

FAHRRAD BERLIN - ZUSAMMENFASSUNG FORTSCHRITTSBERICHT 2021

Die Entwicklung des Radverkehrs und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Land Berlin gestaltete sich auch im Jahr 2021 positiv, sodass sich der erfreuliche Trend der Bedeutungszunahme des Radverkehrs der letzten Jahre fortgesetzt und damit die Mobilitätswende insgesamt unterstützt hat.

EINE STRATEGIE FÜR DEN RADVERKEHR

2021 wurde mit dem Radverkehrsplan inklusive des stadtweiten Radverkehrsnetzes das zentrale strategische Element der Radverkehrsentwicklung verbindlich als Rechtsverordnung in Kraft gesetzt. Damit liegt ein strukturiertes Planwerk mit konkreten Maßnahmen vor, das die Entwicklung des Radverkehrs im Land Berlin auch in den kommenden Jahren steuert und voranbringt. Eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung der darin verankerten ambitionierten Ziele wird die weitere Steigerung der finanziellen und personellen Ressourcen für den Radverkehr sein.

ANLAGE VON RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Während im Jahr 2020 ein besonderer Fokus auf die kurzfristige Errichtung von Pop-Up-Radwegen lag, wurden in 2021 viele dieser temporären Radverkehrsanlagen zu dauerhafter Radverkehrsinfrastruktur verstetigt. Insgesamt wurden 2021 über 39 Kilometer Radverkehrsanlagen neu errichtet beziehungsweise attraktiver gestaltet.

Tabelle: Stand Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Jahr 2021 (in Kilometern)

	Fertiggestellt	In Bau	In Planung	Summe
Maßnahmen des bezirklichen Radverkehrsprogramms (Sonderprogramm, auftragsweise Bewirtschaftung)	27,8	46,0	146,2	220,0
Grünbeschichtungen (Sonderprogramm)	3,5	1,4	6,8	11,7
RVA-Sanierung/Neubau im Rahmen einer Straßensanierung der Abteilung V	0	1,6	55,5	57,1
Maßnahmen der Bezirke außerhalb des bezirklichen Radverkehrsprogramms (Basis: Meldungen der Bezirke, kein Anspruch auf Vollständigkeit)	7,8	9,0	10,7	27,5
Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des Lärmaktionsplans 2013-2018	-	-	2,6	2,6
Summe	39,1	58,0	221,8	318,9

Darunter waren rund 7 Kilometer neue geschützte Radfahrstreifen und Fahrradstraßen sowie rund 19 Kilometer Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen. Hervorzuheben sind besonders die Fortschritte beim bezirklichen Radverkehrsprogramm - während 2020 rund 18 Kilometer Radverkehrsanlagen fertiggestellt werden konnten, waren es 2021 bereits rund 28 Kilometer.

FAHRRAD BERLIN - ZUSAMMENFASSUNG FORTSCHRITTSBERICHT 2021

Tabelle: Aufteilung des bezirklichen Sonderprogramms im Jahr 2021 (in Kilometern)

	Fertiggestellt	In Bau	In Planung	Summe
Maßnahmen des bezirklichen Radverkehrsprogramms (Sonderprogramm, auftragsweise Bewirtschaftung) davon	27,8	46,0	146,2	220,0
– Fahrradstraßen	6,7	5,1	6,0	17,8
– geschützte Radfahrstreifen	6,9	16,3	48,8	72,0
– Hauptverkehrsstraßen	18,7	35,5	129,6	183,8
– innerhalb des S-Bahn-Ringes	17,7	26,8	45,0	89,5
– außerhalb des S-Bahn-Ringes	10,1	19,2	101,3	130,6

ABSTELLEN VON FAHRRÄDERN

Darüber hinaus wurde das Programm zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erfolgreich fortgesetzt und dabei über 3.500 neue Stellplätze für Fahrräder durch die Berliner Bezirke geschaffen. Ein weiterer Bestandteil zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und zur Verbesserung der Umstiegsbeziehungen zwischen Rad und ÖPNV stellt die Errichtung von Fahrradparkhäusern an geeigneten ÖPNV-Stationen dar. 2021 sind Analysen zur Ermittlung des Potentials für Fahrradparkhäuser abgeschlossen worden. Für die S- und U- Bahnhöfe Haselhorst, Mahlsdorf, Schöneweide und Landsberger Allee wurden in 2021 die Machbarkeitsuntersuchungen begonnen, für den U- Bahnhof Haselhorst und den S- Bahnhof Mahlsdorf sind sie bereits im Dezember 2021 abgeschlossen worden.

SICHERHEIT

Sehr erfreulich ist auch die deutliche Zunahme der in Befragungen von Radfahrenden ermittelten subjektiven Sicherheit – diese hat sich von 45 Prozent der Befragten mit positivem Sicherheitsgefühl in 2017 auf 55 Prozent in 2021 deutlich verbessert.

Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2021 6838 Radverkehrsunfälle, der größte Anteil davon mit 67 Prozent bei Zusammenstößen mit einem Kfz. Und auch bei den Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten erfolgen die Mehrheit, 59 Prozent mit einem Kfz.

KOMMUNIKATION, INFORMATION UND SERVICE

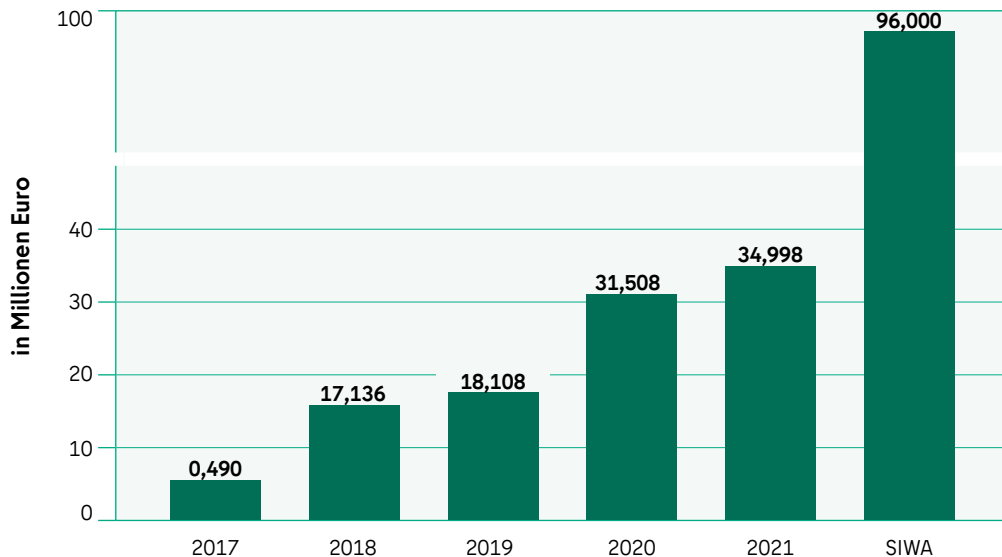
Auch in diesem Handlungsfeld wurden in 2021 diverse Aktivitäten zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs unternommen. So wurde das erste Radbarometer in Betrieb genommen, das Leihradsystem von nextbike wurde weiter – auch außerhalb des S-Bahn-Ringes – ausgedehnt und dessen Nutzungszahlen deutlich gesteigert. Zudem wurde die kommunikative Dachmarke „Fahrrad Berlin“ etabliert und auf verschiedenen Formaten präsentiert. Daneben konnte auch 2021 die STADTRADELN-Kampagne mit hoher Beteiligung durchgeführt und der Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ an engagierte Initiativen zur Förderung des Radverkehrs verliehen werden.

FAHRRAD BERLIN - ZUSAMMENFASSUNG FORTSCHRITTSBERICHT 2021

FINANZEN UND PERSONAL

Zur Finanzierung des Radverkehrs standen für 2021 im Haushaltsplan rund 33,5 Millionen Euro zur Verfügung, das bedeutet gegenüber 2020 einen Anstieg um rund 5 Prozent und fast sieben Mal so viele Mittel für den Radverkehr wie noch 2017.

Abbildung: Entwicklung der Haushaltsmittel 2017 bis 2021 (ohne Mittel für Personal)



Darüber hinaus wurden - vor allem für große Maßnahmen, deren Umsetzung sich über mehrere Jahre - insgesamt 96 Millionen Euro im SIWA (Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt) bereitgestellt, die für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs zur Verfügung stehen und zunehmend genutzt werden. Diese stehen überjährig zur Verfügung und sollen insbesondere für die längerfristigen Projekte wie Radschnellverbindungen und Fahrradparkhäuser sowie größere bezirkliche Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt werden.

Auch die Anzahl der Mitarbeitenden für Radverkehr konnte in 2021 durch weitere Fortschritte bei der Besetzung von Stellen gesteigert werden, sodass mittlerweile über 80 Personen an der Verbesserung des Radverkehrs in Berlin arbeiten.