung im realen Verkehr unterstützt werden; vgl. RVS Kap. 4.6.

**b. Radverkehrssicherheit im Umfeld der Schulen**

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde soll gemeinsam mit den jeweiligen Schulen und der Polizei die Sicherheit im Umfeld der Schulen prüfen und Vorschläge zu deren Verbesserung entwickeln.

**c. Baustellen und Radverkehr**

Bei Baustellen an Hauptverkehrsstraßen soll der Radverkehr grundsätzlich auf einer eigenen Spur auf der Straßenfläche geführt werden. Hierzu soll eine Empfehlung zur verbindlichen Beachtung und Einführung bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde eingereicht werden. Bei Baustellen im Nebenstraßennetz soll darüber hinaus geprüft werden, ob der Radverkehr entgegen temporär angeordneter Einbahnstraßenregelungen geführt werden kann; vgl. RVS Kap. 4.1.3 b.

**d. Freihaltung von Radverkehrsanlagen**

Radverkehrsanlagen und Busspuren sollen verstärkt durch das Ordnungsamt von haltenden Fahrzeugen freigehalten werden; vgl. RVS Kap. 4.1.2 d. Öffentlichkeitswirksame Schwerpunktkontrollen durch das Ordnungsamt sollen verstärkt durchgeführt werden. Zusätzlich sollen eine Kontakt-eMailadresse und eine Kontakt-Telefonnummer des Ordnungsamts zur Meldung von Verstößen auf der Website des FahrRats veröffentlicht werden.

Auch im Winter sind Radverkehrsanlagen gemäß Berliner Straßenreinigungsgesetz von Hindernissen aller Art freizuhalten; vgl. RVS 4.1.2 a. Es sollen eine Kontakt-eMailadresse und eine Kontakt-Telefonnummer der Berliner Stadtreinigung (BSR) zur Meldung von Verstößen auf der Website des FahrRats veröffentlicht werden.

**e. Vorbeifahr- und Einfädelungstreifen; ARAS**

Der Bezirk soll sich bei der zuständigen Verkehrsbehörde bzw. Senatsverwaltung dafür einzusetzen, auf Hauptverkehrsstraßen und deren Ersatzstraßen, die keine Fahrradspuren haben, nach Möglichkeit Vorbeifahrtstreifen vor Ampeln und Einfädelungstreifen dahinter einzurichten. Bei Bedarf und nach Möglichkeit sollen durch die zuständige Verkehrsbehörde auf Hauptverkehrsstraßen Linksabbiegespuren für den Radverkehr und in den zuführenden Nebenstraßen aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) eingerichtet werden.

**f. Modellprojekte**

Der Bezirk soll sich auf mindestens ein Modellprojekt (MP) der Berliner RVS bewerben:  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/rad/strategie/de/modellprojekte.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/modellprojekte.shtml)

- MP 1 „Beschleunigung von Hauptrouten“ (RVS Kap. 4.2.3 c),
- MP 2 „Bezirkliche Fahrradrouten (Nebenrouten)“ (RVS Kap. 4.2.4 c),
- MP 3 „fahrradfreundliche Nahbereichskonzepte“ (RVS Kap. 4.2.5 d),
- MP 4 „Innovative Knotenlösungen“ (RVS Kap. 4.2.6 b),
- MP 5 „Fahrradfreundliche Lichtsignalanlagen (Grüne Welle)“ (RVS Kap. 4.2.6 c),
- MP 6 „Fahrradfreundliche Einkaufsstraße“ (RVS Kap. 4.4.3 a) sowie
- MP 7 „Innovative Großabstellanlagen“ (RVS Kap. 4.4.4 a)
- MP 8 „Partnerschaftskampagne“ (RVS Kap. 4.3.2 b und c)

**g. Schnellrouten**

Der Bezirk soll sich bei der zuständigen Senatsverwaltung dafür einsetzen, dass Möglichkeiten zur Errichtung von schnellen Routen für den Radverkehr und Pedelecs geprüft werden; vgl. RVS Kap. 4.2.3 c.

**h. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikationskampagnen**

Der Bezirk soll sukzessive die Bekanntmachung der Berliner RVS und der bereits erreichten Verbesserungen für den Radverkehr auf Bezirksebene durch örtliche oder bezirkliche Kommunikation – z. B. durch öffentlichkeitswirksame Eröffnung von ausgeschilderten Routen, Pressemitteilungen und Internetauftritt – sicherstellen; vgl. RVS Kap. 4.8.1 d. Der Bezirk soll hierbei mit den zuständigen Senatsstellen eng zusammenarbeiten.

**i. Abstellanlagen für Fahrräder**

Der Bezirk soll sich gegenüber der Senatsverwaltung, der Deutschen Bahn, der S-Bahn Berlin und der BVG dafür einsetzen, dass an stark frequentierten U-, S-, DB-Bahnhöfen Abstellanlagen verbessert oder geschaffen werden; vgl. RVS Kap. 4.4<sup>2</sup>. Prioritäre Beispiele sind: U-Bhf. Nollendorfplatz, S-Bhf. Lichtenrade, S-Bhf. Schichauweg, U-Bhf. Alt-Mariendorf sowie S- und DB-Bhf. Südkreuz (westliche Seite); die Errichtung eines Fahrrad-Parkhauses ist zu erwägen, der Bezirk soll dazu mit den in Frage kommenden Grundstückseigentümern (z.B. Deutsche Bahn) Kontakt aufnehmen.

In anderen Bereichen mit hohem Bedarf an Fahrradstellplätzen, z.B. an Schulen und Kindertagesstätten (vgl. RVS Kap. 4.6 e), vor kulturellen Einrichtungen, in Geschäftsstraßen, aber auch in Wohnbereichen, sollen nach Möglichkeit mehr geeignete Radverkehrs-Abstellanlagen bedarfsorientiert errichtet werden. Diese dürfen den Fußgängerverkehr nicht behindern. Wo in Gehwegbereichen nicht ausreichend Platz für Fahrradabstellanlagen vorhanden ist, soll in Abhängigkeit von der örtlichen Situation geprüft werden, ob diese durch Umnutzung von Kfz-Stellplätzen errichtet werden können.

Prioritäre Beispiele für einen hohen Bedarf an Fahrradabstellplätzen, der aktuell nicht gedeckt ist, sind die Akazien-, Goltz- und Gleditschstraße.

**j. Aufweitung von Umlaufsperrn und -gittern**

Der Bezirk soll sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass bestehende Umlaufsperrn und -gitter, die nicht den aktuell gültigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) entsprechen (Mindestabstand der Sperrn 1,50 m sowie keine Überlappung der Gitter), aufgeweitet werden, um Tandems und Fahrrädern mit Anhängern die Durchfahrt zu ermöglichen und Konflikte mit dem Fußverkehr zu verringern (z.B. Flaschenhalspark).

**k. Wegöffnungen in Grünflächen**

Im Rahmen von einzelnen Projekten, die der Bezirk durchführt oder begleitet, ist bereits bisher geplant bzw. teilweise schon umgesetzt, dass einzelne Wege in Grünanlagen auch durch Radfahrende genutzt werden dürfen (z.B.: Teilabschnitte der Schöneberger Schleife, des Radfernweges Berlin-Leipzig und von einzelnen „Nebenrouten“.)

Der Bezirk soll im Einzelfall prüfen, ob und ggf. für welche weiteren Wege in Grünanlagen ein erheblicher Bedarf zur Öffnung für den Radverkehr besteht, und ob diese für den gemeinsamen Fußgänger- und Radverkehr geeignet sind.

Bei der Öffnung von Wegen in Grünanlagen für den Radverkehr ist stets durch geeignete bauliche, verkehrsrechtliche und kommunikative Maßnahmen für ein verkehrssicheres und rücksichtsvolles Miteinander von Fußgängern und Radfahrern Sorge zu tragen.

---

<sup>2</sup> Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat eine „Strategie Fahrradparken“ erarbeitet, für die der Bezirk Modellprojekte vorschlagen soll. Der Abschluss der Untersuchung ist für April 2016 geplant.

**l. Öffnung von Einbahnstraßen**

Der Bezirk soll in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde prüfen, welche Einbahnstraßen gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geöffnet werden können; vgl. RVS Kap. 4.2.5 c.

**m. Unterhaltungsmängel von Radverkehrsanlagen**

Der Bezirk soll prüfen, ob die Meldung von baulichen Mängeln an Radverkehrsanlagen, und die Meldung von unsachgerecht eingerichteten Baustellen mit Auswirkungen auf den Radverkehr durch eine gesonderte Kategorie „Radverkehr“ im bezirklichen Meldesystem für akute Unterhaltungsmängel unterstützt werden kann, damit diese Meldungen eindeutig dem „Radverkehr“ zugeordnet werden können.

**n. Online-Dialog von SenStadtUm**

Die Meldungen im Online-Dialog von SenStadtUm 2013<sup>3</sup> zur Identifikation von subjektiv wahrgenommenen Gefährdungspunkten sollen dem FahrRat Tempelhof-Schöneberg zugänglich gemacht und durch den Bezirk bearbeitet werden, sobald die Auswertung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt fertig gestellt ist.

**o. ÖPNV und Rad**

Bike & Ride-Plätze sollen ergänzt und in das Routennetz sowie die Routenbeschilderung der Haupttrouten und Zulaufstrecken einbezogen werden; vgl. RVS Kap. 4.7 a.

**p. Verkehrssicherheitsprogramm "Berlin Sicher Mobil" 2020 des Berliner Senats**

Der Bezirk soll gemeinsam mit dem Senat die Ziele des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms umsetzen. Außerdem soll der Bezirk die Berliner Charta für die Verkehrssicherheit unterzeichnen. Er verpflichtet sich damit, in seinem Verantwortungs- und Tätigkeitsbereich Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen.

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/sicherheit/programm/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/sicherheit/programm/index.shtml)

**q. Radverkehrsanlagen sicherer gestalten (Berliner RVS 4.3.1)**

Der Bezirk soll sich in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde dafür einsetzen, dass an Unfallschwerpunkten, insbesondere Knotenpunkte (Straßenkreuzungen oder Einmündungen), bei denen Radfahrende gehäuft in Unfälle verwickelt wurden, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Priorität geplant und umgesetzt werden; diese Unfallschwerpunkte werden in die Liste prioritärer Maßnahmen (Anlage 1) aufgenommen.

**r. Radfahren attraktiver machen**

Straßen mit Kopfsteinpflaster sollen nach Möglichkeit und vor allem bei Umbaumaßnahmen mit ebenen Fahrstreifen für den Radverkehr versehen werden, wenn zu erwarten ist, dass sie von Radfahrenden stark genutzt werden.

---

<sup>3</sup> ‘Radfahren in Berlin – Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung’. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Online-Dialog im Zeitraum 12. November bis 10. Dezember 2013.  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_1312/nachricht5131.html](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1312/nachricht5131.html)

#### **4 Monitoring der Umsetzungsfortschritte**

Das Monitoring der Fortschritte in der Umsetzung der auf den Bezirk angepassten Berliner RVS und dessen Weiterentwicklung wird sichergestellt durch den FahrRat Tempelhof-Schöneberg, an dem seitens der Bezirksverwaltung der Straßenbaulastträger und nach Bedarf weitere Fachbereiche teilnehmen, behandelt die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs regelmäßig und gleicht diese mit der RVS ab. Auf dieser Grundlage spricht er weitere Empfehlungen aus und schreibt die RVS fort.

Der Berliner FahrRat evaluiert alle zwei Jahre die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie. Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg wird der zuständigen Senatsverwaltung dazu regelmäßig über die Umsetzung jener Maßnahmen aus der Berliner RVS, die in seiner Zuständigkeit liegen, berichten.

#### Anlagen:

1. Liste erforderlicher Maßnahmen mit höchster Priorität
2. Liste weiterer erforderlicher Maßnahmen (Entwurf)

Die Arbeitsgruppe Radverkehrsstrategie (AG RVS) des FahrRats Tempelhof-Schöneberg

Berlin, 25. Februar 2016