



FAHRRAD BERLIN

Fortschrittsbericht 2022

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
www.berlin.de/sen/mvku

TITELFOTO

Ralf Rühmeier

Berlin, Juli 2023

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	4
2	GRUNDLAGEN	5
2.1	Berliner Radverkehrsplan	5
2.2	Berliner Radverkehrsnetz	6
3	FAHRRADINFRASTRUKTUR	7
3.1	Neubau oder Verbesserung von Strecken für den Radverkehr	7
3.2	Art der fertiggestellten und geplanten Strecken	11
3.3	Radschnellverbindungen und Radfernwege	19
4	FAHRRADABSTELLANLAGEN	22
4.1	Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum	22
4.2	Abstellen von Fahrrädern an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	23
4.3	Ausbau des Angebots im privaten Raum	25
5	HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES	27
5.1	Transparenz - Information der Öffentlichkeit	27
5.2	Wertschätzung - Etablierung einer Fahrradkultur	28
5.3	Aktivierung und Service	30
5.4	Wissensvermittlung und Kompetenzförderung	32
5.5	Ordnungspolitische Maßnahmen	33
6	MONITORING UND EVALUATION	36
6.1	Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans	36
6.2	Entwicklung des Radverkehrs (Radverkehrsmengen)	37
6.3	Vision Zero - Verkehrsunfälle	38
7	VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG	43
7.1	Strukturelle Voraussetzungen und personelle Ausstattung	43
7.2	Finanzierung des Radverkehrs	45
7.3	Entwicklung einer Steuerungs- und Controlling-Architektur für die Radverkehrsinfrastruktur-Planung im Land Berlin	48
7.4	Fachliche Beratungsgremien	49
8	ZUSAMMENFASSUNG	51
	ANLAGE 1 - ANLAGE 5	52
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	67
	TABELLENVERZEICHNIS	68

1 EINLEITUNG

Der jährlich erscheinende Fortschrittsbericht FAHRRAD BERLIN stellt wesentliche Entwicklungen im Radverkehr, Maßnahmenstände und Trends wie auch Informationen zu den vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Finanzmitteln detailliert und nachvollziehbar dar. Inhaltlich ist der Fortschrittsbericht in Anlehnung an den Radverkehrsplan gegliedert und greift entsprechend die dort verankerten Handlungsfelder

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

auf.

2 GRUNDLAGEN

2.1 Berliner Radverkehrsplan

Der Berliner Radverkehrsplan wurde vom Berliner Senat beschlossen und trat im Dezember 2021 als Rechtsverordnung in Kraft. Er präzisiert die radverkehrsrelevanten Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) und definiert konkrete Ziele, Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs.

Der Radverkehrsplan formuliert drei übergeordnete, strategische Ziele:

- Steigerung des Radverkehrsanteils: Der Radverkehrsanteil in Berlin soll auf mindestens 23 Prozent steigen. Der Zuwachs soll nicht zulasten des übrigen Umweltverbundes (ÖPNV und zu Fuß Gehende) erfolgen.
- „Vision Zero“: Im Berliner Stadtgebiet sollen sich künftig keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ist entsprechend bei allen Planungen, Abwägungen und Maßnahmenumsetzungen zu beachten.
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit und der Zufriedenheit. Es gilt, das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie deren Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur zu erhöhen.

Im Mittelpunkt des Radverkehrsplans stehen der Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Unter anderem definiert der Plan ein engmaschiges Radverkehrsnetz (vergleiche 2.2) und legt Standards für die Führung des Radverkehrs fest.

Darüber hinaus beinhaltet der Radverkehrsplan Maßnahmen zur Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellanlagen, zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Evaluation der Ziele und Maßnahmen. Auch werden konkrete Ansätze definiert, um die Voraussetzung zur Umsetzung des Radverkehrsplans zu schaffen.

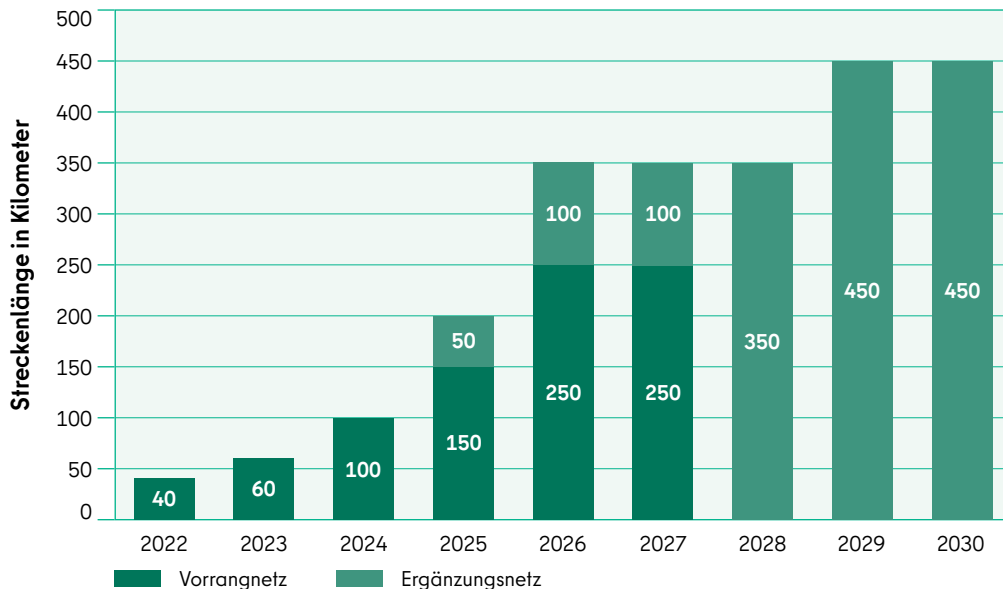
Ein Gesamtüberblick zum aktuellen Umsetzungsstand der insgesamt 123 Maßnahmen des Radverkehrsplans findet sich in Kapitel 6.1.

2.2 Berliner Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz Berlin wurde im Dezember 2021 als Teil des Radverkehrsplans verbindlich festgelegt. Es umfasst als planerisches Zielnetz in seinem Umfang 2.376 Kilometer. Davon entfallen 871 Kilometer auf das Vorrangnetz, welches Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung abdeckt und höheren Qualitätsstandards unterliegt als das Ergänzungsnetz. Das ebenfalls zum Radverkehrsnetz gehörende Ergänzungsnetz hat eine Länge von 1.505 Kilometern. Hinzu kommen weitere rund 550 Kilometer Hauptverkehrsstraßen, die zwar nicht Teil des Radnetzes als planerisches Zielnetz, aber gemäß § 43 MobG BE ebenfalls mit Radverkehrsanlagen auszustatten sind. Ebenfalls Bestandteil des Berliner Radverkehrsnetzes sind Rad-schnellverbindungen, die besonders hohe Qualitätsanforderungen erfüllen (vergleiche 3.3.1).

Im Radverkehrsplan sind für die Jahre 2022 bis 2030 Jahresausbauziele zur Errichtung des Radverkehrsnetzes Berlin definiert (vergleiche Abbildung 1). Dabei wird zwischen dem Ausbau im Radvorrangnetz und Ergänzungsnetz differenziert. Für das Jahr 2022 liegt das Umsetzungsziel demnach bei einer Streckenlänge¹ von 40 Kilometern im Radvorrangnetz. Der Umsetzungsstand zum 31. Dezember 2022 ist ausführlich im Kapitel 3 dargestellt.

Abbildung 1: Jahresausbauziele zur Errichtung des Radverkehrsnetzes Berlin



Datenquelle: Radverkehrsplan des Landes Berlin, Seite 20

Zur strukturierten und strategischen Umsetzung des Radverkehrsnetzes haben die GB infraVelo GmbH (im Folgenden infraVelo) und die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ein Priorisierungskonzept entwickelt. Um beim Ausbau des Radverkehrsnetzes zudem die permanenten Veränderungen im Stadtgebiet (zum Beispiel durch den Wohnungsbau) berücksichtigen zu können, wurde im Jahr 2022 ein Netzänderungsverfahren implementiert, das situations- und anlassbezogene Anpassungen ermöglicht. Priorisierungskonzept und Netzänderungsverfahren sind ausführlich in Kapitel 7.3 dargestellt.

¹ Zum Begriff der Streckenlänge vergleiche 3.1.1.

3 FAHRRADINFRASTRUKTUR

3.1 Neubau oder Verbesserung von Strecken für den Radverkehr

3.1.1 Einführende Erläuterungen

Neue Maßeinheit „Streckenlänge“

Anders als in den Vorjahren, wird in diesem Fortschrittsbericht bei allen streckenbezogenen Auswertungen die neue Maßeinheit „Streckenlänge“ verwendet. Das bedeutet, dass eine beidseitige Radverkehrsanlage an einem 1 Kilometer langen Streckenabschnitt als 1 Kilometer umgesetzte Strecke „gemessen“ und kommuniziert wird. In der Vergangenheit wurde 1 Kilometer pro Richtung gezählt und für den Streckenabschnitt entsprechend 2 Kilometer umgesetzte Radverkehrsanlagen kommuniziert. **Die Zahlen** erscheinen so niedriger und **sind nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar**. Die neue Zählweise ermöglicht es aber, die umgesetzten Kilometer unmittelbar den im Berliner Radverkehrsplan festgelegten jährlichen Zielwerten (vergleiche 2.2) gegenüberzustellen und so den Umsetzungsstand des Radnetzes zu bewerten.

Datenquellen und Stand der dargestellten Informationen

Die unten dargestellten Analysen zum Ausbau des Radnetzes Berlin basieren überwiegend auf einer verwaltungsübergreifenden, von der infraVelo betriebenen Datenbank (vergleiche 7.3.2). Alle Tabellen und Grafiken beziehen sich auf den Stichtag 31. Dezember 2022. Im Jahr 2023 abgeschlossene oder begonnene Maßnahmen sind nicht berücksichtigt. Ergänzend ermöglicht die Projektlandkarte von infraVelo (erreichbar unter <https://www.infravelo.de/karte/>) einen jeweils aktuellen Überblick zum Status aller erfassten Projekte. Die für das Jahr 2022 in den folgenden Tabellen, Grafiken und Texten dargestellten Informationen beziehen sich, wenn nicht anders beschrieben, auf die Gesamtheit der umgesetzten beziehungsweise geplanten Radverkehrsmaßnahmen – unabhängig beispielsweise von der Baulastträgerschaft beziehungsweise der Art der Finanzierung.

Status der Projekte

Die nachfolgenden Darstellungen differenzieren in der Regel zwischen Maßnahmen, die 2022 fertiggestellt wurden, in Bau/Bauvorbereitung beziehungsweise in Planung waren. Planungs- und Ausführungszeiten des Baus variieren sehr stark und können mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die 2022 in Bau/Bauvorbereitung beziehungsweise in Planung befindlichen Maßnahmen bilden die Basis für die Umsetzung in den kommenden Jahren.

3.1.2 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes

In 2022 wurden insgesamt 26,5 Kilometer Strecke neu gebaut oder verbessert. Das Jahresausbauziel des Radverkehrsplans (40 Kilometer) für 2022 wurde damit verfehlt. Ein Grund hierfür ist, dass in der ersten Jahreshälfte aus haushaltsrechtlichen Gründen² keine neuen Planungs- und Umsetzungsaufträge vergeben werden konnten. Zum Jahresende 2022 befanden sich weitere 21,7 Kilometer in Bau/Bauvorbereitung sowie 132,3 Kilometer in Planung.

Tabelle 1 gibt einen detaillierten Überblick über die im Jahr 2022 umgesetzten und geplanten Strecken. Die Umsetzung des Berliner Radnetzes erfolgt größtenteils durch die zwölf Berliner Bezirke. Die bezirklichen Maßnahmen lassen sich hinsichtlich der Finanzierungsform differenzieren: Zur Unterstützung der Bezirke hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt das „Bezirkliche Radverkehrsprogramm“ als Sonderprogramm geschaffen. Für über das Sonderprogramm im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung finanzierte Maßnahmen sind die Bezirke als Baulastträger zuständig. Ergänzend können die Bezirke auch eigenfinanzierte Maßnahmen realisieren.

² Aufgrund der vorläufigen Haushaltswirtschaft.

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

Mit dem Ziel des beschleunigten Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur wurde im Jahr 2022 die verwaltungsübergreifende „Projekteinheit Radwege (PE-RW)“ im Rahmen des Programms „100 Tage für Berlin“ geschaffen (vergleiche Kapitel 7). Die von der „Projekteinheit Radwege“ geplanten und angeordneten Projekte sind in Tabelle 1 mit enthalten und in Tabelle 2 zusätzlich separat ausgewiesen. Zum Ende des Jahres 2022 befanden sich rund 25 Kilometer Strecken für den Radverkehr bei der „Projekteinheit Radwege“ in Planung.

Tabelle 1: Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2022

	Fertiggestellt	In Bau oder Bauvorbereitung	In Planung	Summe
Umsetzung durch die Bezirke	25,1	19,5	76,9	121,5
davon:				
finanziert über das Sonderprogramm „Bezirkliches Radverkehrsprogramm“ (auftragsweise Bewirtschaftung)	19,8	18,6	63,9	102,3
anders finanziert (Meldungen der Bezirke, kein Anspruch auf Vollständigkeit)	5,3	0,9	13,0	19,1
Umsetzung durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz	0,1	1,2	30,5	31,9
davon:				
Maßnahmen im Rahmen von Straßensanierungen Abteilung Tiefbau	0,0	0,8	27,8	28,6
Maßnahmen an Ingenieurbauwerken (Brücken) Abteilung Tiefbau	0,1	0,4	2,7	3,2
Umsetzung durch infraVelo	1,3	1,0	12,5	14,8
Maßnahmen der infraVelo	1,3	1,0	12,5	14,8
Umsetzung offen	0,0	0,0	12,3	12,3
Geplante Maßnahmen mit offener Umsetzung	0,0	0,0	12,3	12,3
Summe	26,5	21,7	132,3	180,5

In Kilometern Streckenlänge, inklusive der Maßnahmen der Projekteinheit Radwege.

Tabelle 2: Durch die „Projekteinheit Radwege 2022“ geplante und angeordnete Strecken

Umsetzung durch	Fertiggestellt	In Bau oder Bauvorbereitung	In Planung	Summe
Bezirke (bezirkliches Radverkehrsprogramm)	0,2	0,0	2,8	3,0
Bezirke (eigenfinanziert)	0,0	0,2	0,4	0,6
infraVelo	0,0	0,0	9,2	9,2
Offen	0,0	0,0	12,3	12,3
Summe	0,2	0,2	24,7	25,1

In Kilometern Streckenlänge.

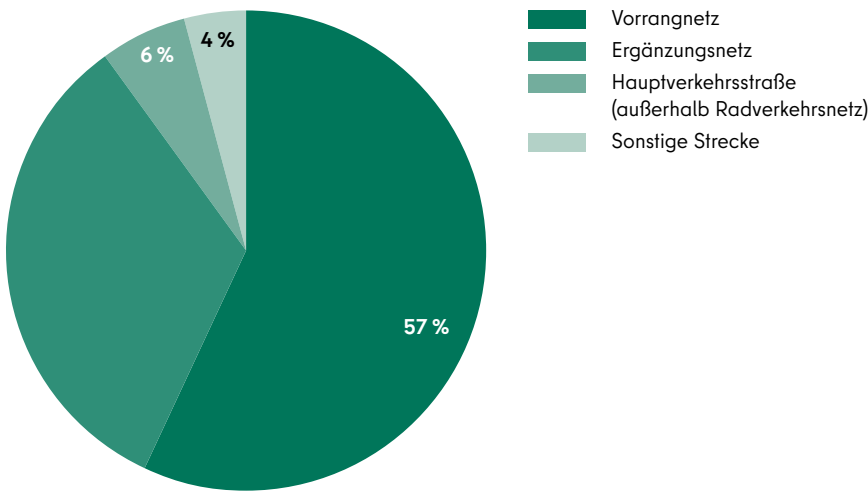
Die durch die verschiedenen Akteurinnen und Akteure umgesetzten und geplanten Maßnahmen lassen sich den Elementen des Berliner Radnetzes zuordnen. Von den 26,5 im Jahr 2022 umgesetzten Kilometern entfällt der Großteil auf das Vorrangnetz, ein Drittel auf das Ergänzungsnetz und vergleichsweise kleine Anteile auf Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Radnetzes sowie sonstige Strecken (vergleiche Tabelle 3 und Abbildung 2). Von den Strecken, die sich Ende 2022 in Bau/Bauvorbereitung beziehungsweise in Planung befanden, liegen rund 80 Prozent im Vorrang- beziehungsweise Ergänzungsnetz. Die Fokussierung auf das Radvorrangnetz aufgrund des in 2022 eingeführten Priorisierungskonzepts (vergleiche 2.2 und 7.3.3) wird sich erst in den kommenden Jahren verstärkt auswirken. Die Ende 2022 bestehenden Planungen wurden häufig bereits vor Inkrafttreten des Radverkehrsplans beziehungsweise des Priorisierungskonzepts begonnen und werden weiterverfolgt.

Tabelle 3: 2022 umgesetzte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz

	Fertiggestellt	In Bau oder Bauvorbereitung	In Planung	Summe
Vorrangnetz	15,0	7,9	50,6	73,5
Ergänzungsnetz	8,7	9,8	48,5	67,0
Hauptverkehrsstraße (außerhalb des Radverkehrsnetzes)	1,7	1,7	26,8	30,2
Sonstiges	1,1	2,3	6,4	9,8
Summe	26,5	21,7	132,3	180,5

In Kilometern Streckenlänge.

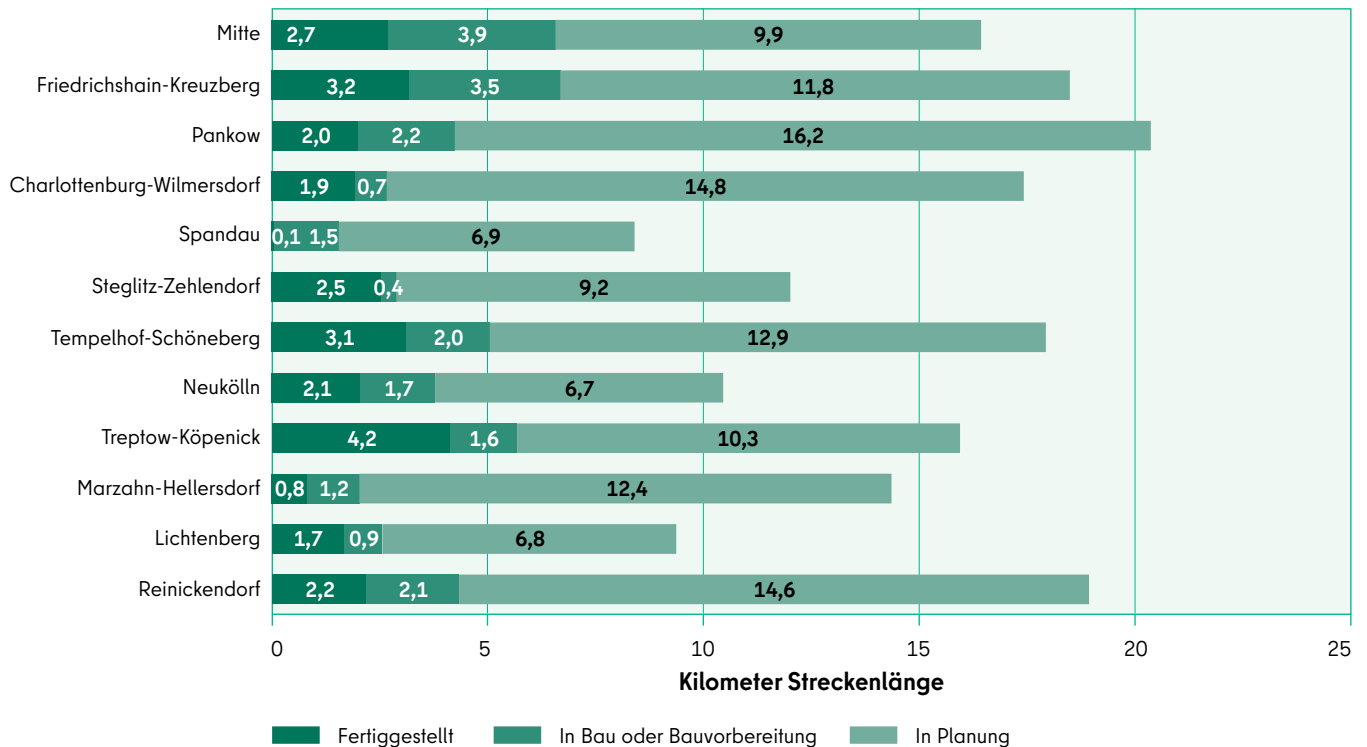
Abbildung 2: 2022 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz (in Prozent)



3.1.3 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes in den Bezirken

Abbildung 3 zeigt die Umsetzung und Planung von Strecken für den Radverkehr in den einzelnen Bezirken. Die meisten Kilometer wurden 2022 in den Bezirken Treptow-Köpenick (4,2 Kilometer) und Friedrichshain-Kreuzberg (3,2 Kilometer) realisiert. Im Bezirk Mitte befanden sich Ende 2022 insgesamt 3,9 Kilometer in Bau/Bauvorbereitung, in Friedrichshain-Kreuzberg 3,5 Kilometer. In den Bezirken Pankow, Charlottenburg-Wilmersdorf und Reinickendorf befanden sich Ende 2022 mit 16,2, 14,8 und 14,6 Kilometern überdurchschnittlich viele Strecken in Planung.

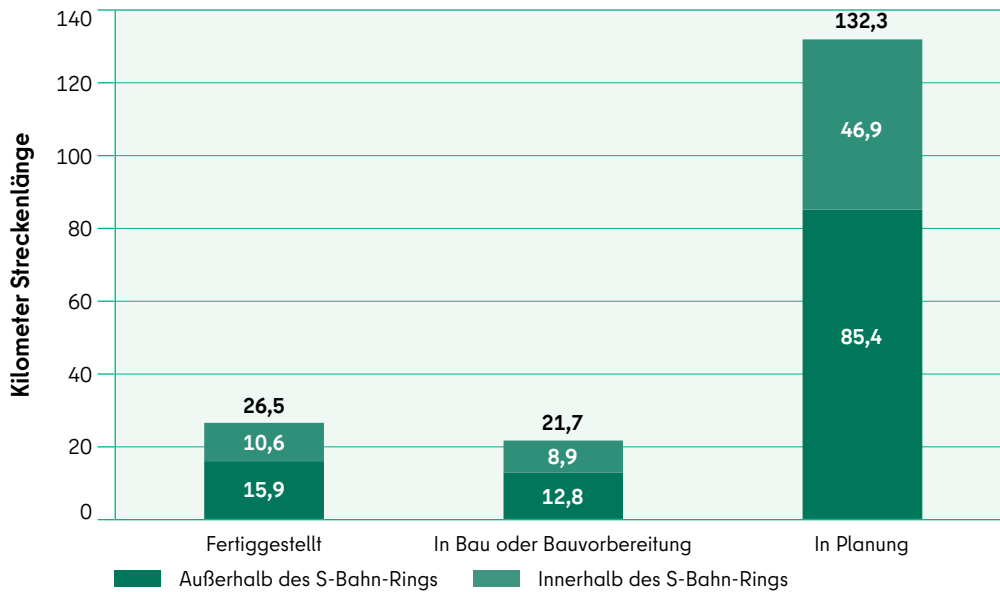
Abbildung 3: 2022 umgesetzte und geplante Streckenlänge nach Bezirken



2022 lag der größte Teil der fertiggestellten Strecken für den Radverkehr außerhalb des S-Bahn-Rings (15,9 Kilometer beziehungsweise 60 Prozent gegenüber 10,5 Kilometern beziehungsweise 40 Prozent). Demgegenüber wurden 2021 nur 36 Prozent der Strecken außerhalb des S-Bahn-Rings errichtet.

Auch bei den Ende 2022 in Bau/Bauvorbereitung oder in Planung befindlichen Strecken liegt die Mehrzahl jeweils außerhalb des S-Bahn-Rings (vergleiche Abbildung 4).

Abbildung 4: Umgesetzte und geplante Strecken nach Lage innerhalb/außerhalb des S-Bahn-Rings



3.2 Art der fertiggestellten und geplanten Strecken

3.2.1 Überblick

Tabelle 4 zeigt die Art der 2022 insgesamt durch die verschiedenen Akteure fertiggestellten und geplanten Strecken: Größtenteils wurden Radfahrstreifen (13,2 Kilometer beziehungsweise 50 Prozent) erstellt. Davon wurden 7,5 Kilometer als geschützte Radfahrstreifen ausgeführt. Zudem wurden 4,4 Kilometer Schutzstreifen markiert, 4,2 Kilometer Fahrradstraßen eingerichtet und 3,1 Kilometer baulich getrennte Radwege angelegt.

Bei den Strecken, die sich Ende 2022 bereits in Bau/Bauvorbereitung befanden, dominieren Fahrradstraßen (5,4 Kilometer), geschützte Radfahrstreifen (5,1 Kilometer) und baulich getrennte Radwege (4,9 Kilometer). Geplant wurden 2022 insbesondere Radfahrstreifen (48,8 Kilometer) und geschützte Radfahrstreifen (22,3 Kilometer) sowie baulich getrennte Radwege (30,6 Kilometer) und Fahrradstraßen (10,4 Kilometer).

Planungen für Schutzstreifen werden in Berlin seit Inkrafttreten des Radverkehrsplans nicht mehr begonnen. Bei den hier dargestellten Projekten handelt es sich um Altplanungen, die zwischen Dezember 2007 und Juli 2021 begonnen wurden.

Tabelle 4: Art der im Jahr 2022 insgesamt umgesetzten und geplanten Strecken

	Fertiggestellt	In Bau oder Bauvorbereitung	In Planung	Summe
Geschützter Radfahrstreifen	7,5	5,1	22,3	34,9
Radfahrstreifen	5,7	3,1	48,8	57,6
Schutzstreifen	4,4	0,5	2,5	7,3
Fahrradstraße	4,2	5,4	10,4	20,0
Baulich getrennter Radweg	3,1	4,9	30,6	38,6
Gemeinsamer Geh- und Radweg	0,9	1,3	4,7	7,0
Asphaltierung	0,5	0,9	2,9	4,2
Sonstiges	0,2	0,5	3,2	3,9
Noch nicht festgelegt (Planung)	0,0	0,0	6,9	6,9
Summe	26,5	21,7	132,3	180,5

In Kilometern Streckenlänge.

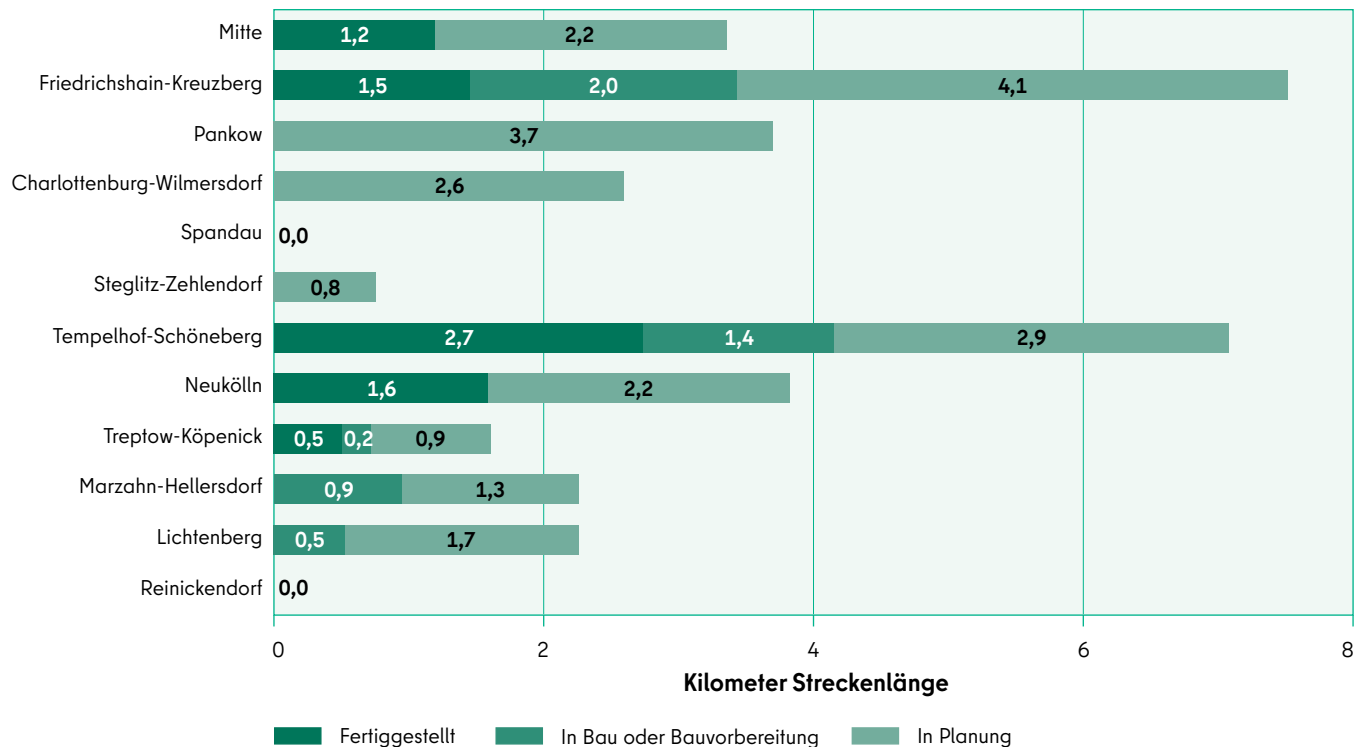
3.2.2 Geschützte Radfahrstreifen

Geschützte Radfahrstreifen stellen in Berlin inzwischen einen der wichtigsten Typen von Radverkehrsanlagen dar, der umgesetzt oder geplant wird. Es werden verschiedene Abgrenzungselemente zum fließenden Kfz-Verkehr verwendet, von unterschiedlichen Arten von Pollern bis hin zu Schwellen. Berlin berücksichtigt mit der Umsetzung die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans an sichere Radverkehrsanlagen.

Zur Beschleunigung der Umsetzung entsprechender Planungen wurden 2020 sogenannte Pop-up-Radwege basierend auf einer temporären Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde errichtet, die mit sonst für Baustellen typischen Gelbmarkierungen und mobilen Leitbaken abgegrenzt wurden.

Abbildung 5 zeigt die 2022 fertiggestellten sowie geplanten geschützten Radfahrstreifen differenziert nach Bezirken: Die meisten geschützten Radfahrstreifen wurden 2022 in den Bezirken Tempelhof-Schöneberg (2,7 Kilometer), Neukölln (1,6 Kilometer) und Friedrichshain-Kreuzberg (1,5 Kilometer) fertiggestellt. In Friedrichshain-Kreuzberg (2,0 Kilometer), Tempelhof-Schöneberg (1,4 Kilometer) sowie Marzahn-Hellersdorf (0,9 Kilometer) befanden sich Ende 2022 zudem größere Streckenabschnitte in Bau/Bauvorbereitung.

Abbildung 5: Umsetzung geschützter Radfahrstreifen im Jahr 2022



3.2.3 Sonderprogramm Grünbeschichtungen

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurde an ausgewählten Streckenabschnitten die grüne Beschichtung von bereits bestehenden Schutz- und Radfahrstreifen (in den Knotenpunktbereichen rot) umgesetzt. Seit 2021 wurden grundsätzlich nur noch solche Projekte grün beschichtet, die im selben Zuge auch verbreitert oder in einen Radfahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen umgewandelt werden können. Für die Umsetzung dieser Sonderprogramm-Maßnahmen ist die infraVelo im Auftrag der jeweiligen Bezirke verantwortlich.

Bisher wurden durch die infraVelo zwischen 2018 und 2022 insgesamt rund 17,7 Kilometer Strecke grün markiert (vergleiche Anlage 2).

Im Jahr 2022 wurden circa 1,8 Kilometer fertiggestellt, circa 2,7 Kilometer befanden sich Ende 2022 in Bau/Bauvorbereitung beziehungsweise in Planung.

Die Beschichtungsmaßnahmen am Knotenpunkt Alt-Biesdorf/Märkische Allee in Marzahn-Hellersdorf sowie der Straße Alt-Biesdorf konnten 2022 abgeschlossen werden. In Charlottenburg-Wilmersdorf begannen die Arbeiten an der sogenannten Opernrouten Nord. Mit dem Bau des ersten Abschnittes wurde im Juli 2022 begonnen, die weiteren Bauabschnitte mit einer Streckenlänge von 1,4 Kilometern befinden sich in Planung.

In der Grellstraße in Pankow wurde Anfang Oktober 2022 erstmalig grün eingefärbter Asphalt eingebaut. Auf diese Weise können Deckenerneuerung und Einfärbung zugunsten einer verbesserten Kenntlichkeit in einem Arbeitsschritt erledigt werden. Eingefärbter Asphalt kommt in Deutschland bisher relativ selten zum Einsatz. Der in Berlin nun erstmals benutzte, durchgefärbte Asphalt soll hinsichtlich relevanter Eigenschaften wie Griffbarkeit, Sichtbarkeit und Haltbarkeit untersucht und mit den anderen für die „Grünbeschichtungen“ eingesetzten Materialien verglichen werden. Die Umsetzung der weiteren Bauabschnitte in der Grellstraße mit einer Streckenlänge von circa 1,3 Kilometern ist für 2023 vorgesehen.

Tabelle 5: 2022 im Sonderprogramm Grünbeschichtungen der infraVelo abgeschlossene und geplante Maßnahmen

Maßnahme		Fertiggestellt	In Bau / in Planung
Marzahn-Hellersdorf	Kreuzung Alt-Biesdorf/ Märkische Allee	0,7	0,0
Marzahn-Hellersdorf	Alt-Biesdorf	0,1	0,0
Charlottenburg- Wilmersdorf	Opernroute Nord	0,5	1,4
Pankow	Grellstraße	0,5	1,3
Summe		1,8	2,7

In Kilometern Streckenlänge.

Einen Überblick zu den Grünbeschichtungsmaßnahmen findet sich unter:
<https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/gruenbeschichtungen/>

3.2.4 Fahrradstraßen

Im Jahr 2022 wurden acht Fahrradstraßen mit einer Länge von 4,2 Kilometern fertiggestellt. Zudem befanden sich Ende 2022 zehn Fahrradstraßen mit einer Länge von insgesamt 5,4 Kilometern in Bau/Bauvorbereitung sowie sieben Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 10,4 Kilometern in Planung. Die Bezirke Mitte und Pankow haben im Jahr 2022 die meisten Kilometer Fahrradstraßen fertiggestellt und geplant (vergleiche Abbildung 6).

Mit den 2022 fertiggestellten Fahrradstraßen hat sich die Gesamtzahl von in Berlin angeordneten Fahrradstraßen auf 42 erhöht. Die meisten Fahrradstraßen befinden sich in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg (9) und Mitte (8) (vergleiche Abbildung 7). Eine Übersicht über alle seit 2003 in Berlin angeordneten Fahrradstraßen findet sich in Anlage 3.

Abbildung 6: Realisierung und Planung von Fahrradstraßen im Jahr 2022 nach Bezirken

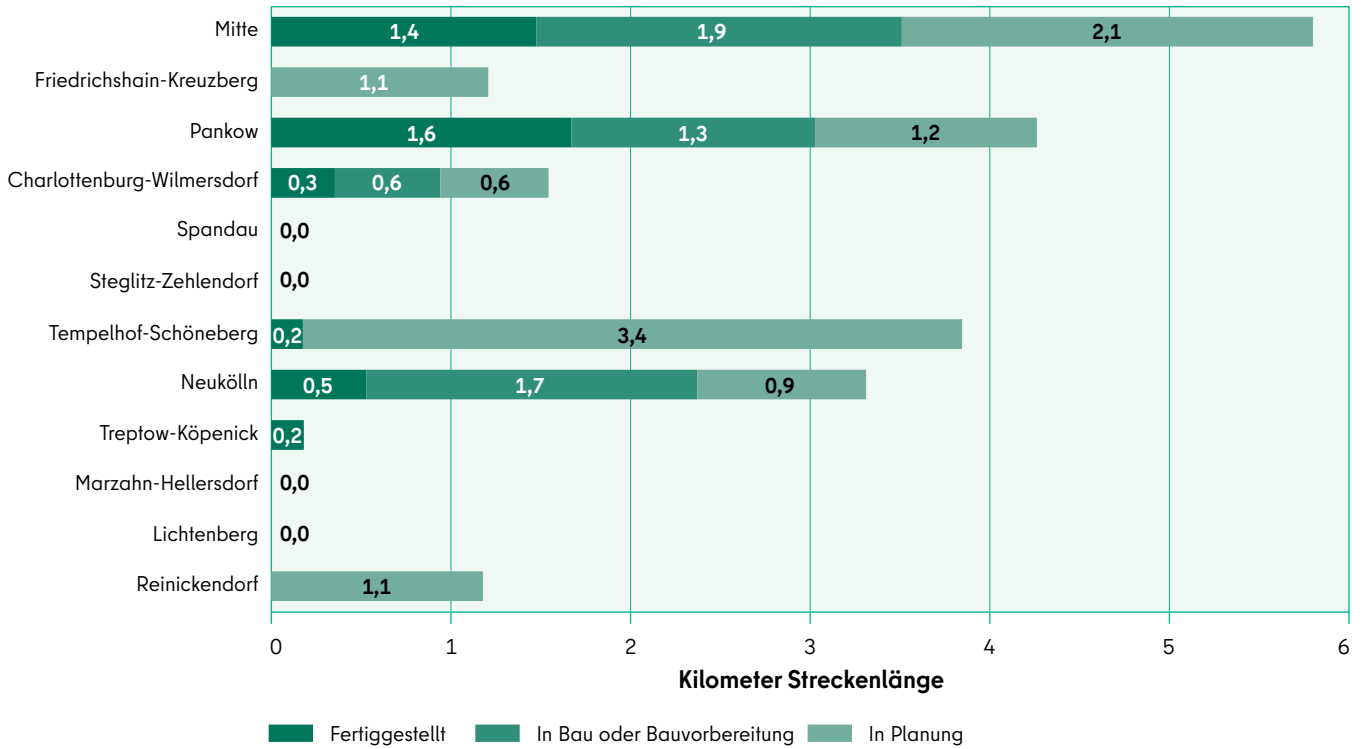
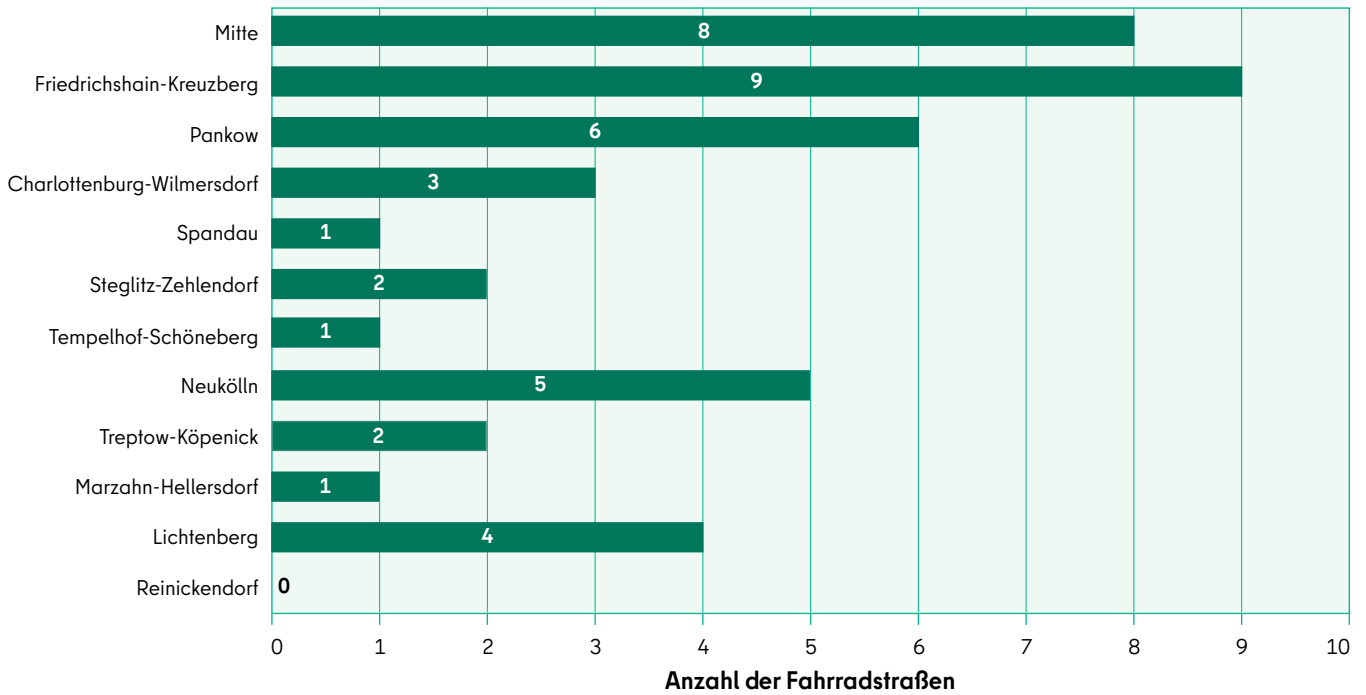


Abbildung 7: Anzahl der Fahrradstraßen in Berlin



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

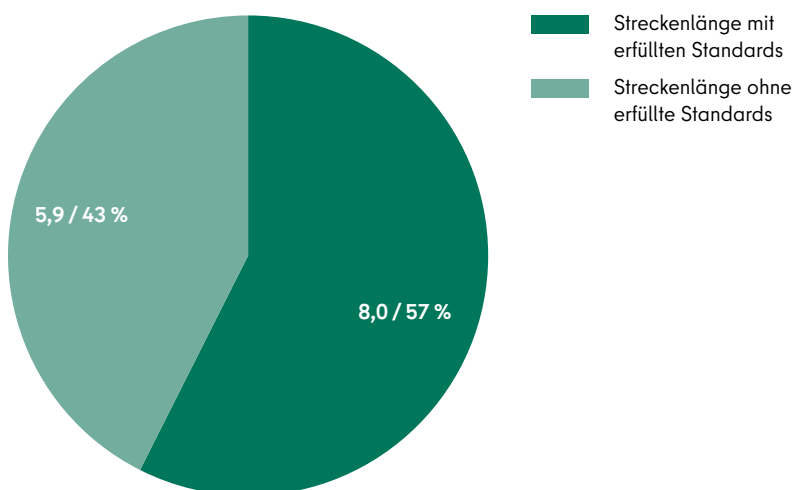
3.2.5 Qualitätsstandards

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

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

Im Ergebnis zeigt sich, dass von den 2022 im Vorrangnetz (ohne Berliner Stadtgrün) umgesetzten Strecken bei 57 Prozent der Streckenlänge (8,0 von 13,9 Kilometern) die Qualitätsstandards des Radverkehrsplans eingehalten wurden (vergleiche Abbildung 8). Da rund 90 Prozent der in 2022 umgesetzten Strecken beziehungsweise Projekte vor Inkrafttreten des Radverkehrsplans begonnen wurden, erfüllen noch nicht alle Projekte die mittlerweile geltenden Qualitätsstandards.

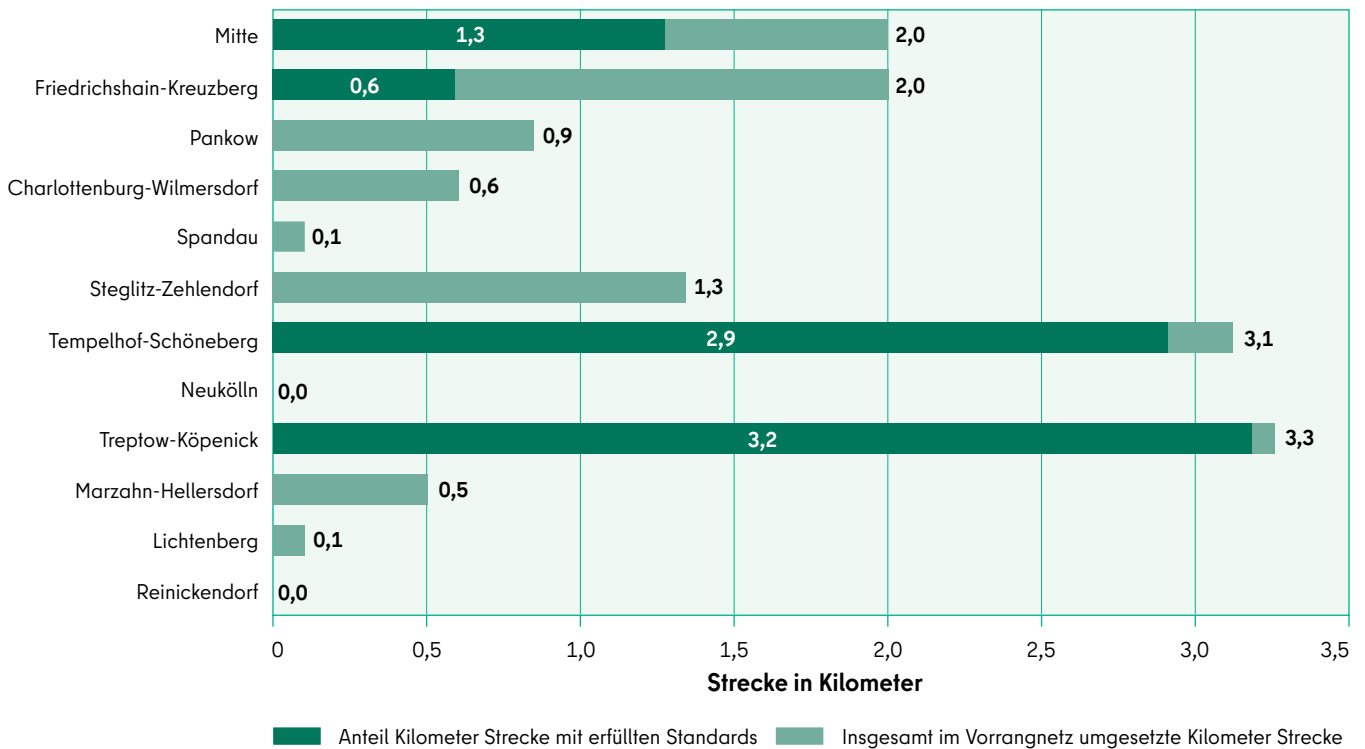
Abbildung 8: 2022 im Vorrangnetz umgesetzte Strecken und Qualitätsstandard



In Kilometern Streckenlänge, ohne Streckenabschnitte im Berliner Stadtgrün.

Abbildung 9 zeigt einerseits, wie viele Kilometer Streckenlänge von den Bezirken insgesamt im Vorrangnetz (ohne Strecken im Berliner Stadtgrün) umgesetzt wurden und andererseits, auf wie vielen Kilometern die geltenden Qualitätsstandards erfüllt wurden.

Abbildung 9: 2022 im Vorrangnetz umgesetzte Streckenlänge und Qualitätsstandard nach Bezirken



In Kilometern Streckenlänge, ohne Streckenabschnitte im Berliner Stadtgrün.

3.2.6 Bezirkliches Radverkehrsprogramm

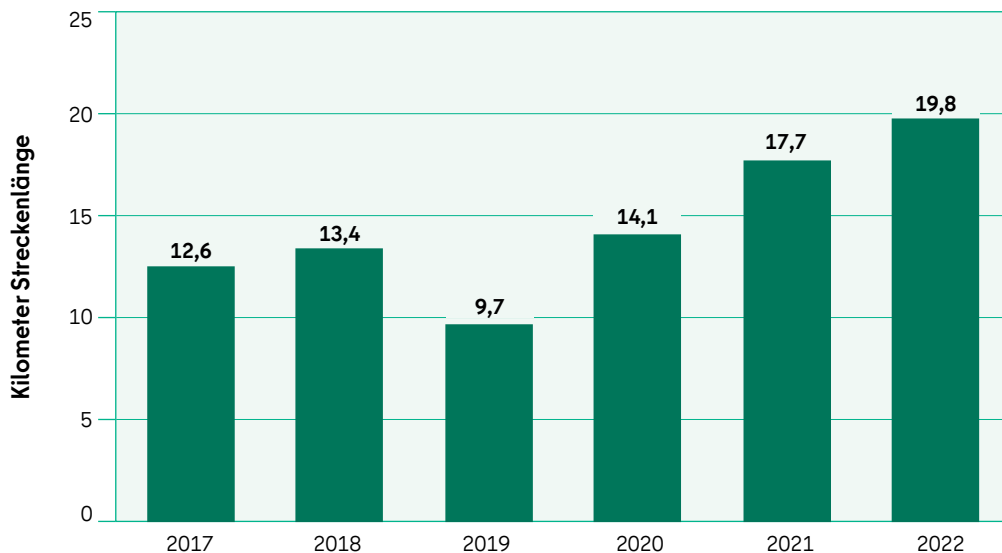
Seit 2017 wurden im Rahmen des Sonderprogramms 4,7 Prozent des Vorrangnetzes, 2,2 Prozent des Ergänzungnetzes beziehungsweise 3,1 Prozent des gesamten Radverkehrsnetzes fertiggestellt. Ergänzend wurden 2,1 Prozent der sonstigen Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet und 3,7 Kilometer sonstige Strecken.

Tabelle 6: Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes im Bezirklichen Radverkehrsprogramms

	Gesamt	Bezirkliches Radverkehrsprogramm			
		Fertiggestellt 2022		Fertiggestellt 2017 bis 2022	
	in Kilometern Strecke	in Kilometern Strecke	in Prozent (Gesamtnetz)	in Kilometern Strecke	in Prozent (Gesamtnetz)
Vorrangnetz	871	13,2	1,5 %	40,3	4,6 %
Ergänzungnetz	1.505	4,3	0,3 %	32,2	2,1 %
Radverkehrsnetz	2.376	17,5	0,7 %	72,5	3,1 %
Hauptverkehrsstraßen (außerhalb Radverkehrsnetz)	550	1,7	0,3 %	7,2	1,3 %
Radverkehrsnetz + Hauptverkehrsstraßen	2.926	19,2	0,7 %	79,7	2,7 %
Sonstige Strecke		0,6		7,5	
Summe		19,8		87,2	

Betrachtet man die Entwicklung der fertiggestellten Maßnahmen des Bezirklichen Radverkehrsprogramms von 2017 bis 2022, so wird deutlich, dass die Anzahl der jährlich umgesetzten Kilometer von 12,6 (2017) auf 19,8 (2022) Kilometer angestiegen ist (vergleiche Abbildung 10).

Abbildung 10: Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms 2017 bis 2022



3.2.7 Umgestaltung von Knotenpunkten

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen umgestaltet. Die Grundlage für diese Maßnahmen bilden die Analysen der Unfallkommission. Die Grundlage für die (Um-)Gestaltung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsprechende Maßnahmen bilden die Analysen der Unfallkommission. Die Maßnahmen werden vom jeweiligen Baulastträger umgesetzt. Das ist bei Baumaßnahmen in den meisten Fällen der Bezirk oder die für Tiefbau zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Das Umprogrammieren der Lichtsignalanlagen sowie kleinere Umbauten an Knotenpunkten erfolgten bis Ende 2022 durch die Alliander Stadtlicht AG. In Tabelle 7 sind Maßnahmen zur verkehrssicheren Umgestaltung von Knotenpunkten dargestellt, die 2022 umgesetzt wurden beziehungsweise sich in konkreter Planung befanden und die eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern haben.

Tabelle 7: Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr

Bezirk	Straße	Art der Maßnahme	Umsetzungsstand
2022 fertiggestellte Maßnahmen			
Mitte	Fennstraße / Schönwalder Straße	Einrichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Zufahrt Schönwalder Straße.	Umgesetzt
Friedrichshain-Kreuzberg	Karl-Marx-Allee / Straße der Pariser Kommune	Im Zuge der Karl-Marx-Allee: Führung des Radverkehrs vor dem Knotenbereich auf der Fahrbahn zur Schaffung besserer Sichtverhältnisse.	Umgesetzt
Friedrichshain-Kreuzberg	Mehringdamm / Hallesches Ufer - Tempelhofer Ufer	Verbesserung der Sicht zwischen rechtsabbiegender Verkehr aus dem Mehringdamm und geradeausfahrenden Radverkehr. Grünzeiten Fußverkehr / Radverkehr gleichgeschaltet, zur Verringerung von Gefährdungen für den Radverkehr.	Umgesetzt
Pankow	Am Friedrichshain / Friedensstraße	Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsmarkierung bis zur Greifswalder Straße, Signalisierung für linksabbiegende Radfahrende.	Umgesetzt
Pankow	Greifswalder Straße / Prenzlauer Berg	Einrichten einer getrennten Rechtsabbiegesignalisierung von der Greifswalder Straße in Richtung Prenzlauer Berg.	Umgesetzt
2022 angeordnete / geplante Maßnahmen			
Mitte	Wilhelmstraße / Unter den Linden	Umbau LSA: gesichertes / konfliktfreies Abbiegen.	Planung abgeschlossen
Mitte	Brunnenstraße / Invalidenstraße	Umbau der LSA mit Signalen für indirekt linksabbiegende Radfahrende, Ergänzung der geschützten RVA in der Invalidenstraße (Lückenschluss).	Anordnung erfolgt
Marzahn-Hellersdorf	Landsberger Allee / Rhinstraße	Einbau einer Insel zur Reduzierung des Abbiegeradius.	Anordnung erfolgt
Treptow-Köpenick	Salvador-Allende-Straße / Bellevuestraße / Fürstenwalder Damm	Getrennte Rechtsabbiegesignalisierung zur Reduzierung von Konflikten mit geradeausfahrendem Radverkehr.	Anordnung erfolgt

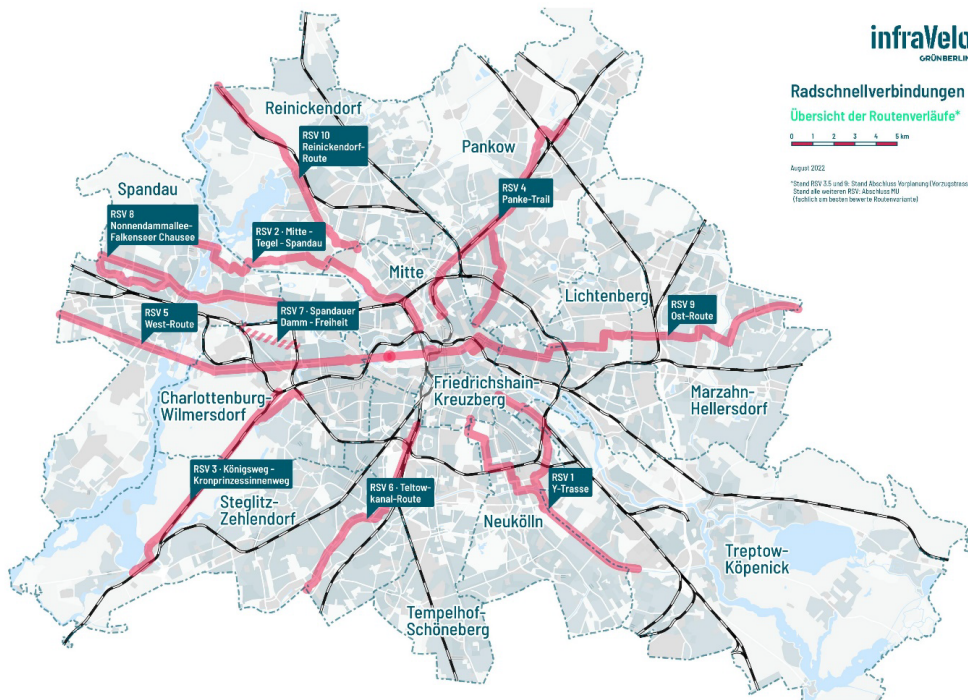
3.3 Radschnellverbindungen und Radfernwege

3.3.1 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) sind durch besondere Qualitätsstandards in der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet. Das MobG BE gibt vor, dass in Berlin bis 2030 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen gebaut werden sollen. Dafür wurden in Machbarkeitsuntersuchungen zehn Trassenkorridore mit einer Streckenlänge von 137 Kilometern betrachtet. Für neun Trassen mit einer Streckenlänge von 134 Kilometern konnte die Machbarkeit nachgewiesen werden.

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

Abbildung 11: Übersichtskarte Trassenkorridore möglicher Radschnellverbindungen³



Die neun Trassen befinden sich mittlerweile in der Vorplanung, in der die machbaren Routenvarianten geprüft und miteinander verglichen werden. Neben Kriterien für die Radfahrerinnen und Radfahrer fließen hier auch Umwelt- und Naturschutzaspekte und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein sowie weitere Aspekte, wie Flächenverfügbarkeit oder Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus wurden und werden Vermessungsleistungen und Sicherheitsaudits durchgeführt, Baugrundgutachten erstellt sowie die Grundlagenermittlung und Vorplanung für notwendige Ingenieurbauwerke wie Brücken beauftragt.

Im Jahr 2022 konnten folgende Meilensteine erreicht werden (vergleiche auch Tabelle 8):

Tabelle 8: Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen und Stand

Route	Kilometer Strecke	Kurzbeschreibung	Status Quo (31. Dezember 2022)
RSV 1 „Y-Trasse“	ca. 20,2 km	Von Adlershof nach Neukölln und Kreuzberg	Vorplanung vorangeschritten
RSV 2 „Trasse Mitte-Tegel-Spandau“	ca. 14,4 km	Von Mitte nach Spandau, mit Anbindung an den ehemaligen Flughafen Tegel	Machbarkeitsuntersuchung im Februar 2022 abgeschlossen Vorplanung im 4. Quartal 2022 begonnen
RSV 3 „Trasse Königsweg - Kronprinzessinnenweg“	ca. 13,8 km	Vom Wannsee durch den Grunewald bis zur Messe Nord und zum Kurfürstendamm	Vorplanung zur VPU-Prüfung eingereicht
RSV 4 „Panke-Trail“	ca. 18,4 km	Vom S-Bahnhof Karow über den S-Bahnhof Pankow bis zum Nordbahnhof und zur Torstraße	Vorplanung vorangeschritten

Route	Kilometer Strecke	Kurzbeschreibung	Status Quo (31. Dezember 2022)
RSV 5 „West-Route“	ca. 15,3 km	Von Spandau über die Heerstraße bis zum Tiergarten	Vorplanung zur VPU-Prüfung eingereicht
RSV 6 „Teltowkanalroute“	ca. 8,8 km	Entlang des Teltowkanals bei Teltow durch Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg bis zum Südkreuz	Vorplanung vorangeschritten
RSV 8 „Trasse Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee“	ca. 11,9 km	Von der Stadtgrenze in Spandau entlang des Spreuefers bis zum Jakob-Kaiser-Platz in Charlottenburg-Wilmersdorf	In der Vorplanung
RSV 9 „Ost-Route“	ca. 23,0 km	Vom Tiergarten über die historische Mitte, die Karl-Marx-Allee, Lichtenberg bis zur Stadtgrenze in Marzahn-Hellersdorf bei Hönow	Vorplanung abgeschlossen und zur VPU-Prüfung vorbereitet
RSV 10 „Reinickendorf-Route“	ca. 10,8 km	Von Heiligensee durch Reinickendorf über das künftige Schumacher-Quartier bis zur Urban Tech Republic (UTR)	Machbarkeitsuntersuchung im Februar 2022 abgeschlossen Vorplanung im 4. Quartal 2022 begonnen

Weitere Informationen zu den Berliner Radschnellverbindungen stehen unter folgendem Link zur Verfügung: <https://www.infravelo.de/projekte/radschnellverbindungen/>

3.3.2 Radfernwege

Radfernwege sind touristisch ausgerichtet und führen meist nicht auf direktem Wege von A nach B. Dennoch stellen sie abschnittsweise auch für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen dar, weil sie sich mit dem Berliner Radverkehrsnetz überschneiden oder es ergänzen. Die Radfernwege in Berlin haben eine Gesamtlänge von rund 388 Kilometern (einschließlich des Berliner Mauerwegs).

Bei den drei Radfernwegen Spree-Rad- und Wanderweg, Wasserweg am Spreepark und Radfernweg Berlin-Leipzig liefen im Jahr 2022 die Planungen und Bauarbeiten für den Aus- oder Neubau der vorhandenen Wege.

Unter Federführung der infraVelo wurde die Entwurfsplanung des Spree-Rad- und Wanderwegs im Jahr 2022 für mehrere Teilabschnitte abgeschlossen.

Für den Neubau Wasserweg am Spreepark wurde 2022 die Bauleistung durch die infraVelo ausgeschrieben und vergeben, die Bauarbeiten haben begonnen.

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

Auch für einen Abschnitt des Radfernweges Berlin-Leipzig begannen im Jahr 2022 die Bauarbeiten. Da es sich hier um eine parallele Führung des Radfernwegs zum Berliner Mauerweg zwischen Schütte-Lanz-Straße und Abzweig nach Birkholz handelt, wird dieser im Rahmen des Sanierungsprogramms für den Berliner Mauerweg durch die Grün Berlin GmbH realisiert.

4 FAHRRADABSTELLANLAGEN

4.1 Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum

Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“

Aus dem Programm „Fahrradbügel für Berlin“ erhalten Bezirke aus Landesmitteln finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum. Im Jahr 2022 wurden 1.632 Stellplätze geschaffen. Mit dem Programm entstehen in der Regel zwei Stellplätze pro Fahrradbügel; teilweise werden auch andere Bautypen von Abstellanlagen finanziert, zum Beispiel Lastenfahrradbügel und Fahrradboxen. Aufgrund der vorläufigen Haushaltswirtschaft konnten 2022 erst in der zweiten Jahreshälfte Mittel für den Bau von Fahrradbügeln durch die Bezirke abgerufen werden. Daher wurden im Jahr 2022 weniger Fahrradbügel realisiert als in den Vorjahren.

Abbildung 12 gibt einen Überblick über die mit dem Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ von 2017 bis 2022 finanzierten Stellplätze. Aus diesem Förderprogramm wurden in diesem Zeitraum insgesamt rund 24.000 Stellplätze im gesamten Stadtgebiet errichtet.

Abstellanlagen, die aus Bezirksmitteln oder anderen Fördermitteln errichtet wurden, werden aktuell durch die Bezirke in die infraVelo Datenbank eingepflegt (vergleiche 7.3.2). Da der Prozess noch nicht abgeschlossen ist, kann hier derzeit noch kein vollständiges Bild über die Abstellanlagen gezeichnet werden. Die tatsächliche Zahl der berlinweit errichteten Fahrradabstellanlagen liegt jedoch auf jeden Fall deutlich über den oben dargestellten. Zum Beispiel wurden 2022 im Bezirk Mitte etwa 850 und im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf etwa 450 eigenfinanzierte Stellplätze errichtet.

Abbildung 12: Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2022 (Stellplätze, Berlin gesamt)

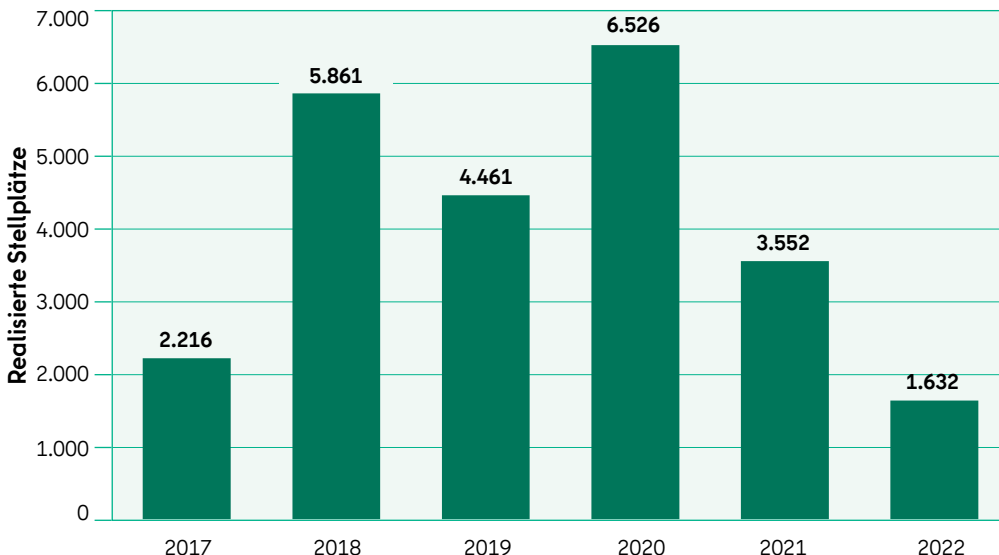
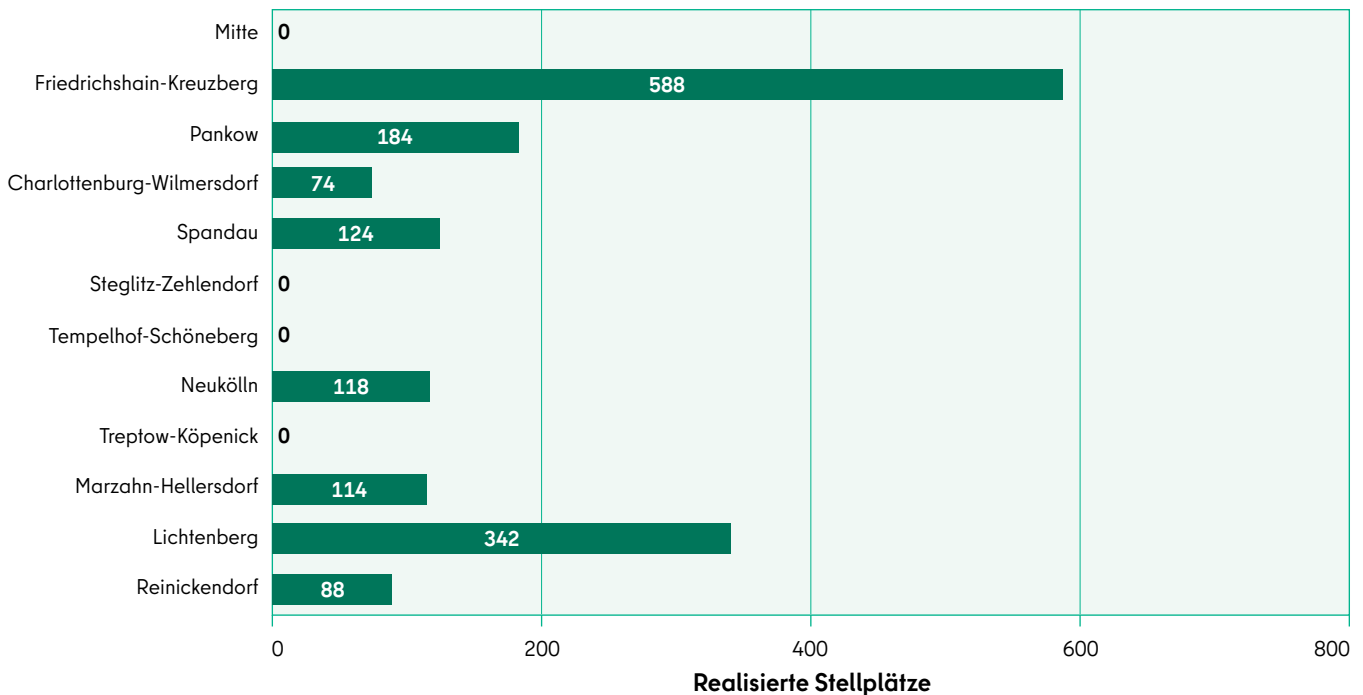


Abbildung 13: Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ nach Bezirken (neue Stellplätze 2022, Berlin gesamt)



4.2 Abstellen von Fahrrädern an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

4.2.1 Fahrradparkhäuser

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

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

Die folgende Übersicht zeigt den Status der Projekte zum 31. Dezember 2022:

- Am weitesten sind die Planungen am Bahnhof Ostkreuz fortgeschritten. Der Entwurf für das Betriebskonzept mit Bedarfsplanung (Stufe 2) und das darauf aufbauende Bedarfsprogramm wurde 2022 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen geprüft und der Kostenrahmen festgesetzt. Die Veräußerung der Fläche von der Deutschen Bahn AG an das Land Berlin und die Klärung der Vorgehensweise bezüglich der Freistellung von Bahnbetriebszwecken dauern an. Die Umsetzung der nachfolgenden Projektphasen erfolgt nach der Bestätigung der Grundstücksverfügbarkeit.

- Für den Regional- und S-Bahnhof Schöneweide wurde die Bedarfsplanung (Stufe 2) beauftragt.
- Für die Stationen Schöneweide und Mahlsdorf wurden 2022 die Machbarkeitsuntersuchungen (Stufe 1) mit positivem Ergebnis abgeschlossen.
- Bei der Machbarkeitsuntersuchung (Stufe 1) für den U-Bahnhof Haselhorst sind weitere Untersuchungen und anschließend die Überprüfung der erarbeiteten Varianten erforderlich.
- Auch für die Stationen Landsberger Allee und Pankow wurden 2022 Machbarkeitsuntersuchungen (Stufe 1) begonnen.
- Bei weiteren möglichen Standorten wurde mit der Prüfung der Flächenverfügbarkeit begonnen.

4.2.2 Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystem – ParkYourBike

Das Land Berlin beabsichtigt, das Angebot an Fahrradstellplätzen auszubauen und qualitativ zu erweitern. Dabei sollen auch gesicherte Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Für einen einfachen, schnellen und flexiblen Zugang zu den gesicherten Fahrradstellplätzen hat die infraVelo im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz ein stadtweit einheitliches Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystem konzipiert. Ein externer Dienstleister hat das System „ParkYourBike“ einschließlich einer dazugehörenden App entwickelt. Die App liefert Informationen zu allen verfügbaren Anlagen und darüber hinaus einen Überblick zu laufenden und vergangenen Parkvorgängen sowie deren Kosten.

„ParkYourBike“ funktioniert unabhängig vom jeweiligen Hersteller oder von der Art der Radabstellanlage (Sammelschließanlage, Einzelbox, automatisiertes oder bewirtschaftetes Fahrradparkhaus). Im November 2022 wurde im Bezirk Tempelhof-Schöneberg die erste gesicherte Abstellanlage mit „ParkYourBike“ in Betrieb genommen. Mit der Einführung von „ParkYourBike“ wurden auch von infraVelo entwickelte Service- und Supportstrukturen aufgesetzt, um Kundinnen- und Kundenanfragen schnell und gezielt bearbeiten zu können.

Ende 2022 hat infraVelo Entwürfe für die Ausgestaltung eines Tarifmodells für den Betrieb nach der Pilotphase entwickelt. Dabei stehen eine hohe Attraktivität für verschiedene Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern (Dauer- und Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzern) sowie die Einfachheit und Fairness des Modells im Fokus. Gespräche über die Einführung des Systems an weiteren Standorten im Berliner Stadtgebiet laufen. Weitere Informationen zu „ParkYourBike“ gibt es unter: www.parkyourbike.berlin

4.2.3 Unterhalt und Betrieb von Fahrradabstellanlagen durch das Land Berlin

Die infraVelo managt an 78 S-Bahnhöfen in Berlin den Betrieb und Unterhalt der Fahrradstellplätze. Ein Dienstleister führt die Aufgaben vor Ort aus. Das Leistungsspektrum der Unterhaltungsmaßnahmen unterscheidet sich je nach Eigentumssituation: Für Fahrradstellplätze, die auf Flächen der Deutschen Bahn liegen, werden Betrieb und Unterhalt nahezu vollständig übernommen. Für Fahrradstellplätze, die auf Flächen der Bezirke liegen, werden die Bezirke durch regelmäßige Kontrollen, die Reinigung der Dächer und der Fahrradbügel unterstützt. Damit Fahrradständer nicht durch Schrotträder blockiert und vorhandene Flächen zum Fahrradparken optimal genutzt werden, findet die Schrottradbeseitigung statt. Schrottradbeseitigungen finden an den von der infraVelo gemanagten S-Bahnhöfen im 14-tägigen Turnus statt.

4.3 Ausbau des Angebots im privaten Raum

Die rechtliche Grundlage für Abstellmöglichkeiten im privaten Raum bei Neubauvorhaben, öffentlich zugänglichen Gebäuden sowie baulichen Anlagen, deren Nutzung geändert wird, bildet § 49 der Berliner Bauordnung sowie die dazugehörigen Ausführungsvorschriften (AV Stellplätze).

Überprüfung der Richtzahlen für Fahrradabstellplätze und Evaluation der Umsetzung

Damit die Vorgaben in der AV Stellplätze den Bedarfen entsprechen, sieht der Radverkehrsplan vor, dass die für Bauen zuständige Senatsverwaltung die vorgegebenen Richtzahlen überprüft und ihre Einhaltung analysiert. Ende Dezember 2022 führte die Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen ab eine Abfrage bei den Bezirken durch.

Überprüfung der Regelungen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen vor dem Baugrundstück und zu den Ablösebeträgen gemäß der Bauordnung Berlin

§ 49 der Bauordnung Berlin regelt, dass Abstellplätze für Fahrräder auf dem Baugrundstück oder auf den davor gelegenen öffentlichen Flächen zu schaffen sind. Außerdem darf die Herstellung der Abstellplätze für Fahrräder auch durch Zahlung eines Ablösebetrages vor Baubeginn erfüllt werden. Die Ablösebeträge wurden von der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen per Rechtsverordnung innerhalb des S-Bahn-Rings auf 500 Euro pro Stellplatz und außerhalb des S-Bahn-Rings auf 250 Euro je Stellplatz festgelegt.

Eine Abfrage durch die Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen bei den Bezirken ergab für das Jahr 2022 das in Tabelle 9 dargestellte Bild zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen vor dem Baugrundstück und zu Ablösebeträgen.

Tabelle 9: Fahrradabstellplätze vor dem Grundstück und finanzielle Ablösung von Fahrradstellplätzen im Jahr 2022

	Möglichkeit zur...		Anzahl abgelöste Stellplätze	Eingenommene Ablösebeträge in Euro
	Schaffung von Stellplätzen vor dem Grundstück	finanziellen Ablösung von Stellplätzen		
Mitte	Wird als nicht praktikabel eingeschätzt	Findet häufig Anwendung	k.A.	k.A.
Friedrichshain-Kreuzberg	Findet in seltenen Einzelfällen Anwendung	Findet Anwendung	28	14.000
Pankow	Muss-Vorschrift für Errichtung von Fahrradstellplätzen auf dem Grundstück gewünscht		0	0
Charlottenburg-Wilmersdorf	k.A.	Findet häufig Anwendung	259	129.500
Spandau	Kein Bedarf	Kein Bedarf	1	250
Steglitz-Zehlendorf	Findet in seltenen Einzelfällen Anwendung	Findet in seltenen Einzelfällen Anwendung	0	0
Tempelhof-Schöneberg	Wird kritisch gesehen, insbesondere wegen beengtem Straßenraum	Wird kritisch gesehen	0	0
Neukölln	Findet keine Anwendung	Findet keine Anwendung	0	0
Treptow-Köpenick	Findet in seltenen Einzelfällen Anwendung	Findet bisher keine Anwendung	0	0
Marzahn-Hellersdorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Lichtenberg	k.A.	k.A.	21	5.250
Reinickendorf	Wird nicht genehmigt	Findet keine Anwendung	0	0

5 HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES

5.1 Transparenz - Information der Öffentlichkeit

5.1.1 Digitale Kommunikation

Die digitale Informationsarbeit zu den Aktivitäten des Radverkehrs in Berlin erfolgte in 2022 über die Internetseiten der Mobilitätsverwaltung www.berlin.de/fahrrad und www.berlin.de/mobilitaetswende sowie der infraVelo auf www.infravelo.de.

Die Webseiten standen im Zentrum der Kommunikation im Rahmen der Informationskampagne zur Mobilitätswende sowie von Veranstaltungen wie VELOBerlin und Umweltfestival (vergleichen 5.1.2). Geeignete Werbemaßnahmen informierten Berlinerinnen und Berliner über die Fortschritte im Radverkehr.

Überdies berichteten die Social-Media-Kanäle der Senatsverwaltung als auch die der Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“ regelmäßig über Fortschritte beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und über Neuigkeiten rund um das Radfahren in Berlin.

Um die Bedürfnisse und Interessen der Website-Besucherinnen und -Besuchern besser zu verstehen, führte infraVelo im Mai 2022 über einen Zeitraum von zwei Wochen erstmals eine Onsite-Nutzerbefragung durch. Die Ergebnisse zeigen unter anderem, dass das Interesse an aktuellen Projektinformationen sehr groß ist und es Optimierungspotenzial bei der mobilen Nutzbarkeit der Projektkarte gibt. Diese und andere Ergebnisse dienen zur Ableitung weiterer Maßnahmen für die digitale Kommunikation.

5.1.2 Informationsveranstaltungen auf der VELOBerlin und Umweltfestival

Sowohl die Fahrradmesse VELOBerlin als auch das Umweltfestival der Grünen Liga waren 2022 bedeutende Publikumsveranstaltungen in Berlin. Sie waren zugleich wichtige Plattformen für Initiativen und Aktive rund um die Mobilitätswende. Die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung beteiligte sich gemeinsam mit der infraVelo unter dem Dach von „Fahrrad Berlin“ daran, um über die Ziele und Projekte der Radverkehrsplanung zu informieren und den Austausch der Aktiven zu fördern. Unter dem Motto „Zweiräder, eine Liebe“ vermittelte der „Fahrrad Berlin“-Messestand die zentralen Planungen und Ergebnisse des Landes Berlin zum Radverkehr und machte die „Fahrradstadt Berlin“ erlebbar.

Für die VELOBerlin 2022 übernahm Mobilitätssenatorin Bettina Jarasch die Schirmherrschaft und verlieh den Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ (vergleiche 5.2.2) als Teil des Messeprogramms. Die Verteilung von Kindersicherheitswesten machte niedrigschwellig auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam und schuf eine weitere Möglichkeit für ein positives Erlebnis der Dachmarke.

Auf dem Umweltfestival stärkten ein Sponsoring und ein Branding des bewachten Fahrradparkens zusätzlich die Präsenz und Bekanntheit der Dachmarke (vergleiche 5.2.1).

5.1.3 Kommunikationspaket Fahrradstraßen

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat ein Kommunikationspaket unter anderem mit Vorlagen für Flyer und Plakate, Banner und Social-Media-Grafiken entwickelt und im März 2022 eingeführt. Mit diesem wurden Anwohnerinnen und Anwohner und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über Veränderungen in ihrem Kiez informiert. Die Webseite www.berlin.de/fahrradstrasse beantwortet häufige Fragen ausführlich und serviceorientiert.

Das Kommunikationspaket nutzt die Dachmarke „Fahrrad Berlin“ und trägt so zu ihrer Bekanntheit in der Stadt bei. Seit der Einführung im März 2022 haben es Radverkehrsplanerinnen und -planer in Pankow, Tempelhof-Schönberg und Neukölln für eine Reihe von ihren Projekten genutzt.

5.2 Wertschätzung - Etablierung einer Fahrradkultur

5.2.1 Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“

Ziel der Dach- und Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“ ist es, neue Radinfrastruktur und Radservice-Angebote sichtbar zu machen und die Bedeutung Berlins als Fahrradstadt zu stärken. Nach ihrer Einführung im Jahr 2021 wurde die Dachmarke 2022 auf weiteren Fahrradbarometern (vergleiche 5.2.2), auf Abstellbügeln und den ersten Fahrradparkboxen im Stadtbild verwendet. Einem größeren Publikum wurde „Fahrrad Berlin“ mit der Präsenz auf der Fahrradmesse VELOBerlin und auf dem Umweltfestival (vergleiche 5.1.2) vorgestellt. Logo und Gestaltung prägen zudem die Social-Media-Kanäle @fahrrad_berlin auf Instagram und Twitter sowie Informations- und Werbematerialien zum Radverkehr.

Insbesondere die Zusammenarbeit mit den Bezirken konnte unter dem Dach von „Fahrrad Berlin“ weiter gestärkt werden. Den Bezirken wurde ein Kommunikationspaket in der Gestaltung der Dachmarke zur Verfügung gestellt. Damit informierten die Bezirke rund um das Thema Fahrradstraße (vergleiche 5.1.3) und erhöhten die Sichtbarkeit der Dachmarke an konkreten Maßnahmen der Radverkehrsplanung.

5.2.2 Radverkehr sichtbarer machen

Fahrradbarometer

Mit Fahrradbarometern soll die intensive und steigende Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad dokumentiert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Fahrradbarometer sind eine Kombination aus Zählstelle und digitaler Anzeigetafel, auf denen in Echtzeit die aktuellen Tages- und Jahreswerte der erfassten Radfahrerinnen und Radfahrer angezeigt werden. Die infraVelo hat die möglichen Standorte analysiert, bewertet, ausgewählt und geplant. Sie ist für die gesamte Projektsteuerung, die Errichtung sowie den Betrieb und Unterhalt, inklusive Wartung, Reinigung, Qualitäts- sowie Störungsmanagement zuständig. Tabelle 10 zeigt die seit 2021 installierten Fahrradbarometer sowie die Anzahl der gezählten Radfahrerinnen und Radfahrer.

Tabelle 10: Fahrradbarometer: Standorte und Anzahl Radfahrende

	Anzahl Radfahrende gesamt	Durchschnittliche Anzahl Radfahrende pro Tag	Zeitraum	Anmerkung
Straße des 17. Juni Fahrtrichtung Ost	871.207	2.387	01.01.2022 bis 31.12.2022	Das Fahrradbarometer wurde im Juli 2021 pressewirksam eingeweiht.
Karl-Marx-Allee	1.084.164	2.970	01.01.2022 bis 31.12.2022	Nach erfolgreichem Testbetrieb, wurde das Fahrradbarometer am 2. Februar 2022 offiziell in Betrieb genommen.
Senefelderplatz	315.630	3.670	6.10.2022 bis 31.12.2022	Die Inbetriebnahme erfolgte nach erfolgreichem Testbetrieb im Oktober 2022.

Datenquelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zaehlstellen-und-fahrradbarometer/karte/>

Um die Wirkung und Sichtbarkeit der Fahrradbarometer zu evaluieren, wurden im Juni 2022 an der Karl-Marx-Allee und an der Straße des 17. Juni Standortbefragungen durchgeführt. 233 Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger wurden in diesem Zeitraum interviewt. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die Fahrradbarometer wahrgenommen und die damit verknüpften Botschaften transportiert werden.

Engagementpreis „Fahrrad Berlin“

Mobilitätssenatorin Bettina Jarasch hat am 9. April 2022 im Rahmen der Fahrradmesse „VELOBerlin“ den Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ verliehen, um besondere Leistungen und Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens zu würdigen und sichtbar zu machen.

Zum Leitthema „Mit dem Rad im Kiez“ würdigte der Preis 2022 zwei lokale Projekte aus zwei Bezirksämtern, die sich für mehr Radverkehr und eine nachhaltige Mobilität in ihren Kiezen einsetzen und durch ihren Pilotcharakter andere Akteurinnen und Akteure motivieren können. Die Auszeichnung ist eine Anerkennung für Verdienste um die Förderung des Radverkehrs in Berlin.

Folgende Initiativen erhielten 2022 den Engagementpreis:

- Das Projekt Schul- und Kiezhausmeister, umgesetzt vom Schul- und Sportamt sowie vom Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Die Schul- und Kiezhausmeisterinnen und -hausmeister können dank dieser Initiative kleinere Transporte und Reparaturfahrten mit Pedelecs und Lastenanhängern statt mit dem Auto erledigen. Seit Juli 2021 sind sieben Kiezhausmeisterinnen und -hausmeister mit ihren Rädern im Bezirk unterwegs und kümmern sich um Instandsetzungen, Reparaturen oder Beräumungen.
- Das Projekt „Kiez erfahren“ des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg. Das Pilotprojekt in Schöneberg Nord wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutz-Initiative (NKI) gefördert und zielt auf eine lokale Verkehrswende durch die Umgestaltung des öffentlichen Raums, durch gegenseitiges Lernen und Erfahren sowie durch Angebote zur Änderung des Mobilitätsverhaltens ab. In wissenschaftlich begleiteten Modulen wurden im Zeitraum von September 2019 bis August 2021 diverse Angebote zur Verkehrs- und Mobilitätswende im Kiez angeboten – etwa Angebote zur Nutzung von Lastenrädern oder zum Verzicht auf das eigene Auto im Kiez.

Weitere Informationen zu den Projekten sind unter www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/engagementpreis-fahrrad-berlin/ zu finden.

5.3 Aktivierung und Service

5.3.1 Kampagne „STADTRADELN – gemeinsam #Berlinerfahren“

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 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 2022 fand das Berliner STADTRADELN vom 3. bis 23. Juni statt. Mehr als 19.500 Berlinerinnen und Berliner nahmen teil – fast ein Drittel mehr als im Vorjahr. Gemeinsam legten sie über 4.325.000 Kilometer mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei gut 666 Tonnen CO₂ im Vergleich zur Fahrt mit dem Auto. Die fast 1.150 Teams fanden sich unter anderem in Unternehmen, Verwaltungen, Vereinen, (Hoch-)Schulen und in den Bezirken. Dank der wachsenden Beteiligung gelang es Berlin, den ersten Platz unter den Kommunen über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner zu belegen.

In Berlin wird die Aktion STADTRADELN als Kooperationsprojekt der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung und des ADFC Berlin realisiert. Als Medienpartnerinnen und Medienpartner wurden 2022 erneut der Radiosender rbb 88.8 und das Nachbarschaftsnetzwerk nebenan.de gewonnen. Zu den zahlreichen Aktionen gehörten das gemeinsame Anradeln auf dem Tempelhofer Feld, inklusive eines Radchecks, einer Codieraktion der Berliner Polizei und Klimaschutzaktionen. Auch eine gemeinsame Radtour sowie die Einbindung von Fahrradläden als Multiplikatoren waren Teil der Kampagne.

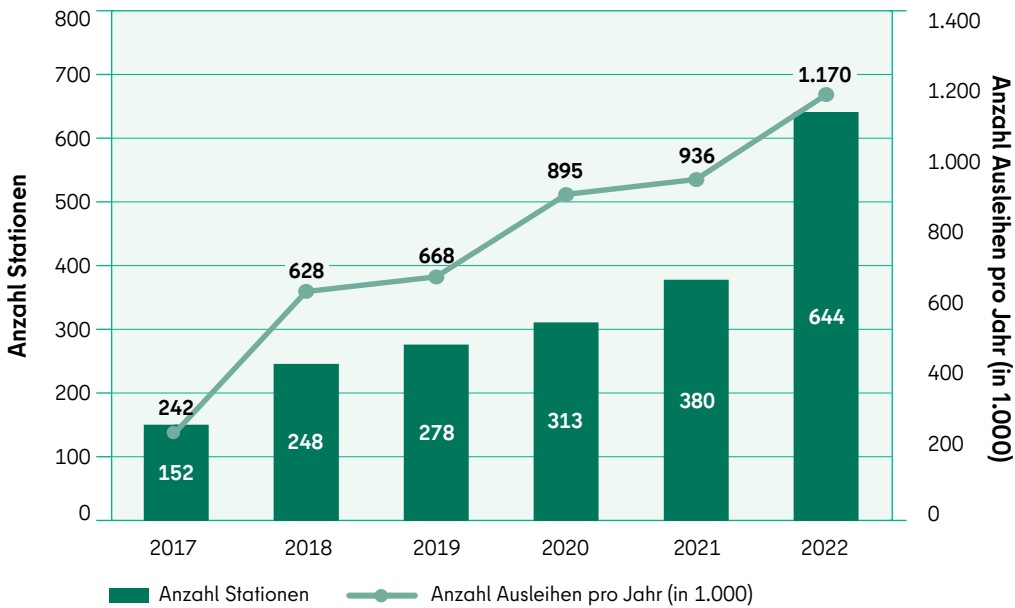
5.3.2 Leihradsysteme

In Berlin gibt es eine Vielzahl privater Anbieter von Leihfahrrädern, die oft nicht stationsgebunden sind und frei zur jederzeitigen Miete im Straßenraum angeboten werden.

Die Nextbike GmbH hat im Jahr 2016 das Ausschreibungsverfahren für das Leihfahrradsystem gewonnen. Im Jahr 2022 stieg die Nutzung auch im Vergleich zum vorherigen Jahr weiter auf rund 1.170.000 Fahrten an.

Grundlegend für die steigende Nutzung des Systems ist der weitere Ausbau von neuen Stationen. Dieser erfolgte schrittweise und in Form baulicher Stationen. Im Jahr 2022 konnte durch die Ausweisung sogenannter virtueller Stationen (ohne bauliche Maßnahmen, lediglich in der App als nextbike-Station erkennbare Standorte) ein schnellerer Aufwuchs erzielt werden. Abbildung 14 zeigt die Entwicklung des Leihradsystems seit 2017.

Abbildung 14: Entwicklung des Leihradsystems seit 2017



Der Sachstand des Öffentlichen Leihfahrradsystems stellte sich 2022 wie folgt dar:

- das System verfügte insgesamt über 644 Stationen,
- davon waren 250 Stationen baulich errichtet und 395 als sogenannte virtuelle Stationen verfügbar,
- rund 70 Prozent der Stationen befanden sich innerhalb des Kerngebiets (S-Bahn-Ring), damit auch ein signifikanter Anteil außerhalb des S-Bahn-Rings,
- ergänzt wird und wurde das System durch eine Rückgabezone innerhalb des Kerngebiets, innerhalb derer Räder auch außerhalb von Stationen (kostenpflichtig) zurückgegeben werden können.

Die nachfolgende Tabelle 11 stellt den aktuellen Sachstand differenziert nach Bezirken dar:

Tabelle 11: Stationsverteilung des Öffentlichen Leihfahrradsystems 2022

	Verfügbare Stationen*	Davon:	
		innerhalb des S-Bahn-Rings	außerhalb des S-Bahn-Rings
Mitte	175	156	19
Friedrichshain-Kreuzberg	122	122	0
Pankow	66	33	33
Charlottenburg-Wilmersdorf	99	78	21
Spandau	0	0	0
Steglitz-Zehlendorf	15	0	15
Tempelhof-Schöneberg	49	33	16
Neukölln	46	35	11
Treptow-Köpenick	9	4	5
Marzahn-Hellersdorf	29	0	29
Lichtenberg	30	0	30
Reinickendorf	4	0	4
Summe	644	461	183

* Stand: November 2022

Die Anzahl der insgesamt verfügbaren und nutzbaren Stationen im Stadtgebiet steigt, sowohl innerhalb des Kerngebiets, als auch außerhalb. Der Anteil der baulich errichteten Stationen war in der letzten Zeit rückläufig, unter anderem durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Jelbi-System, welches derzeit versucht weitgehend ohne bauliche Anlagen in die Realisierung zu kommen. Gerade der Auf- und Ausbau virtueller Stationen hat das schnelle, intensive und am Kundinnen- und Kundenverhalten orientierte Systemwachstum ermöglicht. So sind innerhalb des Kerngebiets seit 2022 sämtliche S- und U-Bahnhöfe sowie Haltestellen der Tram mit mindestens einer Station des Öffentlichen Fahrradverleihsystems ausgestattet. Der Stationsausbau entlang von S- und U-Bahnlinien wurde auch außerhalb des S-Bahn-Rings weitergeführt. Der jeweils aktuelle Ausbauzustand ist tagesaktuell unter <https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/> ersichtlich.

Der aktuelle Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende Juli 2024.

5.4 Wissensvermittlung und Kompetenzförderung

Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht unter anderem vor, dass die Themen Radverkehrsförderung und Gleichstellung von Radfahrerinnen und Radfahrern Teil von Fortbildungsprogrammen sein sollen.

Die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung hat 2022 verschiedene Fortbildungen mit Bezug zur Radverkehrsförderung angeboten. Zum einen wurden mehrere Einführungsveranstaltungen ins Berliner Mobilitätsgesetz angeboten. Darin wurden die Entstehung und die Inhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes erläutert und das Gesetz wird rechtlich eingeordnet. Zu den Inhalten gehört neben dem Abschnitt zur Radverkehrsförderung auch die Einführung in den Radverkehrsplan und das Radverkehrsnetz. Die Einführungsveranstaltungen richten sich an alle Beschäftigten, die einen dienstlichen Bezug zum Berliner Mobilitätsgesetz haben.

Daneben wurde auch eine Fortbildung mit explizitem Bezug zur Radverkehrsförderung angeboten. In der Veranstaltung wurde vertieft auf die wichtigsten Ziele und Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes, des Radverkehrsplans und des Radverkehrsnetzes eingegangen, ebenso wie auf die sich daraus ableitenden Arbeitsaufträge.

An den Veranstaltungen nahmen neben Beschäftigten der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung unter anderem auch Beschäftigte der Berliner Straßen- und Grünflächenämter sowie der Tiefbauämter und der bezirklichen Ordnungsämter teil.

Darüber hinaus wurde in 2022 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung ein Argumentationstraining zur Mobilitätswende angeboten.

5.5 Ordnungspolitische Maßnahmen

5.5.1 Verkehrskontrollen

Tabelle 12 zeigt die Entwicklung der im Rahmen von Verkehrskontrollen festgestellten Tatbestände zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen insgesamt und die Zahl der eingeleiteten Gebührenverfahren für die Umsetzung von Fahrzeugen.

Tabelle 12: Festgestellte Tatbestände und eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen von Fahrzeugen

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Festgestellte Tatbestände zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen	35.820	43.788	47.999	28.961	28.871	24.043
Eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen bei festgestellten Tatbeständen zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen	1.710	1.812	2.477	1.660	2.127	1.536
Anteil an den festgestellten Tatbeständen in Prozent	5 %	4 %	5 %	6 %	7 %	6 %

Quelle: Polizei Berlin

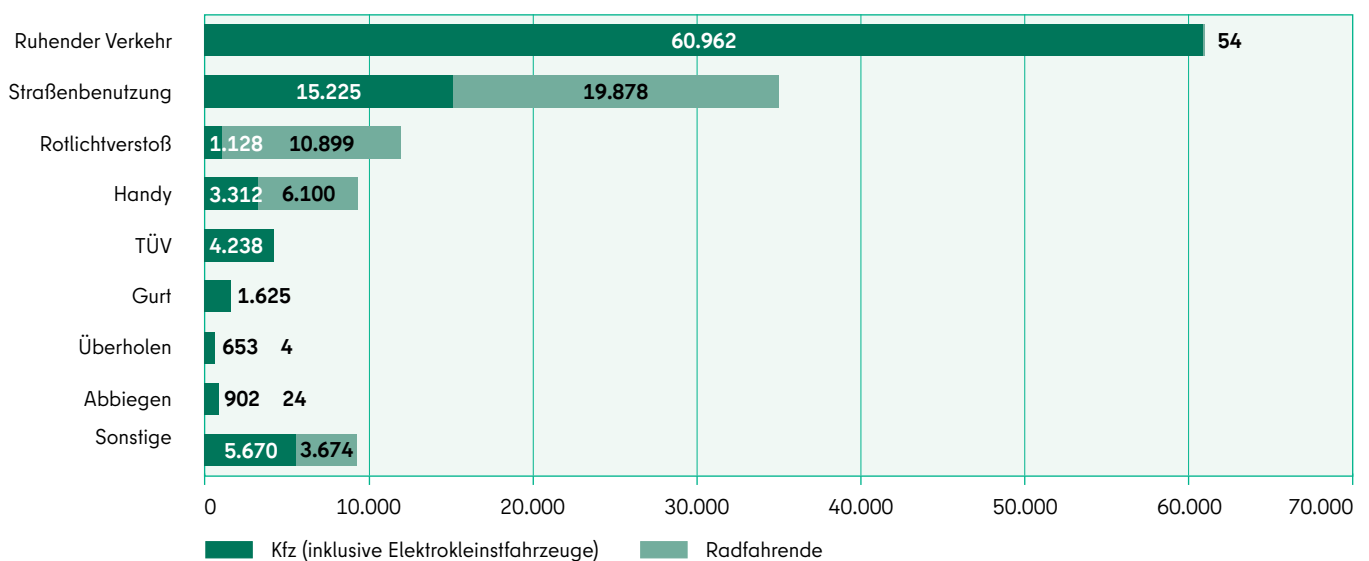
5.5.2 Kontrollen der Fahrradstaffel und der Fahrradstreifen

Hauptaufgabe der zentralen polizeilichen Fahrradstaffel ist die Überwachung des Straßenverkehrs mit ganz überwiegendem Bezug zum Verhalten von und gegenüber Radfahrerinnen und Radfahrern. Das Einsatzgebiet umfasste 2022 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-Bahn-Rings 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 2022 haben Fahrradstaffel und Fahrradstreifen insgesamt 74.082 Verkehrsordnungswidrigkeiten sanktioniert. Die daraus eingenommenen Verwarnungs- und Bußgelder beliefen sich auf rund 2,8 Millionen Euro.

Abbildung 15 zeigt die Art der in den Jahren 2021 und 2022 durch die Fahrradstaffel und die Fahrradstreifen geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten differenziert nach der Verkehrsbeteiligung. 70 Prozent dieser Ordnungswidrigkeiten wurden von Kraftfahrzeugführenden (inklusive der Nutzenden von Elektrokleinstfahrzeugen) begangen, 30 Prozent von Radfahrerinnen und Radfahrern. Die am häufigsten geahndete Ordnungswidrigkeit betrifft den Ruhenden Verkehr, also das Falschparken von Kfz. Bei den Radfahrerinnen und Radfahrern sind Missachtungen der Regeln zur Straßenbenutzung (zum Beispiel Nutzung des Gehwegs, Nichtbenutzung eines benutzungspflichtigen Radwegs, Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot) sowie Rotlichtverstöße die am häufigsten geahndeten Tatbestände. Die Gruppe der „Sonstigen Tatbestände“ beinhaltet zu großen Teilen Beleuchtungsmängel an Fahrrädern und die unzulässige Mitnahme von Personen auf E-Scootern.

Abbildung 15: 2021 und 2022 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifen sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligung



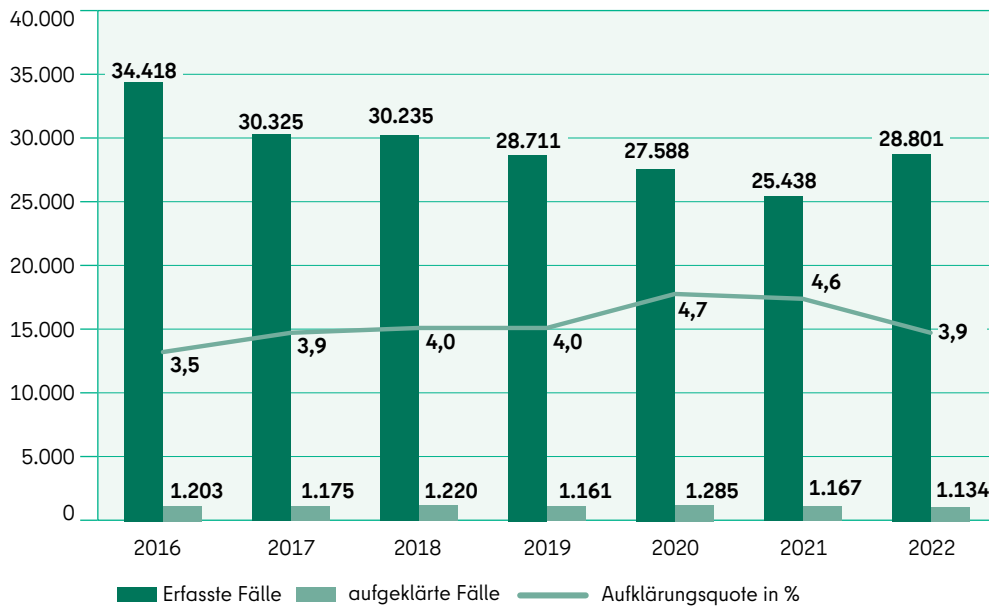
Quelle: Polizei Berlin

Maßnahmen zur Reduktion des Fahrraddiebstahls

Diebstahlsichere Fahrradabstellplätze (vergleiche Kapitel 4), und polizeiliche Präventivmaßnahmen haben das Ziel, die Fahrraddiebstahlquoten zu reduzieren.

Während die Fahrraddiebstahlzahlen zwischen 2016 und 2021 kontinuierlich gesunken sind – insbesondere in den Corona-Jahren 2020 und 2021 – und die Aufklärungsquoten gestiegen sind, lagen die Zahlen im Jahr 2022 wieder auf dem Niveau von 2019. Die Anzahl der aufgeklärten Fälle ist die niedrigste seit 2016.

Abbildung 16: Fahrraddiebstähle (inklusive unbefugter Inanspruchnahme) und Aufklärungsquote seit 2016



Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistik Berlin 2022 / Kurzbericht

Der durch den Fahrraddiebstahl in Berlin verursachte Gesamtschaden lag 2022 bei rund 29,3 Millionen Euro. Der durchschnittliche Schaden pro gestohlenem Fahrrad betrug damit 1.047 Euro. 2019 lag dieser Wert noch bei 730 Euro. Die Zunahme beträgt 43 Prozent. Dieser Anstieg dürfte mit dem Trend zur Nutzung höherwertiger Fahrräder (zum Beispiel Pedelecs) sowie mit den Preisanstiegen bei Fahrrädern zusammenhängen.

Mitte 2020 hat die Polizei Berlin einen Fünf-Punkte-Plan zur Bekämpfung des Fahrraddiebstahls aufgelegt. Dieser beinhaltet unter anderem eine „Koordinierungsstelle Fahrrad“ beim Landeskriminalamt, eine Meldepflicht aller Dienststellen und eine stärkere Sensibilisierung der Bevölkerung, Fahrraddiebstähle melden. Konkret führte die Polizei Berlin 2022 46 Beratungen im Rahmen der städtebaulichen Kriminalprävention, 432 Präventionseinsätze und -maßnahmen sowie 2.747 Präsenzeinsätze an Brennpunkten durch. Insgesamt wurden in der polizeilichen Fahrradkennzeichnungsdatenbank für das Jahr 2022 8.042 Fahrradkennzeichnungen erfasst. Dies entspricht in etwa dem Niveau von 2019 (8.146 Kennzeichnungen). Im Rahmen des präventiven Jahresschwerpunktthemas „Sicherheit im Wohnumfeld“ wurde im zweiten Quartal 2022 das Schwerpunktthema „Fahrrad“ festgelegt. Unter anderem wurde am 10. Mai 2022 ein stadtweiter Aktionstag durchgeführt, der durch die Pressestelle der Polizei und in den Social-Media-Kanälen beworben wurde. Am 06. Mai 2022 informierte und sensibilisierte die Polizei Berlin in einem Livestream via Instagram über das Thema Fahrraddiebstahl.

6 MONITORING UND EVALUATION

6.1 Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans

Der Berliner Radverkehrsplan gliedert sich in die folgenden sechs Handlungsfelder:

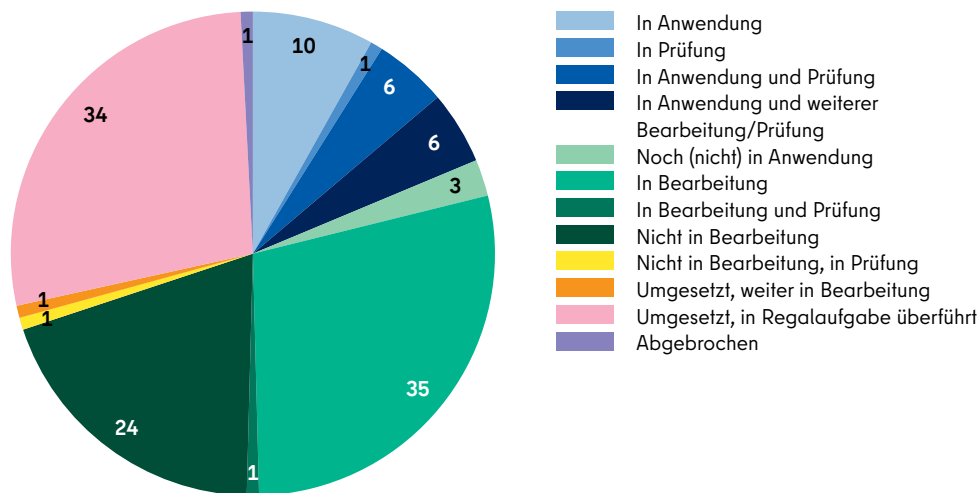
- Radverkehrsnetz Berlin,
- Standards zur Führung des Radverkehrs,
- Fahrradparken,
- Information und Service,
- Monitoring und Evaluation und
- Voraussetzungen für die Umsetzung.

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

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

Teilweise änderte sich die Eingruppierung im Laufe der Umsetzung. Im Rahmen des Monitorings wurden die 123 Maßnahmen unter anderem im Hinblick auf die im Radverkehrsplan gesteckten Fristen bewertet und so der Umsetzungsstand des Maßnahmenplans analysiert. Abbildung 17 zeigt den Umsetzungsstatus des Maßnahmenplans. In Anlage 4 ist der jeweilige Status für alle 123 Maßnahmen dargestellt.

Abbildung 17: Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans

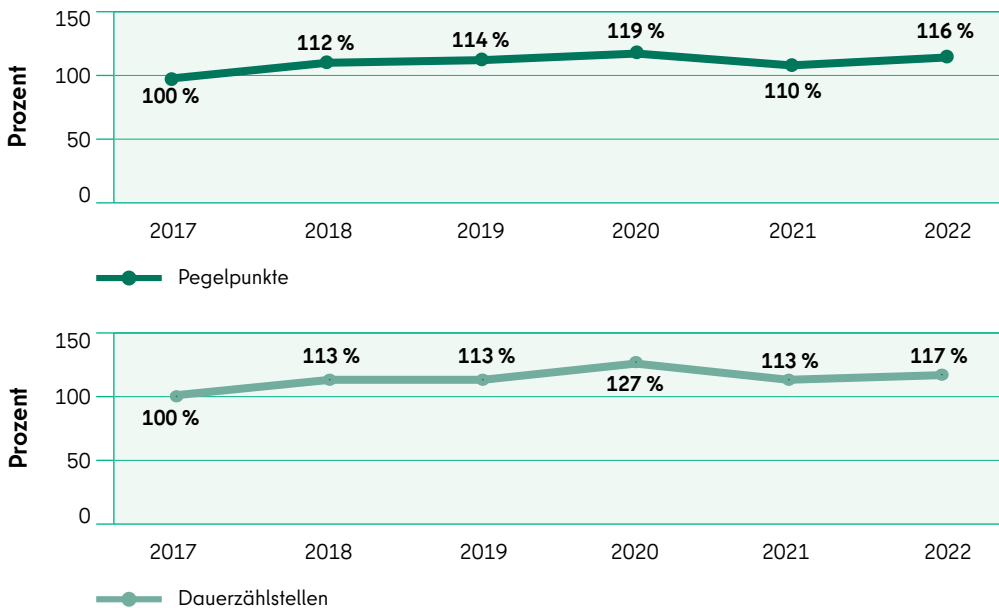


6.2 Entwicklung des Radverkehrs (Radverkehrsmengen)

Der Radverkehr in Berlin wird seit den 1980er-Jahren an mittlerweile 12 festen Zählstandorten (Pegelpunkten) monatlich von 7 bis 19 Uhr manuell erfasst. Seit 2012 wurden schrittweise zusätzliche automatische Dauerzählstellen in Betrieb genommen, an denen der Radverkehr rund um die Uhr erfasst wird. Mit der im Oktober 2022 neu installierten Dauerzählstelle am Senefelder Platz (vergleiche auch 5.2.2) sind 20 derartige Dauerzählstellen in Betrieb. Durch die kontinuierliche Datenerhebung der Dauerzählstellen ist in Ergänzung zu den weiterhin durchgeführten Untersuchungen an den Pegelpunkten eine vertiefende Abbildung und Beurteilung des Radverkehrs möglich. Jahreszeitliche, wöchentliche und saisonale Schwankungen der gezählten Radverkehrsstärken können dadurch berücksichtigt werden. Die gewonnenen Daten werden ausgewertet, geprüft und einmal jährlich im Ergebnisbericht Radverkehrszählstellen veröffentlicht. Die im abrufbaren Jahresbericht 2022 ausgewerteten Radverkehrszahlen unterliegen einer Qualitäts- und Plausibilitätsprüfung. Damit werden unter anderem auch Datenausfälle, zum Beispiel durch Baustellen oder fehlerhafte Werte, berücksichtigt.

In den Jahren 2020 und 2021 kam es bedingt durch Eindämmungsmaßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie zu zum Teil erheblichen verkehrlichen Veränderungen, welche die statistische Aussagekraft der Daten dieser beiden Jahre einschränken. Unter Berücksichtigung dieses Aspekts zeigt Abbildung 18 eine kontinuierliche Zunahme der Radverkehrsstärken seit 2017. Bei den Pegelpunkten kann für 2022 eine Zunahme um 16 Prozentpunkte gegenüber 2017 beobachtet werden, bei den Dauerzählstellen eine Zunahme um 17 Prozentpunkte.

Abbildung 18: Radverkehrsaufkommen an Pegelpunkten und Dauerzählstellen zum Bezugsjahr 2017



Der Jahresbericht 2022 und die Rohdaten der Dauerzählstellen stehen unter folgendem Link zur Verfügung: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zaehlstellen-und-fahrradbarometer/>.

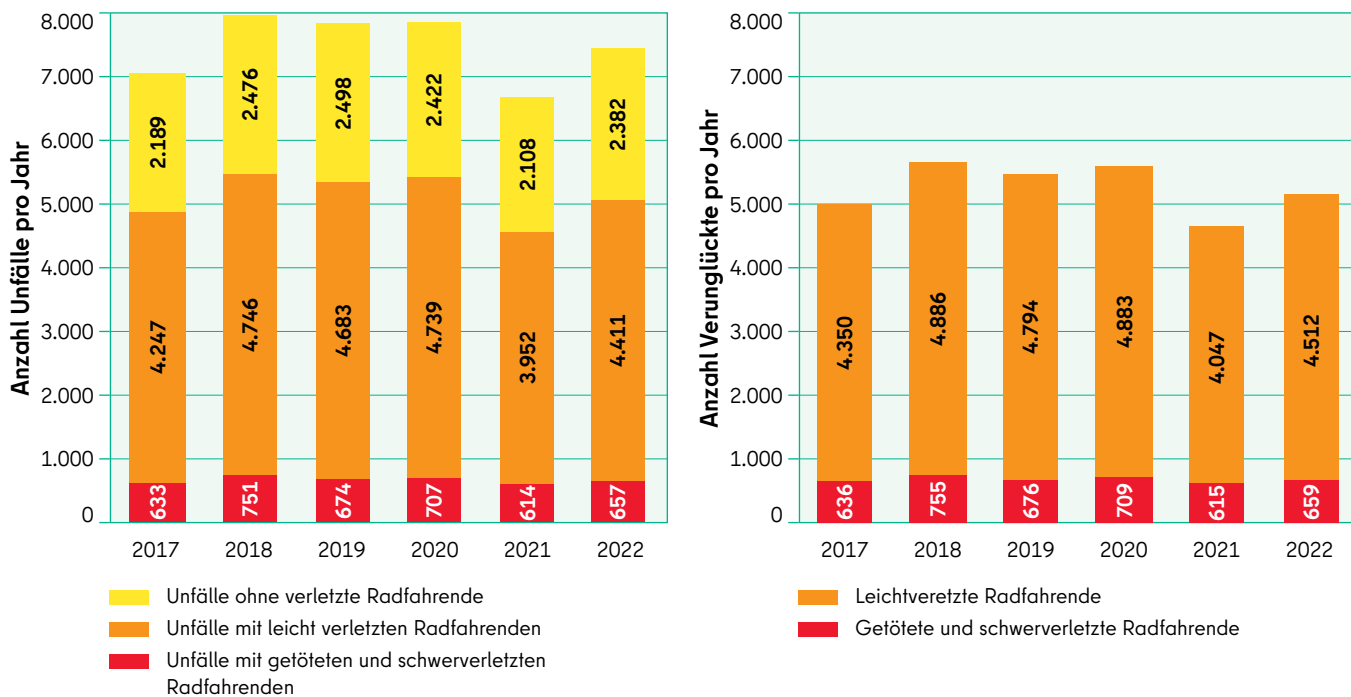
6.3 Vision Zero – Verkehrsunfälle

Eines der drei strategischen Ziele des Radverkehrsplans ist die „Vision Zero“: Im Berliner Stadtgebiet sollen sich künftig keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Die folgenden Auswertungen basieren auf von der Polizei zugelieferten Rohdaten für alle Radverkehrsunfälle (also Unfälle an denen mindestens ein/r Radfahrer/Radfahrerin beteiligt war) für die Jahre 2017 bis 2022. Die Unfallzahlen des Jahres 2022 werden mit denen der Vorjahre verglichen, um die positiven sowie negativen Entwicklungen aufzeigen zu können.

Insgesamt ereigneten sich 2022 7.450 Radverkehrsunfälle mit 5.171 verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrern. Abbildung 19 zeigt, dass die Anzahl der Unfälle sowie die der Verunglückten damit unter den Werten der Jahre 2018 bis 2020 und geringfügig über denen des Jahres 2017 liegt. Gegenüber 2021 ist allerdings eine deutliche Steigerung um knapp 12 Prozent bei der Zahl der Unfälle und von knapp 11 Prozent bei der Zahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer zu beobachten.

Bei 9 Prozent (657) der Radverkehrsunfälle im Jahr 2022 wurden Radfahrerinnen und Radfahrer schwer verletzt, 10 Radfahrerinnen und Radfahrer starben. Leichtverletzte gab es bei 59 Prozent der Radverkehrsunfälle (4.411), bei 32 Prozent der Unfälle (2.382) wurden keine Radfahrerinnen und Radfahrer verletzt. Diese Anteile haben sich in den vergangenen Jahren kaum verändert.

Abbildung 19: Radverkehrsunfälle: Anzahl Unfälle und verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer (2017 bis 2022)



Über alle betrachteten Zeiträume hinweg waren an mehr als drei Viertel der Radverkehrs-unfälle Kraftfahrzeuge beteiligt (vergleiche Abbildung 20).

Abbildung 20: Radverkehrsunfälle 2022 nach Konfliktgegnerinnen und Konfliktgegnern



Die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes sowie des Radverkehrsplans zielen auf eine Reduktion der Unfälle mit schweren Personenschäden. Daher werden im Folgenden insbesondere Unfälle mit Getöteten sowie Schwerverletzten betrachtet. An rund 65 Prozent der Unfälle mit getöteten und schwerverletzten Radfahrerinnen und Radfahrern sind über alle betrachtete Zeiträume hinweg Kraftfahrzeuge beteiligt. Abbildung 21 zeigt zudem, dass auch Alleinunfälle bei Unfällen mit getöteten oder schwerverletzten Radfahrerinnen und Radfahrern eine signifikante Größe darstellen (16 Prozent im Jahr 2022, 20 Prozent im Mittel der Jahre 2020 und 2021 und 15 Prozent im Mittel der Jahre 2017 bis 2019).

Abbildung 21: Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern nach Konfliktgegnerinnen und Konfliktgegnern



Abbildung 22 zeigt die Unfälle mit getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern im Jahresvergleich. 2022 war bei fünf der zehn Unfälle ein Zusammenstoß mit einem Pkw die Ursache, bei 4 Unfällen ein Zusammenstoß mit einem Lkw oder Bus.

Abbildung 22: Unfälle mit getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern nach Konfliktgegnern (2017 bis 2022)

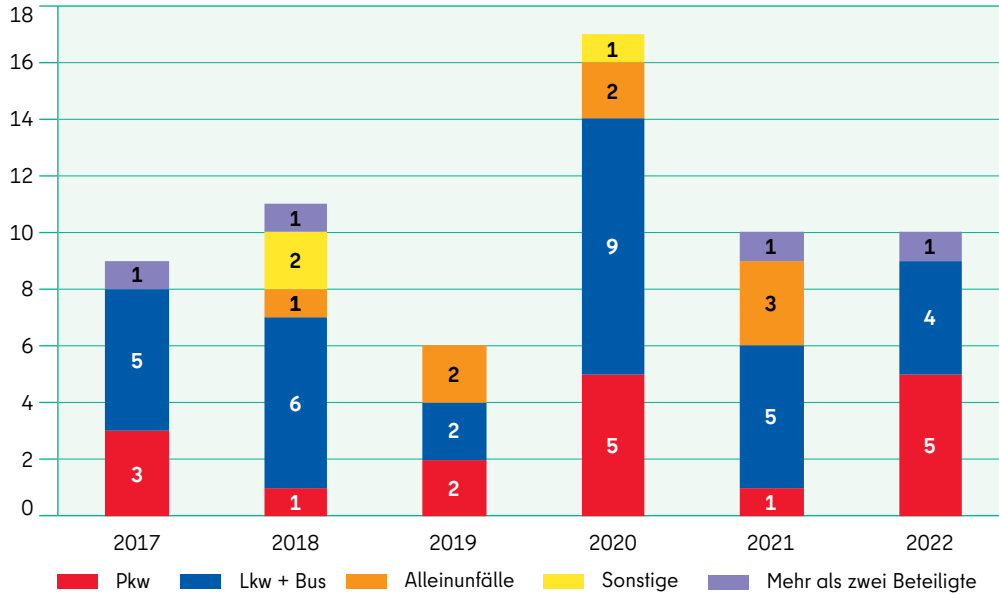


Abbildung 23 verdeutlicht, dass Radfahrerinnen und Radfahrer bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen im Jahr 2022 nur zu 39 Prozent die Hauptverursachenden waren. Wurden Radfahrerinnen und Radfahrer bei diesen Unfällen schwer verletzt oder getötet, haben sie diese nur zu 32 Prozent selbst verursacht. Bei Konflikten mit Fußgängerinnen und Fußgängern waren die Radfahrerinnen und Radfahrer 2022 zu 46 Prozent die Hauptverursachenden.

Abbildung 23: Hauptverursachende bei Radverkehrsunfällen mit Beteiligung von Kfz und Fußgängerinnen und Fußgängern

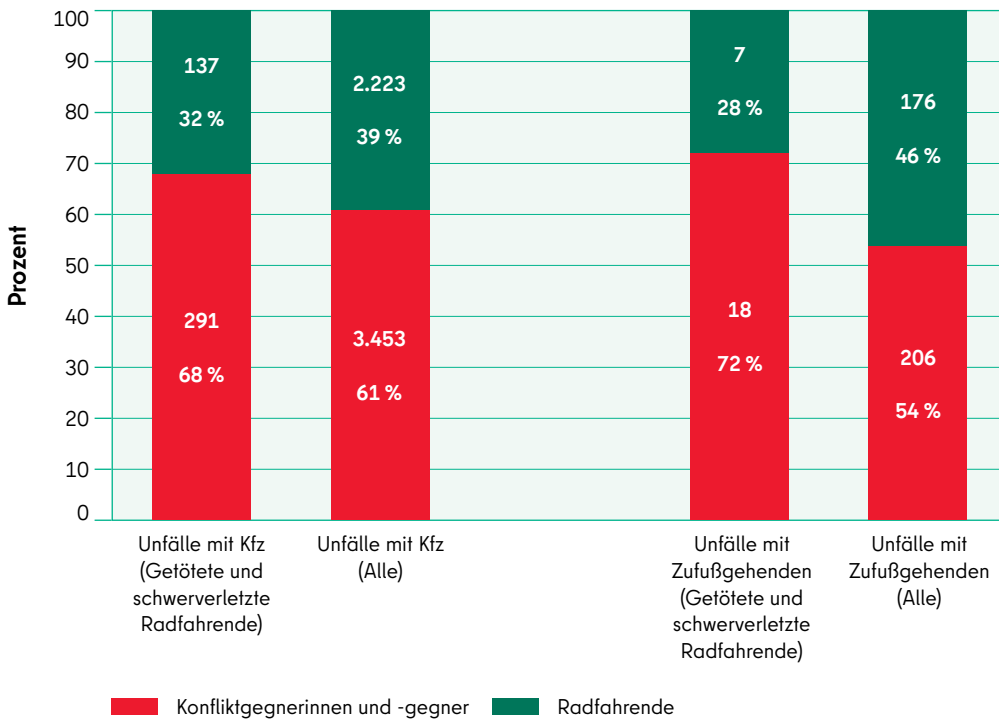
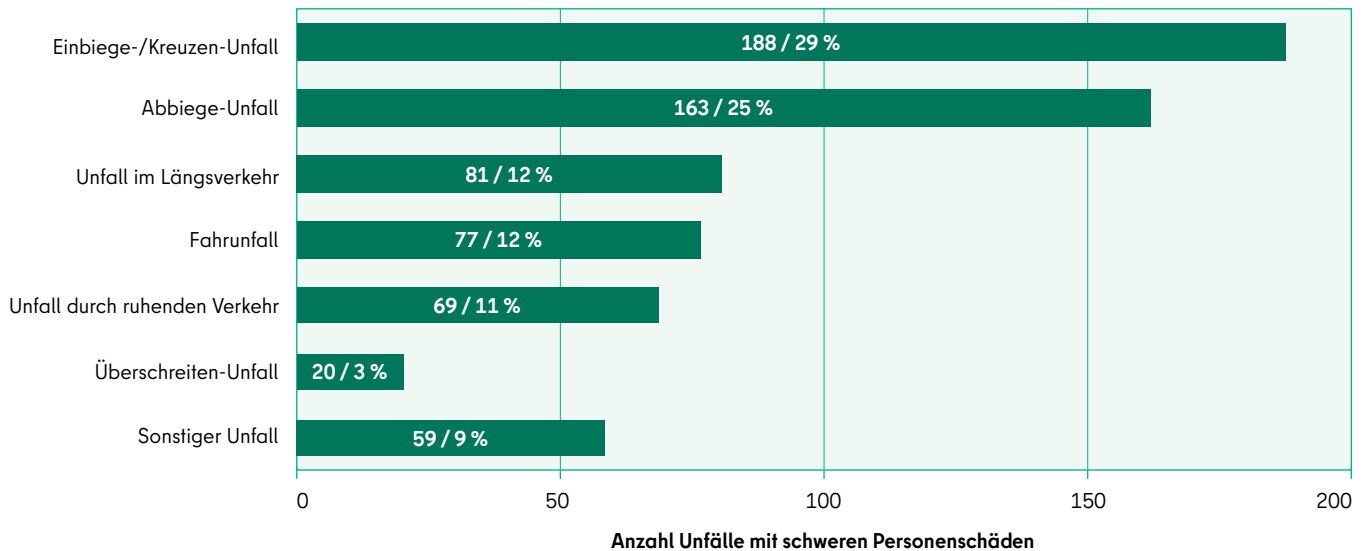


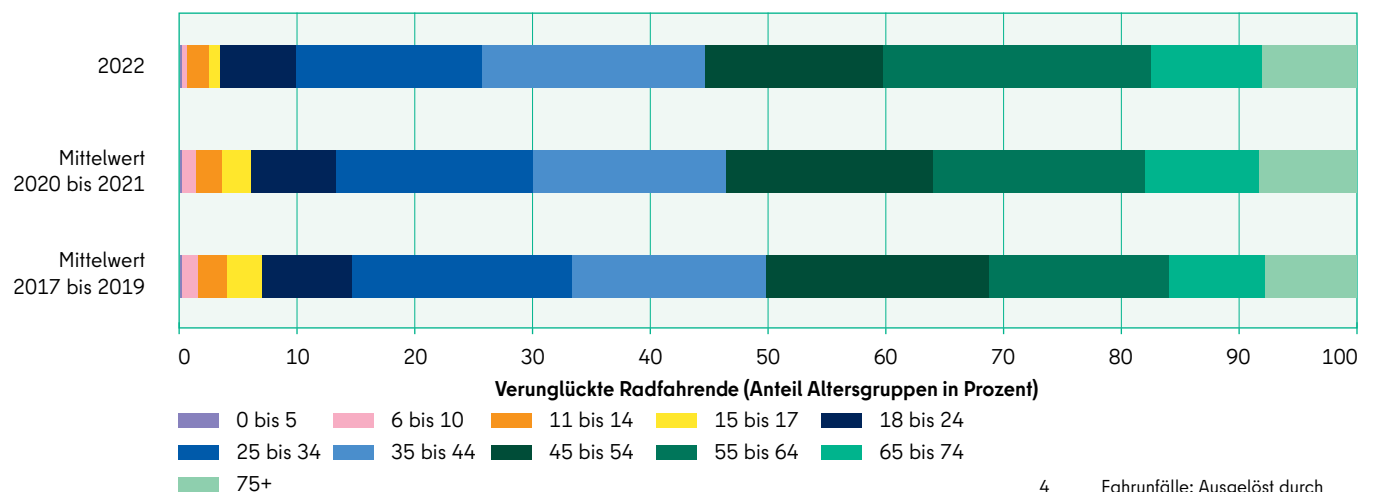
Abbildung 24 verdeutlicht, dass Radfahrerinnen und Radfahrer an Knotenpunkten am stärksten gefährdet sind. 54 Prozent der Radverkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereigneten sich 2022 als Abbiege- oder Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle an Knotenpunkten. 24 Prozent der Unfälle waren Fahrnfälle oder Längsverkehrsunfälle*. Bei 11 Prozent gab es Konflikte durch ruhenden Verkehr. Dazu zählen beispielsweise Unfälle mit sich öffnenden Autotüren. Diese Verteilung hat sich im Vergleich zu den Vorjahren kaum verändert.

Abbildung 24: Unfalltypen der Unfälle mit schwerverletzten oder getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern



Betrachtet man das Alter der schwer oder tödlich verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer (vergleiche Abbildung 25) lässt sich positiv feststellen, dass 2022 sowohl anteilig als auch absolut weniger Kinder und Jugendliche beteiligt waren als in den Vorjahren (49 im Mittel der Jahre 2017 bis 2019, 40 im Mittel der Jahre 2020 und 2021 sowie 23 im Jahr 2022). Gegenüber den Jahren 2017 bis 2019 hat sich hingegen in den letzten Jahren der Anteil der Älteren erhöht.

Abbildung 25: Alter der schwer oder tödlich verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer



4 Fahrnfälle: Ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug ohne dass andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Längsverkehrsunfälle: Ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten.

7 VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG

7.1 Strukturelle Voraussetzungen und personelle Ausstattung

Bezirke

Gemäß § 37 MobG BE sollen in jedem Bezirk mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte für den Radverkehr tätig sein. In alle Bezirken wurden seither mindestens zwei Stellen für die Belange des Radverkehrs geschaffen, jedoch waren in 2022 die Stellen nicht in allen Bezirken besetzt. Bei der Besetzung der Stellen macht sich die Konkurrenz um begrenzte Fachkräfte, insbesondere bei Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren, weiterhin deutlich bemerkbar. Tabelle 13 zeigt die personelle Situation in den einzelnen Bezirken.

Tabelle 13: Personelle Ausstattung der Bezirke

Bezirk	Anzahl der im Bezirk geschaffenen Radverkehrsstellen	Stellenanteil für Radverkehrsbelange	Besetzte Radverkehrsstellen	Laufende Stellenbesetzungsverfahren	Stand der Information
Charlottenburg-Wilmersdorf	2	2 x 100 %	1,76	0	Dez 22
Friedrichshain-Kreuzberg	4	4 x 100 %	3,00	0	Dez 22
Lichtenberg	2	1 x 100 % / 1 x 50 %	2,00	0	Dez 22
Marzahn-Hellersdorf	3	3 x 75 %	0,00	3	Dez 22
Mitte	2	2 x 100 %	1,75	0	Dez 22
Neukölln	2	2 x 100 %	2,00	0	Dez 22
Pankow	2	2 x 100 %	2,00	0	Dez 22
Reinickendorf	2	2 x 100 %	2,00	0	Dez 22
Spandau	3	2 x 100 % / 1 x 75 %	2,75	0	Dez 22
Steglitz-Zehlendorf	2	1 x 100 % / 1 x 50 %	0,00	2	Dez 22
Tempelhof-Schöneberg	3	2 x 100 % / 1 x 75 %	2,75	0	Dez 22
Treptow-Köpenick	4	4 x 100 %	2,00	1	Sep 22
Gesamt	31		22,00	9	

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Zum 01. Januar 2022 wurde in der Abteilung Mobilität der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz ein Referat für den Rad- und Fußverkehr mit zwei Radverkehrsgruppen und einer Fußverkehrsgruppe gegründet (vorher im Referat „Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen“ integriert). Die Stelle der Referatsleitung wurde im Oktober 2022 besetzt. Zum 31. Dezember 2022 waren insgesamt 13 Stellen in den beiden Radverkehrsgruppen geschaffen, von denen acht besetzt waren.

Über alle Abteilungen hinweg (inklusive der oben dargestellten Stellen in den Radverkehrsgruppen) waren in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz insgesamt 40 Stellen vorgesehen, die mindestens 50 Prozent den Radverkehr betreffende Tätigkeiten ausüben. Dies entspricht annähernd einer Verdopplung der Stellen im Vergleich zum Vorjahr. Von diesen Stellen waren Ende 2022 23 Personen (21,2 Vollzeitäquivalente) besetzt.

GB infraVelo GmbH

Die GB infraVelo GmbH ist als Dienstleister und Partner für das Land Berlin tätig. Sie wurde 2017 als Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH gegründet. Der Schwerpunkt der vom Land Berlin übertragenen Aufgaben liegt auf Maßnahmen für eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und vorrangig auf bezirksübergreifenden Maßnahmen. Dafür hat die infraVelo die vier Unternehmensbereiche Verkehrswege, ergänzende Infrastrukturen / Fahrradparks, Service und Betrieb sowie bezirkliches Programmmanagement und Prozesssteuerung aufgebaut.

Zum 31. Dezember 2022 waren bei der infraVelo 34 Stellen besetzt. Daneben gibt es unternehmens-übergreifende Organisationseinheiten (Shared Services genannt), in denen gemeinsam mit Grün Berlin weitere Aufgaben und Teams angelegt waren. 21,03 Beschäftigte arbeiten anteilig für die infraVelo in den Bereichen Finanzbuchhaltung, Personal, Unternehmenscontrolling, IT, Kommunikation und Partizipation, Hochbau, Liegenschaftsmanagement und allgemeine Administration.

Projekteinheit Radwege

2022 wurde die verwaltungsübergreifende „Projekteinheit Radwege“ im Rahmen des „100 Tage für Berlin“-Programms mit den Zielen einer Planungsbeschleunigung geschaffen. Durch die in Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt angesiedelte „Projekteinheit Radwege“ werden Radverkehrsmaßnahmen in der Regel ohne größere bauliche Veränderungen sowie ohne gesonderte Genehmigungsverfahren mit Bauplanungsunterlagen – also nur über verkehrsrechtliche Anordnungen – geplant und angeordnet. Für die Projekteinheit wurden im Jahr 2022 drei Personalstellen in der Abteilung Verkehrsmanagement geschaffen und besetzt.

Im Fokus stehen Markierungsarbeiten zur Einrichtung von Radfahrstreifen im Vorrangnetz oder an Hauptverkehrsstraßen. Diese werden von den Bezirken, der infraVelo und der Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt umgesetzt. Die „Projekteinheit Radwege“ begleitet den Prozess von der Planung beziehungsweise Anordnung über die Ausführung bis zur Fertigstellung der Radverkehrsanlagen. 2022 hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt dafür Rahmenvereinbarungen mit neun Berliner Bezirken getroffen. Zum 31. Dezember 2022 befanden sich etwa 30 Projekte in der Vorbereitung.

Fahrradstaffel und Streifendienst Verkehrsüberwachung Rad

Die für den Berliner Innenstadtbereich zuständige zentrale polizeiliche Fahrradstaffel (vergleiche 5.5.2) wurde im Sommer 2014 mit 20 festen Dienstkräften gegründet. Die Fahrradstaffel wurde im Jahr 2022 noch einmal von circa 30 auf 57 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgestockt. Die für das übrige Stadtgebiet zuständigen Streifendienste Verkehrsüberwachung Rad der Polizeidirektionen 1 bis 4 verfügten im Jahr 2022 wie im Jahr 2021 insgesamt über circa 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sonstige

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

7.2 Finanzierung des Radverkehrs

In den vergangenen Jahren wurden deutlich mehr Mittel für den Ausbau der Berliner Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt.

Die Radverkehrsinfrastruktur wird aus verschiedenen Haushaltstiteln finanziert. Einen großen Anteil macht das sogenannte bezirkliche Radverkehrsprogramm aus. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt stellt den Bezirken mit diesem Sonderprogramm im Kapitel 0730 (Verkehr) mit den Titeln 52108 (für konsumtive Maßnahmen) und 72016 (für investive Maßnahmen) Mittel zur Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Verfügung. Darüber hinaus stehen für bezirkliche, investive Maßnahmen Mittel im Haushaltsplan des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) zur Verfügung. Verschiedene Maßnahmen werden über Zuwendungen – sowohl aus den Kapiteln 0730 (Verkehr) und 0740 (Tiefbau) als auch aus dem SIWA unter anderem an die infraVelo finanziert.

Zur Finanzierung des Radverkehrs stehen im Doppelhaushaltsplan 2022/23 für das Haushaltsjahr 2022 in den Kapiteln 0730 (Verkehr) und 0740 (Tiefbau) Mittel in Höhe von 30,7 Millionen Euro zur Verfügung.

Tabelle 14 gibt einen detaillierten Überblick über die im Jahr 2022 für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Mittel.

Tabelle 14: Finanzen zur Förderung des Radverkehrs
(nach Haushaltstiteln ohne Personalmittel)

Kapitel 0730 Titel-Nr.	Titelbezeichnung	Ansatz 2022	Ist 2022
52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (konsumtive Mittel)	9.800.000	6.140.668
52609	Thematische Untersuchungen	605.000	5.223
54010	Dienstleistungen (anteilig)*	595.000	7.071
68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	1.500.000	1.500.000
68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs	600.000	0
72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (investive Mittel)	5.200.000	2.832.663
Summe Kapitel 0730		18.300.000	10.485.625

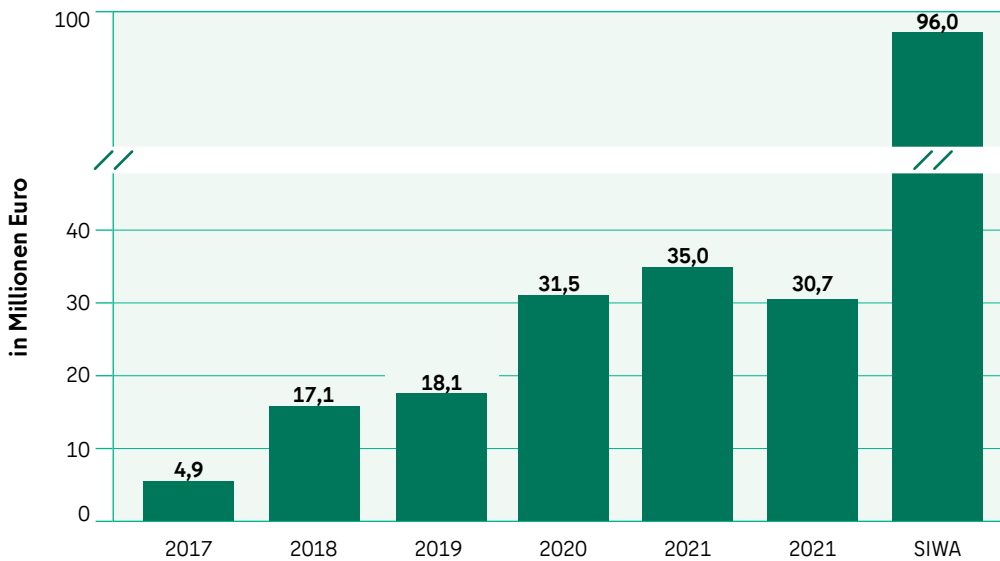
Kapitel 0740 Titel-Nr.	Titelbezeichnung	Ansatz 2022	Ist 2022
68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	2.950.000	1.575.686
68229	Zuschuss an die infraVelo	7.500.000	6.316.000
89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen	410.000	283.336
89116	Zuschüsse an die infraVelo zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	1.500.000	411.230
Summe Kapitel 0740		12.360.000	8.586.252

Summe Kapitel 0730+0740		30.660.000	19.071.877
Kapitel 9810 (SIWA) Titel-Nr.	Titelbezeichnung	ab 2022 zur Verfügung stehende Mittel	Ist 2022
73030 bis 73042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr in den Bezirken	13.698.007	2.011.698
82034 und 84027	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil I und II)	74.380.452	1.308.214
Summe SIWA		88.078.459	3.319.912

* Beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs (Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsförderkonzeptes, Förderung Förderprogramm Elektrolastenfahrräder), Maßnahmen für die Radverkehrsförderung, Fortführung der Untersuchungen im Rahmen des Radverkehrsförderprogramms sowie zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Radverkehr und nachhaltige Mobilität).

2022 wurden insgesamt 22,4 Millionen Euro abgerufen. Ohne Berücksichtigung der SIWA-Mittel wurden knapp 19,1 Millionen Euro beziehungsweise 62 Prozent der bereitgestellten Mittel abgerufen. Im Vergleich zum Vorjahr war der Mittelabruf damit absolut und prozentual rückläufig. Grund für diesen Rückgang war insbesondere die sechs Monate andauernde, vorläufige Haushaltswirtschaft. Diese führte dazu, dass erst in der zweiten Jahreshälfte neue Planungs- und Umsetzungsaufträge vergeben und entsprechende Mittel abgerufen werden konnten. Es stand deutlich weniger Zeit für die Umsetzung der Maßnahmen und damit die Veranschlagung der Mittel zur Verfügung. Hinzu kommt, dass einige große Maßnahmen über SIWA oder andere Förderprogramme finanziert wurden und sich daher nicht auf den Mittelabfluss in den Titeln 52108 und 72016 auswirken. Abbildung 26 zeigt die Entwicklung der im Haushalt direkt für den Radverkehr veranschlagten Mittel.

Abbildung 26: Entwicklung der Haushaltsmittel 2017 bis 2022 (ohne Mittel für Personal)



Der Titel 52108 im Kapitel 0730 (Verkehr) beinhaltet hauptsächlich Mittel zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur.

Zusätzlich zu den im Doppelhaushalt 2022/23 sowie über das SIWA zur Verfügung stehenden Mitteln akquiriert das Land Berlin weitere Finanzmittel, die zum Beispiel über Förderprogramme des Bundes bereitgestellt werden. Dazu zählt insbesondere das Sonderprogramm „Stadt und Land“. Die Bundesregierung unterstützt mit diesem Sonderprogramm im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 erstmals auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort. Die Förderquote für über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ umgesetzte Maßnahmen beträgt bis zu 75 Prozent. Dem Land Berlin steht ein Anteil von 4,6 Prozent am bundesweiten Gesamtbudget des Förderprogramms zur Verfügung. Dies entspricht einer Summe von 43,2 Millionen Euro an Bundesmitteln. Bis Ende 2022 hat das Land Berlin Förderanträge für knapp 50 Projekte beim Bund eingereicht. Die Gesamtinvestitionssumme dieser Projekte beläuft sich auf rund 36,4 Millionen Euro, davon 27,6 Millionen Euro Bundesmittel und 8,8 Millionen Euro Eigenmittel des Landes.

Ergänzend kommen weitere Mittel zur Umsetzung des Radverkehrsplans beziehungsweise zur Förderung des Radverkehrs zum Einsatz. Dazu zählen beispielsweise Mittel der Bezirke für deren eigenfinanzierte Maßnahmen oder Mittel für Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen von Straßenbausanierung und -neubau. Eine differenzierte Ausweisung des Radverkehrsanteils dieser Mittel ist in solchen Fällen derzeit nicht möglich.

7.3 Entwicklung einer Steuerungs- und Controlling-Architektur für die Radverkehrsinfrastruktur-Planung im Land Berlin

7.3.1 Bezirkliche Projektsteuerung

Zur Gewährleistung eines einheitlichen Monitorings des Radwegeausbaus ist infraVelo seit Anfang 2020 im Auftrag der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt als Projektsteuerer des bezirklichen Radverkehrsprogramms tätig.

Daneben ist infraVelo auch für die Organisation und Leitung von projektspezifischen Besprechungen und Abstimmungsterminen mit Stakeholdern bei besonderen Abstimmungsbedarfen verantwortlich. Es werden dadurch für den Ausbau von Radinfrastrukturprojekten Entscheidungen vorbereitet, gemeinsam vorangetrieben und Klarheit über Status und Entwicklung geschaffen, wodurch die Beteiligten in ihrer Arbeit unterstützt werden.

7.3.2 Datenbank

Für das einheitliche Monitoring und Berichtswesen des Radwegeausbaus entwickelt und betreibt infraVelo seit 2020 eine Datenbank, die eine erhöhte Transparenz sowie die Identifikation von Hindernissen und Effizienzsteigerungen bei der Projektumsetzung gewährleistet. Damit ist die Projektdatenbank die Grundlage, um den Fortschritt des Radwegeausbaus nachhalten und verfolgen zu können.

Im Jahr 2022 wurde das Berichtswesen ausgebaut. Mithilfe der Datenbank können nun alle erfassten Kennzahlen auf Bezirksebene unter Berücksichtigung von Projektstatus und Bauzeiten ausgegeben werden.

Die Projektkarte auf der Website von infraVelo wird in Abstimmung und Kooperation mit den Bezirken und der Abteilung Mobilität der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt fortwährend aktualisiert und mit neuen Einträgen zu Radverkehrsinfrastrukturprojekten ergänzt (vergleiche 5.1.1). Im Dezember 2022 wurde in der Datenbank die Erweiterung der sogenannten „Standortverwaltung“ für Fahrradabstellanlagen implementiert. Damit können nun einzelne Standorte als Teil eines Projekts erfasst werden. Schnittstellen zum Geoinformationssystem und der Webseite wurden definiert und befinden sich in der Umsetzung. Dies bildet die Voraussetzung für die Veröffentlichung und Darstellung von Fahrradabstellanlagen auf der Projektkarte www.infraVelo.de/karte.

Seit Ende 2022 ist es zudem möglich, über die Datenbank zu analysieren, wie gut die im Radverkehrsplan definierten Qualitätsstandards in der Umsetzung erfüllt werden (vergleiche 3.2.5).

Mit dem vorliegenden Fortschrittsbericht erfolgte für eine nachvollziehbare Darstellung eine Umstellung auf die Einheit „Streckenlängen“ (vergleiche 3.1.1). Die neuen Längen werden automatisch in der Datenbank berechnet und stehen für Auswertungen, Anfragen, Berichte und auf der infraVelo Webseite zur Verfügung.

7.3.3 Priorisierungskonzept

Um das Radverkehrsnetz strukturiert und strategisch umzusetzen, wurde von der infraVelo und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) gemeinsam ein Priorisierungskonzept entwickelt. Dieses trat im November 2022 in Kraft und wurde den Bezirken vorab vorgestellt. Das Konzept priorisiert zunächst ausschließlich Maßnahmen des Radvorrangnetzes, um den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans zu entsprechen. Für die Umsetzung des Radnetzes gemäß Priorisierungskonzept wird die Finanzierung der Maßnahmen des Bezirklichen Radverkehrsprogramms daran gekoppelt.

Das Priorisierungskonzept identifiziert vordringliche Maßnahmen im Vorrangnetz über Bewertungskriterien und so genannte Korrekturfaktoren. Im Ergebnis liegt für jeden Bezirk eine Rangliste mit den nach Priorisierungskonzept bewerteten Maßnahmen im Vorrangnetz vor.

Die Bewertungskriterien berücksichtigen

- die derzeitige Nutzbarkeit des Streckenabschnitts für Radfahrerinnen und Radfahrer (Zustandsbewertung),
- die Verkehrssicherheit (auf der Grundlage einer Radunfallkostenanalyse) sowie
- das aktuelle Radverkehrsaufkommen und dessen erwarteten Zuwachs.

Die Ausdifferenzierung der Prioritäten erfolgt über die Korrekturfaktoren

- quick wins, also Maßnahmen, die innerhalb eines Jahres umgesetzt werden können,
- Schließung einer Netzlücke und
- Anbindung der Maßnahme an städtebauliche Projekte.

7.3.4 Netzänderungsverfahren

Laut Radverkehrsplan ist für das Radverkehrsnetz ein sogenanntes Netzänderungsverfahren zu entwickeln, da das vorliegende Radverkehrsnetz durch die permanenten Veränderungen im Stadtgebiet (zum Beispiel durch den Wohnungsbau, die Anwendung des Konfliktlösungsmechanismus des MobG BE, etc.) situations- und anlassbezogen angepasst werden muss.

Der Radverkehrsplan benennt insbesondere die folgenden möglichen Gründe für Netzänderungen (Aufzählung nicht vollständig):

- bessere Umsetzbarkeit der angestrebten Qualitätsstandards,
- qualitätsgerechte Anpassung an städtebauliche Entwicklungen,
- Bewältigung von Konfliktslagen (§ 24 MobG BE, § 25 MobG BE),
- Belange des Umweltschutzes oder
- Erweiterung beziehungsweise Verbesserung der Möglichkeiten für den Radverkehr insbesondere durch das Vermeiden von Umwegen oder Wartezeiten.

Zur Bewertung und Umsetzung erforderlicher Anpassungen wurde im Jahr 2022 ein Netzänderungsverfahren entwickelt.

7.3.5 Gesamtsteuerung der Umsetzung des Radverkehrsplans Berlin

Die Gesamtsteuerung zur Umsetzung des Radverkehrsplans erfolgt durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr der SenMVKU. In diesem Rahmen hat sie unter anderem den jährlichen Fortschrittsbericht 2022 erstellt. Der aktuelle Umsetzungsstand der 123 Maßnahmen des Radverkehrsplans ist in Kapitel 6.1 dargestellt.

7.4 Fachliche Beratungsgremien

7.4.1 Landesebene

Der auf Landesebene bestehende FahrRat ist ein fachliches Beratungsgremium, das die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung seit vielen Jahren unterstützt. Der FahrRat bringt Akteurinnen und Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung zusammen (unter anderem Bezirksämter, Senatsverwaltungen, Verbände, Polizei und Wissenschaft), um den Radverkehr in der Stadt zu fördern und die Planung und Umsetzung von Maßnahmen voranzutreiben.

Im Jahr 2022 fanden zwei Sitzungen des FahrRats statt (am 25. März und 18. November). In diesen wurden neben dem Austausch zu aktuellen Projekten zwei Schwerpunktthemen vertieft. In der ersten Sitzung wurde die „Projekteinheit Radwege“ vorgestellt, die im Rahmen des Programms „100 Tage für Berlin“ geschaffen wurde um den Radwegeausbau zu beschleunigen (vergleiche 7.1). In der zweiten Sitzung wurden die verschiedenen Maßnahmen zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehr mit den Mitgliedern erörtert.

Aufgrund der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Infektionsschutzmaßnahmen fanden die Sitzungen im Jahr 2022 digital statt. Weitere Informationen zum FahrRat sind unter folgendem Link zu finden: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/akteure-und-gremien/beratungsgremium-fahrrat/>.

7.4.2 Bezirksebene

Auch in den Bezirken haben sich fachliche Beratungsgremien mit unterschiedlichen Bezeichnungen (FahrRat, AG Radverkehr, Mobilitätsrat oder Verkehrswenderat) etabliert.

Das MobG BE regelt in § 37, dass bezirkliche FahrRäte das zuständige Bezirksamt beraten sollen und größere Radverkehrsmaßnahmen mit den bezirklichen FahrRäten beraten werden. Die bezirklichen FahrRäte sollen nach Vorbild des Berliner FahrRats aufgebaut sein und sollen „Themen der Radverkehrspolitik“ behandeln.

Eine Abfrage bei den Bezirken sowie die Recherche auf den Websites der Beratungsgremien ergab für das Jahr 2022 den in Anlage 5 dargestellten Stand.

In sechs Bezirken gibt es Gremien, die sich ausschließlich mit dem Radverkehr beschäftigen. In vier Bezirken (Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Charlottenburg-Wilmersdorf, Steglitz Zehlendorf und Treptow-Köpenick) gibt es Gremien, die sich übergeordnet mit Mobilitätsthemen befassen.

8 ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2022 wurde mit der Umsetzung der Maßnahmen des Ende 2021 verabschiedeten Radverkehrsplans und darin enthaltenen Radverkehrsnetzes begonnen. Der Fortschrittsbericht 2022 zeigt die große Bandbreite der durchgeführten Aktivitäten in den verschiedenen Aktionsfeldern des Radverkehrsplans. Dazu zählt insbesondere der Ausbau der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr, aber auch flankierende Maßnahmen, wie eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und der signifikante Ausbau des Fahrradverleihsystems.

Die weitere Umsetzung des Radverkehrsplans ist ein wichtiger Schritt bei der Schaffung einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität im Land Berlin.

ANLAGE 1 - ANLAGE 5

ANLAGE 1

Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2022:
Überblick der fertiggestellten Maßnahmen

ANLAGE 2

Überblick über die seit 2018 fertiggestellten Grünbeschichtungen

ANLAGE 3

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

ANLAGE 4

Maßnahmenliste des Berliner Radverkehrsplans und Status der Umsetzung

ANLAGE 5

Beratungsgremien in den Bezirken

ANLAGE 1

Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2022:
Überblick der fertiggestellten Maßnahmen

Bezirk	Finanzierung	Maßnahme	Streckenlänge [km]
Mitte	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen in der Amrumer Straße zwischen Seestraße und Föhler Straße	0,6
Mitte	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen auf der Müllerstraße zwischen U Leopoldplatz und S+U Wedding und zwischen Lynarstraße und Schulstraße / Luxemburger Straße	0,6
Mitte	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Fahrradstraße in der Charlottenstraße zwischen Unter den Linden und Leipziger Straße	0,7
Mitte	Eigenfinanziert Bezirk	Fahrradstraße in der Antwerpener Straße zwischen Zeppelinplatz und Seestraße	0,7
Mitte	Eigenfinanziert Bezirk	Radfahrstreifen im Bereich der Hansabrücke / Altonaer Straße zwischen Levetzowstraße und Bachstraße	0,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Sanierung des Radwegs auf der Ostseite des Mehringdamms zwischen Bergmannstraße und Gneisenaustraße	0,2
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Baulich getrennter Radweg an der Stralauer Allee zwischen Ehrenbergstraße und Elsenstraße	0,5
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen auf der Frankfurter Allee zwischen Niederbarnimstraße und Jessnerstraße (nur Südseite)	0,5
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radfahrstreifen auf der Möckernstraße zwischen Tempelhofer Ufer und Yorckstraße - Westseite	0,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Sanierung des Radweges in der Oranienstraße zwischen Alte Jakobstraße und Stallschreiberstraße	0,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Verstetigung der Pop-Up-Anlage in der Kottbusser Straße zwischen Kottbusser Brücke und Kottbusser Tor (Geschützter Radfahrstreifen)	0,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Verstetigung der Pop-Up-Radanlage auf der Frankfurter Allee zwischen Voigtstraße und Proskauer Straße (Radfahrstreifen)	0,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen auf der Oberbaumbrücke und Oberbaumstraße zwischen Köpenicker Straße / Schlesische Straße und Mühlenstraße (beidseitig)	0,4
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen / Radfahrstreifen und Erneuerung der Fahrbahn mit lärmarmen Asphalt auf der Lichtenberger Straße zwischen Strausberger Platz und Landsberger Allee	0,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Sanierung des Radweges an der Blücherstraße / Zossener Straße im Knotenbereich (einschließlich LSA-Anpassung)	10 m
Pankow	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Fahrradstraße in der Stargarder Straße zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee	1,0
Pankow	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Fahrradstraße in der Oderberger Straße zwischen Schwedter Straße und Choriner Straße	0,5
Pankow	InfraVelo	Radfahrstreifen an der Grellstraße zwischen Prenzlauer Allee und Greifswalder Straße	0,5
Charlottenburg-Wilmersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radwegsanierung und -verbreiterung am Spandauer Damm von Spreetalallee bis Höhe Hausnummer 268	0,4
Charlottenburg-Wilmersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Sanierung des Radwegs an der Hardenbergstraße zwischen Jebensstraße und Joachimsthaler Straße	0,0
Charlottenburg-Wilmersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Sanierung der Radverkehrsanlagen am Salzufer zwischen Franklinstraße und Straße des 17. Juni	0,3
Charlottenburg-Wilmersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Öffnung der Fasanenstraße für Radfahrer in Gegenrichtung	0,3

Bezirk	Finanzierung	Maßnahme	Streckenlänge [km]
Charlottenburg-Wilmersdorf	Eigenfinanziert Bezirk	Sanierung des Radwegs am Tegeler Weg zwischen Max-Dohrn-Straße und der Mörschbrücke im Zuge der Fahrbahnsanierung	0,1
Charlottenburg-Wilmersdorf	InfraVelo	Radfahrstreifen in der Richard-Wagner-Straße zwischen Bismarckstraße und Otto-Suhr-Allee	0,5
Charlottenburg-Wilmersdorf	InfraVelo	Fahrradstraße in der Zillestraße / Krümme Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Bismarckstraße	0,3
Spandau	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Baulich getrennter Radweg an der Falkenseer Chaussee zwischen Zeppelinstraße und Germersheimer Weg	0,1
Steglitz-Zehlendorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	4 Meter breite Asphaltierung in der Mühlenstraße zwischen Kameradenweg und Gallwitzallee	0,2
Steglitz-Zehlendorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radfahrstreifen auf der südlichen Seite der Potsdamer Chaussee zwischen Lindenthaler Allee und Hohentwielsteig	0,4
Steglitz-Zehlendorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radfahrstreifen in der Kaiser-Wilhelm-Straße und Attilastraße zwischen Leonorenstraße und Steglitzer Damm	1,2
Steglitz-Zehlendorf	Eigenfinanziert Bezirk	Baulich getrennter Radweg an der Leonorenstraße zwischen Siemensstraße und Corneliusstraße	0,2
Steglitz-Zehlendorf	Eigenfinanziert Bezirk	Radfahrstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite in der Straße Unter den Eichen zwischen Am Fichtenberg und Wildenowstraße	0,3
Steglitz-Zehlendorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radfahrstreifen in der Albrechtstraße zwischen Haus Nr. 7 und Filandastraße - Nordseite	0,2
Tempelhof-Schöneberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen auf dem Tempelhofer Damm zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße	1,5
Tempelhof-Schöneberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Bülowstraße und Kleiststraße: Geschützter Radfahrstreifen zwischen An der Urania und Steinmetzstraße (beidseitig) sowie zwischen Dennewitzplatz und Steinmetzstraße (einseitig).	1,5
Tempelhof-Schöneberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Fahrradstraße im südlichen Teil der Bülowstraße zwischen Kulmer Straße und Yorkstraße.	0,2
Neukölln	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen in der Blaschkoallee beidseitig zwischen Britzer Damm und Riesestraße (Nordseite) beziehungsweise Buschkrugallee (Südseite)	0,6
Neukölln	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen an der Hermannstraße zwischen Glasower Straße und Thomasstraße	0,9
Neukölln	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Fahrradstraße in der Weserstraße zwischen Pannierstraße und Fuldastraße	0,5
Treptow-Köpenick	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radfahrstreifen an der Müggelheimer Straße von Wendenschlossstraße bis Grüne Trift / Pablo-Neruda-Straße (Südseite)	0,2
Treptow-Köpenick	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen auf dem Adlergestell (B 96a) zwischen Rudower Chaussee und Köpenicker Straße	0,5
Treptow-Köpenick	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Schutzstreifen in der Schnellerstraße zwischen Fennstraße und Bruno-Bürgel-Weg (beidseitig)	1,1
Treptow-Köpenick	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Geschützter Radfahrstreifen auf der Michael-Brückner-Straße - Adlergestell zwischen Brückenstraße und Rudower Chaussee	1,6
Treptow-Köpenick	Eigenfinanziert Bezirk	Schutzstreifen / Radfahrstreifen in der Richterstraße zwischen Am Falkenberg und S Grünau und auf der Bruno-Taut-Straße zwischen S Grünau bis circa Am Wiesenweg	0,4
Treptow-Köpenick	Eigenfinanziert Bezirk	Fahrradstraße auf der Bulgarischen Straße zwischen Neue Krugallee / Ecke Bundesstraße B96a bis zur Spree	0,2
Treptow-Köpenick	SenUMVK (Ingenieurbauwerke)	Gemeinsamer Rad- und Fußweg auf der Salvador-Allende-Brücke	0,1
Marzahn-Hellersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße	0,4
Marzahn-Hellersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Verbindung der beiden Tangentialrouten TR 6 / TR 7 zwischen Bitterfelder Straße und der Max-Hermann-Straße einschließlich Rampe an der Alfred-Döblin-Straße bis zur Bitterfelder Brücke	0,3

Bezirk	Finanzierung	Maßnahme	Streckenlänge [km]
Marzahn-Hellersdorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Radfahrstreifen in der Bitterfelder Straße (im Brückenbereich, südliche Richtungsfahrbahn, Fahrtrichtung Ost)	0,1
Lichtenberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Schutzstreifen in der Seddiner Straße zwischen Rhinstraße und Marzahner Chaussee	0,3
Lichtenberg	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Baulich getrennter Radweg an der Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türschmidtstraße	0,1
Lichtenberg	Eigenfinanziert Bezirk	Notsanierung des baulich getrennten Radwegs an der Indira-Gandhi-Straße zwischen HansasträÙe und Konrad-Wolf-StraÙe	1,2
Reinickendorf	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	Asphaltierung der Schulzendorfer Straße von Hermsdorfer Damm bis Zieselweg / Waldidyll	0,3
Reinickendorf	Eigenfinanziert Bezirk	Schutzstreifen auf der Hennigsdorfer Straße zwischen der Ruppiner Chaussee und HeiligenseestraÙe / Schulzendorfer Straße	1,9

ANLAGE 2

Überblick über die seit 2018 fertiggestellten Grünbeschichtungen

Bezirk	Straße	Streckenlänge [km]	Material
Mitte	Reinickendorfer Straße	1,3	Epoxidharz
Friedrichshain-Kreuzberg	Katzbachstraße	0,7	Kaltplastik
Friedrichshain-Kreuzberg	Proskauer Straße	0,5	Kaltplastik
Friedrichshain-Kreuzberg	Großbeerenstraße	0,6	Epoxidharz
Friedrichshain-Kreuzberg	Mehringdamm (westliche Seite)	0,3	Kaltplastik
Pankow	Kastanienallee	0,6	Kaltplastik
Pankow	Wichertstraße	0,7	Kaltplastik
Pankow	Wisbyer Straße	1,2	Epoxidharz
Pankow	Greifswalder Straße	1,1	Epoxidharz
Pankow	Berliner Straße	0,9	Kaltplastik
Pankow	Grellstraße	0,5	Grüner Asphalt
Charlottenburg-Wilmersdorf	Joachim-Friedrich-Straße	0,7	Epoxidharz
Charlottenburg-Wilmersdorf	Schlüterstraße	1,1	Epoxidharz
Charlottenburg-Wilmersdorf	1. Bauabschnitt Opernroute Nord	0,5	Kaltplastik
Steglitz-Zehlendorf	Habelschwerdter Allee	0,9	Kaltplastik
Steglitz-Zehlendorf	Schloßstraße	1,1	Kaltplastik
Tempelhof-Schöneberg	Rheinstraße	0,2	Kaltplastik
Neukölln	Lahnstraße	0,9	Kaltplastik
Neukölln	Werbellinstraße	0,8	Kaltplastik
Neukölln	Karl-Marx-Straße (2. Bauabschnitt)	0,3	Kaltplastik
Neukölln	Karl-Marx-Straße (1. Bauabschnitt)	1,3	Epoxidharz
Marzahn-Hellersdorf	Allee der Kosmonauten	0,7	Kaltplastik
Marzahn-Hellersdorf	Kreuzung Alt-Biesdorf / Märkische Allee	0,7	Kaltplastik
Marzahn-Hellersdorf	Alt-Biesdorf	0,1	Kaltplastik
Lichtenberg	Alt-Friedrichsfelde	0,3	Kaltplastik
Summe		17,7	

ANLAGE 3

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

Bezirk	Straße	Abschnitt	Freigabe
Marzahn-Hellersdorf	Alberichstraße	Hadubrandweg - Alfelder Straße	2003
Pankow	Schwedter Straße	Gleimstraße - Schwedter Steg von Nr. 76 bis Nr. 83	2005
Pankow	Norwegerstraße	Behmstraße - Bösebrücke, Nr. 1 bis Nr. 6, Finnländische Straße - Bösebrücke	2005
Charlottenburg-Wilmersdorf	Teufelsseechaussee	Teufelsseestraße - Grunewald (beziehungsweise Nr. 13 und Baumnummer 1)	2007
Friedrichshain-Kreuzberg	Orankeweg	Hansastraße - Orankestraße	2007
Friedrichshain-Kreuzberg	Bergmannstraße	52 - 72, Knoten Schleiermacherstraße - Südsterne	2009
Lichtenberg	Grüne Trift	Lindenberger Straße - Ahornweg	2009
Mitte	Linienstraße	Oranienburger Straße - Große Hamburger Straße, Koppenplatz - Karl-Liebknecht-Straße	2009
Mitte	Max-Beer-Straße	Münzstraße - Linienstraße	2009
Mitte	Rochstraße	Münzstraße - Rosenstraße	2009
Spandau	Elkartweg	Werderstraße - Aalemannkanal	2009
Charlottenburg-Wilmersdorf	Prinzregentenstraße	komplett - zwischen Nr. 1b-30, 97-67, Waghäuser Straße - Am Volkspark, Wexstraße - Durlacher Straße	2012
Lichtenberg	Hönower Weg	(Verlängerung Fahrradstraße Zobtener Straße) Zobtener Straße - Neuer Feldweg (s. a. Nr. 16)	2012
Lichtenberg	Zobtener Straße	Schlichtallee - Hönower Weg (s. a. Nr. 14)	2012
Mitte	Gormannstraße	Zehdenicker Straße - Weinmeister Straße	2012
Mitte / Pankow	Choriner Straße	Schwedter Straße - Schönhauser Allee, Haus Nr. 19 (ggü 64a) und 41 (ggü 42) und Zehdenicker Straße - Schwedter Straße	2012
Treptow-Köpenick	Wiesenpromenade	Hirschgartenstraße - Hirschsprung	2013
Steglitz-Zehlendorf	Lauenburger Straße		2016
Steglitz-Zehlendorf	Sedanstraße		2016
Neukölln	Weserstraße	Kottbusser Damm - Pannierstraße	2017
Neukölln	Pflügerstraße	Pannierstraße - Weichselplatz	2018
Neukölln	Weigandufer	Weichselplatz - Treptower Straße	2018
Lichtenberg	Hegemeisterweg	Rummelsburger Landstraße - Gleyeweg	2019
Friedrichshain-Kreuzberg	Grimmstraße		2020
Pankow	Ossietzkystraße		2020
Friedrichshain-Kreuzberg	Mariannenplatz		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Mariannenstraße		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Körtestraße		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Palisadenstraße		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Weidenweg		2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Rigaer Straße		2021
Mitte	Kameruner Straße	Müllerstraße - Togostraße	2021
Mitte	Togostraße	Seestraße - Kameruner Straße	2021
Neukölln	Herrfurthstraße		2021
Mitte	Charlottenstraße	Unter den Linden - Leipziger Straße	2022
Mitte	Antwerpener Straße	Zeppelinplatz - Seestraße	2022
Pankow	Stargarder Straße	Schönhauser Allee - Prenzlauer Allee	2022
Pankow	Oderberger Straße	Schwedter Straße - Choriner Straße	2022
Charlottenburg-Wilmersdorf	Opernroute Nord (1. BA) Richard-Wagner-Straße	Bismarckstraße - Otto-Suhr-Allee	2022
Neukölln	Weserstraße	Pannierstraße - Fuldaer Straße	2022
Tempelhof-Schöneberg	Kleiststraße	Bülowstraße / An der Urania - Yorckstraße	2022
Treptow-Köpenick	Bulgarische Straße	Neue Krugallee - Spree	2022

ANLAGE 4

Maßnahmenliste des Berliner Radverkehrsplans und Status der Umsetzung

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	Fristgerecht - in Bearbeitung
2	Laufende Aufgabe der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung: Prüfung und Auswertung der weiteren Hinweise der verschiedenen beteiligten Gremien sowie entsprechende Anpassung des Netzentwurfs	Umgesetzt, weiter in Bearbeitung
3	Realisierung des Radverkehrsnetzes Berlin: Umsetzung der zugehörigen Qualitätsstandards und Einhaltung entsprechender Erschließungsstandards. Die Qualitätsstandards gelten in den Abschnitten des Berliner Stadtgrüns nicht.	Fristgerecht - in Bearbeitung und Prüfung
4	Generelle Berücksichtigung des Radverkehrsnetzes Berlin bei konzeptionellen, planerischen und baulichen Maßnahmen anderer Akteurinnen und Akteure sowie bei anderen Themengebieten	In Anwendung, weiter in Bearbeitung / Prüfung
5	Festlegung der konkreten und streckenbezogenen Maßnahmenplanung erst bei der jeweiligen Detailplanung und Umsetzung der einzelnen Abschnitte des Netzes vor Ort mit den entsprechenden Baulastträgern und weiteren relevanten Beteiligten	In Anwendung und weiterer Bearbeitung / Prüfung
6	Konkretisierung des Handlungsbedarfs und der Kosten nach Maßnahmentypen im Rahmen eines straßenscharfen Maßnahmenplans im Jahr 2021 für das Radvorrangnetz, inklusive genauerer Analyse der Vor-Ort-Bedingungen	Umgesetzt
7	Die im Radverkehrsplan für das Radverkehrsnetz festgeschriebenen Standards gelten in den Netzabschnitten des Berliner Stadtgrün nicht	In Anwendung und weiterer Bearbeitung
8	Weiterer Ausbau der Radfernwege	Fristgerecht - in Bearbeitung
9	Anbindung neuer Entwicklungsräume, zum Beispiel 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.	Fristgerecht - in Bearbeitung
10	Prüfung, gegebenenfalls Umsetzung und Dokumentation von Netzänderungsanträgen durch einen betroffenen Baulastträger im Radvorrang- und Ergänzungsnetz gemäß der im Radverkehrsplan 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 Fahrradrouthenetzes durch das Radverkehrsnetz Berlin	Umgesetzt
14	Weiterführung beziehungsweise Fertigstellung der vor Inkrafttreten des Radverkehrsplans begonnenen Projekte, die auf dem alten Radverkehrsnetz basieren. Begonnene Projekte sind solche, für die bei Inkrafttreten des Radverkehrsplans bereits Planungsleistungen erheblichen Umfangs erbracht oder beauftragt worden sind.	In Anwendung
15	Ab Inkrafttreten des Radverkehrsplans Realisierung des neuen Radverkehrsnetzes unter Anwendung der entsprechenden Standards	In Anwendung und weiterer Bearbeitung / Prüfung
Kategorie: Standards zur Führung des Radverkehrs		
16	Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS, 2019) durch das Land Berlin	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
17	Erarbeitung eines methodischen Ansatzes, der Prognosen zur künftigen Radverkehrsstärke auf den einzelnen Abschnitten des Netzes ermöglicht	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
18	Weiterentwicklung methodischer Grundlagen im Radverkehr im Rahmen von Modellprojekten	Nicht fristgerecht - bisher nicht in Bearbeitung

Lfd. Nr.	Maßnahme	Status
19	Prüfung der angebotenen Kapazitäten bei steigendem Radverkehrsaufkommen, unabhängig von der Netzhierarchie. Verfahren zur Kapazitätsbemessung sind noch in der Entwicklung. Nach Einführung eines berlinweiten Verfahrens werden, unabhängig von der Netzfunktion, die entsprechenden Standards an die zu erwartenden Steigerungen im Radverkehr berücksichtigt.	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
20	Bei der Umsetzung des Radverkehrsnetzes Berlin ist der für die jeweilige Netzkategorie definierte Standard anzuwenden (Standards gelten nicht im Berliner Stadtgrün).	In Anwendung und weiterer Bearbeitung
21	Stehen bei Radverkehrsplanungen weitere Flächen zur Verfügung, sind diese vorrangig der Radverkehrsführung zuzuschlagen.	In Anwendung und weiterer Bearbeitung
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	Fristgerecht - in Bearbeitung
24	Verwendung weniger, leicht verständlicher Elemente der Infrastruktur (insbesondere Furtmarkierungen, Bordführungen, Piktogramme, Lichtsignale und Verkehrszeichen)	In Anwendung
25	Bei der Einrichtung oder Veränderung von Radverkehrsanlagen auf der Strecke direkte Mitplanung oder entsprechende Anpassung der sich anschließenden Knotenpunkte; Ausnahmen müssen begründet werden und sind nur dann möglich, wenn sich die Umsetzung der Radverkehrsanlage auf der Strecke sonst relevant verzögern würde.	Bisher nicht in Anwendung
26	Priorisierung durchgängiger Verbindungen bei der Maßnahmenentwicklung	In Anwendung und Überprüfung
27	Prüfung der Ausweitung und Anordnung von Tempo 30 zugunsten der Verkehrssicherheit durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer regelmäßigen Aufgabenwahrnehmung	Vorgabe in Anwendung, Überprüfung
28	Einsatz des Landes Berlin auf Bundesebene für die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30	Überprüfung
29	Entwicklung eines Handbuchs mit Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen und ihrer städtebaulichen Integration	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
30	Bestehende und neue Wohnquartiere sind von quartiersfremdem Kfz-Durchgangsverkehr möglichst freizuhalten, unter anderem durch bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen.	In Anwendung, Überprüfung
31	Entlastung der Wohnbereiche besonders vom motorisierten Verkehr, zum Beispiel über eine Hierarchisierung des Straßennetzes, weitgehend autofreie Gestaltung neuer Wohnquartiere	Fristgerecht - in Bearbeitung
32	Sammlung und Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs weitgehend außerhalb des öffentlichen Raums am Rand des Plangebietes (zum Beispiel Quartiersgaragen)	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung, Überprüfung
33	Anwendung der entsprechenden Standards für Hauptverkehrsstraßen im Radvorrangnetz; Anwendung des Basis-Standards für alle anderen Hauptverkehrsstraßen	In Anwendung, Überprüfung
34	Priorisierung bei Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen entsprechend der Vorgaben im Radverkehrsplan	In Anwendung, Überprüfung
35	Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für die Anlage und Sanierung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	Umgesetzt
36	Stadtweite Bestandsaufnahmen von Einbahnstraßen mit Empfehlungen für die Umsetzung einer Öffnung für den Radverkehr	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
37	Prüfung einer Einbahnstraßenführung für Kfz bei der Neuanlage, Sanierung oder Verbreiterung von Radverkehrsanlagen	Nicht in Anwendung
38	Umsetzung [Anmerkung: Grünbeschichtung] nur solcher Maßnahmen, bei denen sich Radverkehrsanlagen verbreitern lassen oder die bei Neuanlage den Standards entsprechen.	In Anwendung
39	Berücksichtigung der im Radverkehrsplan 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

Lfd. Nr.	Maßnahme	Status
41	Prüfung und Anwendung der im Radverkehrsplan unter 3.3.4.2 genannten Entwurfskriterien bei Knotenpunkten mit LSA (Lichtsignalanlagen) entsprechend des jeweiligen Kreuzungstyps	In Anwendung
42	Durchführungen weiterer Untersuchungen des Kreuzungstyps a. zum Sichtfeld auf geradeausfahrenden Radverkehr	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
43	Systematische Überprüfung der bestehenden Radfahrstreifen in Mittellage mit Blick auf mögliche kurzfristige Verbesserungen	In Regelaufgabe überführt
44	Durchführung beziehungsweise Beginn zweier Modellversuche in Anlehnung an niederländisches Kreuzungsdesign unter Federführung der für straßenverkehrsbehördliche Anordnung zuständigen Abteilung	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
45	Prüfung, und nach Möglichkeit Umsetzung, der Einführung von getrennten Signalisierungen bei jeglichen Veränderungen an LSA, um Konflikte zwischen dem geradeausfahrenden Radverkehr und dem nach rechts abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr zu vermeiden	In Anwendung
46	Künftig Einbeziehung des Radverkehrs in die Bemessung verkehrsabhängiger LSA-Steuerungen	In Anwendung
47	Erstellung einer Liste der zu koordinierenden Knotenpunkte sowie deren sukzessive Umsetzung	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
48	Erstellung einer Arbeitshilfe für die umsetzenden Stellen und deren verantwortliche Planerinnen und Planer sowie Fachleute in beauftragten Planungsbüros, die zu einheitlichen Vorgehensweisen beitragen, und so die Akzeptanz der Maßnahmen und die Begreifbarkeit der Infrastruktur sicherstellen soll	Nicht fristgerecht - nicht 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	Fristgerecht - in Bearbeitung
50	Verstärkte Einrichtung und Kontrolle von Liefer- und Ladeverkehrsflächen sowie von Flächen zum Kurzzeitparken an Hauptverkehrsstraßen	Fristgerecht - in Bearbeitung
51	Überarbeitung der Reinigungssystematik unter Berücksichtigung des Vorrangnetzes des Radverkehrs, mit besonderem Fokus auf die im Vorrangnetz wichtigen Nebenstraßen	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
52	Erstellung eines speziellen Winterdienstkonzepts für das Radvorrangnetz	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
53	Berücksichtigung des Radvorrangnetzes und aller Fahrradstraßen in der höchsten Priorität für die Schneeräumung	Noch nicht in Anwendung
54	Durchführung eines Pilotprojekts zur Glättebeseitigung von Radverkehrsanlagen im Seitenraum (abhängig von Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen)	Abgebrochen
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	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
Kategorie: Fahrradparken		
58	Erarbeitung und Veröffentlichung eines Leitfadens „Fahrradparken“	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
59	Entwicklung und Einführung einer neuen Ausführungsvorschrift zum Fahrradparken (AV Fahrradparken)	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
60	Erarbeitung einer Handlungsempfehlung zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf bisherigen Parkständen für den übrigen Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn, einschließlich der erforderlichen Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung (unter anderem an geeigneten Knotenpunkten, Einmündungen und Gehwegvorstreckungen), sowie entsprechende Anpassung der finanziellen Förderung	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
61	Erstellung eines Regelplans für das Parken von Lastenfahrrädern auf der Fahrbahn im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 50 Kilometer pro Stunde	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung

Lfd. Nr.	Maßnahme	Status
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	Fristgerecht - in Bearbeitung
63	Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die kombinierte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie entsprechende Maßnahmen	Fristgerecht - in Bearbeitung
64	Entwicklung eines Verfahrens zur kartografischen und digitalen Darstellung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
65	Veröffentlichung der Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalyse „Fahrradparken“	Umgesetzt
66	Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie (mit Auswahlkriterien) für den Ausbau des Angebots an Fahrradabstellanlagen an Zugängen zum ÖPNV und Fernverkehr	Fristgerecht - in Bearbeitung
67	Schaffung eines neuen Förderprogramms „Fahrradparken 24/7 an Berliner S- und U-Bahnhöfen“	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
68	Prioritäre Planung und Bau von fünf Fahrradparkhäusern oder Fahrradstationen an folgenden Standorten: Bahnhof Ostkreuz, Bahnhof Zehlendorf, Bahnhof Haselhorst, Bahnhof Pankow und Stuttgarter Platz	Fristgerecht - in Bearbeitung
69	Planung und Bau von bis zu neun zusätzlichen Fahrradparkhäusern/	Fristgerecht - in Bearbeitung
70	Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen an ÖV-Stationen, insbesondere überdachter Doppelstockparker	Fristgerecht - in Bearbeitung
71	Gründung eines Arbeitskreises mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, S-Bahn Berlin, DB Netz, DB Station & Service und GB infraVelo, insbesondere zur Maßnahmenabstimmung und Ermittlung verfügbarer Flächen	In Regelaufgabe überführt
72	Entwicklung eines Verfahrens zur kartografischen und digitalen Darstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugängen zum Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr sowie jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse	Fristgerecht - in Bearbeitung
73	Prüfung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen an vorhandenen U-Bahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
74	Konzepterstellung für temporäre Fahrradabstellanlagen an Standorten, an denen Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen geplant sind, einschließlich Umsetzung	Fristgerecht - in Bearbeitung
75	Entwicklung und Durchführung eines neuen Förderprogramms für Fahrradabstellanlagen im privaten Raum und in privaten Gebäuden	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
76	Überprüfung der Richtzahlen für Fahrradstellplätze in der AV Stellplätze gemäß BauO Bln sowie Evaluation der Umsetzung	In Regelaufgabe überführt
77	Überprüfung der Regelungen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen vor dem Baugrundstück und zu den Ablösebeträgen gemäß BauO Bln	In Regelaufgabe überführt
78	Veröffentlichung der Anzahl und der Standorte der Fahrradabstellanlagen, die nicht auf dem Baugrundstück errichtet wurden, einschließlich der Ablösebeträge	In Regelaufgabe überführt
79	Entwicklung, Einführung und Einsatz eines stadtweiten Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystems für gesicherte Fahrradabstellanlagen	Fristgerecht - in Bearbeitung
80	Umsetzung der Projektergebnisse des GPO-Teilprojektes „Beseitigung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen sowie Abfallfahrzeugen“ für das Anliegen „Schrottfahrräder“	Fristgerecht - in Bearbeitung
81	Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur verbesserten Verknüpfung von Fahrradparken und Städte-, Wohnungs- und Verkehrsbau	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung

Lfd. Nr.	Maßnahme	Status
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 verkehrsplannerische Informationen, ebenso zu Baumaßnahmen beziehungsweise serviceorientierten Angaben	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
84	Ausbau der zentralen Datenbank der GB infraVelo GmbH zur digitalen Veröffentlichung von Infrastrukturmaßnahmen	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
85	Durchführung des Projekts „Detailnetz 2.0“ zur Erfassung des Bestands des vorhandenen Radwegenetzes mit allen notwendigen Basisinformationen	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
86	Mittelfristig Aufbau einer neuen, öffentlichen Austauschplattform für alle verkehrsrelevanten Daten, mit Informationen zum Radverkehr	Umgesetzt
87	Jährliche Veröffentlichung wesentlicher Entwicklungen und Maßnahmenstände in einem Fortschrittsbericht Radverkehr	In Regelaufgabe überführt
88	Einführung und Weiterentwicklung einer neuen, prägnant gestalteten Dachmarke zum Radverkehr; Nutzung für mehrere Anwendungsbereiche, unter anderem auf Informations- und Werbematerialien oder an Fahrradstationen	Umgesetzt
89	Inbetriebnahme der ersten Fahrrad-Barometer in Berlin, sowie weiterer Ausbau des Angebots	Fristgerecht - in Bearbeitung
90	Fortsetzung und Ausbau des „Engagementpreises Fahrrad Berlin“ zur Auszeichnung erfolgreicher Projekte im Bereich Radverkehr	In Regelaufgabe überführt
91	Konzeption und Umsetzung von kontinuierlichen, zielgruppenorientierten Kommunikationsmaßnahmen zur Aktivierung von Radfahrenden mittels Service-Themen	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
92	Einführung zentraler Servicethemen, wie zum Beispiel die Einführung neuer Fahrradparkangebote, etwa Buchungssystem und Fahrradparkhaus	Fristgerecht - in Bearbeitung
93	Schaffung weiterer Anreize zur Verhaltensänderung, beispielsweise durch Wettbewerbe, Aktionswochen oder Bonussysteme	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
94	Fortsetzung der Aktion „Stadtradeln“	In Regelaufgabe überführt
95	Unterstützung von Angeboten Dritter	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
96	Prüfung der Erweiterung des Angebots an Leihfahrrädern auch außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings, um sich einer Gleichwertigkeit von Mobilitätsangeboten anzunähern	Fristgerecht - in Bearbeitung
97	Stetiger Austausch mit den Anbietern von Leihfahrrädern, um die Situation des Abstellens in Hinblick auf die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu optimieren	In Regelaufgabe überführt
98	Prüfung der Integration des Leihfahrradsystems in das Tarifsystem des VBB im Vorfeld der nächsten Vergabe des öffentlichen Berliner Fahrradverleihsystems	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
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	Umgesetzt
102	Kommunikationsmaßnahmen zu ausgewählten Schwerpunktthemen, etwa Abbiegesituationen oder Dooring-Unfälle	Fristgerecht - 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	Nicht fristgerecht - nicht in Bearbeitung
105	Regelmäßige Aktualisierung, Anpassung und Fortschreibung der Leitlinien	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
106	Regelmäßige Teilnahme des Landes Berlin an der Fahrrad-Monitor-Studie, mindestens bis zur nächsten Fortschreibung des Radverkehrsplans (alle zwei Jahre)	In Regelaufgabe überführt

Lfd. Nr.	Maßnahme	Status
107	Ermittlung des subjektiven Sicherheitsempfindens entweder im Kontext von regulären Evaluationen zu Maßnahmen der Unfallkommission, die sich explizit aus der Anzahl an Radverkehrsunfällen beziehungsweise 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).	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
108	Durchführung von Evaluationen bei der Erprobung neuer Gestaltungsansätze	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
109	Anwendung des bestehenden methodischen Ansatzes gemäß der formalen Verfahrensvorschriften	In Anwendung, Überprüfung
110	Ermittlung der Reichweite kommunikativer Maßnahmen und Ermittlung der Wirkung	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
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 Radverkehrsplans	Fristgerecht - nicht in Bearbeitung
113	Teilnahme an „Mobilität in Städten - SrV 2023“	Fristgerecht - in Bearbeitung
114	Festlegung einer für die Gesamtsteuerung zuständigen Stelle, die in regelmäßigen Steuerungsrunden zum Stand der Umsetzung berichtet und Entscheidungen herbeiführt	Umgesetzt
115	Sicherung entsprechender finanzieller Mittel zur Umsetzung der im Radverkehrsplan verankerten Maßnahmen über künftige Haushaltsanmeldungen sowie die Investitionsplanung	In Anwendung
116	Konkretisierung des Personalbedarfs für die Umsetzung der im Radverkehrsplan verankerten Maßnahmen	Umgesetzt
117	Operationalisierung der Abwägungsentscheidungen bei Planungsprozessen	Nicht fristgerecht - in Bearbeitung
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	In Regelaufgabe überführt
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“	Fristgerecht - in Bearbeitung

ANLAGE 5

Stand der Umsetzung Radfernwege

Bezirk	Name	Anzahl Termine 2022	Schwerpunkthemen	Zusammensetzung
Mitte	Mobilitätsrat	6 (+ Radtour und Spaziergang)	Allgemein: Kiezblocks, Radverkehr, Fußverkehr, Sachstandsberichte Spezifisch u. a.: Planung von Fahrradstraßen, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Arbeit des Ordnungsamtes - Fokus Straßenverkehr, Prozess der Kiezblockauswahl, Rad- und Fußverkehrsführung an Baustellen, Bedürfnisse mobilitäts- und sinneseingeschränkter Menschen	Verwaltung (SGA, Ordnungsamt), Bezirksstadträtin, BVV-Fraktionen, SenMVKU, Interessensvertretungen (ADFC, BUND, Changing Cities, FUSS, VCD Nordost), Weitere (BVG, infraVelo, Seniorenvertretung, Behindertenbeirat, Frauenbeirat Stadtplanung, Bezirksschülerinnen- und Bezirksschülerausschuss, Stadtteilvertretungen: menschl. Leben im Parkviertel, Turmstraße), Gäste (BA Mitte Klimaschutzbeauftragte, BA Mitte Schulwegsicherung)
Friedrichshain-Kreuzberg	Verkehrswende-Rat	2	Sachstandsberichte zu geplanten und laufenden Maßnahmen / Projekten des SGA im Bereich der Mobilitätswende, Überblick Radverkehrsprojekte 2022, Parkraummanagement und digitale Parkraumüberwachung, Nächste Schritte zur Erhöhung der Schulwegsicherheit	Verwaltung (SGA, Ordnungsamt, Behindertenbeauftragte, Frauenbeauftragte, Vertreter des Bezirks im landesweiten FahrRat und Fußverkehrsrat), Stadträtin für Verkehr, BVV-Fraktionen, Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Stadtteilbüro Friedrichshain, Stadtteilbüro Kreuzberg, Jugendverkehrsschule, infraVelo, BVG, Polizei, Feuerwehr, Interessensvertretungen (ADFC, BUND, VCD, Fuß e.V., IHK, Handwerkskammer, Changing Cities, Bezirksschülerinnen- und Bezirksschülerausschuss, Kinder- / Jugendbeteiligungsbüro, Seniorinnen- und Seniorenvertretung, Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt, Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS))
Pankow	FahrRat	2	Sachstände zu den Planungen des Bezirksamts, Fahrradstraßen, Projekteinheit Radwege, Einzelprojekte	Verwaltung (SGA, Stadtentwicklungsamt), Bezirksstadträtin, BVV-Fraktionen (Mitglieder Mobilitätsausschuss), infraVelo, Interessensvertretungen (ADFC, VCD, ADAC, BUND, Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow / changing cities)

Bezirk	Name	Anzahl Termine 2022	Schwerpunkthemen	Zusammensetzung
Charlottenburg-Wilmersdorf	MobilitätsRat	4	Konstituierung des Gremiums „MobilitätsRat“, Sachstände zu den Vorhaben des Straßen- und Grünflächenamtes (SGA), Themenwünsche der Teilnehmenden, Radverkehrsplan, Priorisierungskonzept, Netzänderungsverfahren, Kiezkonzepte, Gehwegparken, Schulwegsicherheit	Verwaltung (SGA), Bezirksstadtrat, BVV-Fraktionen, SenUMVK, infraVelo, Polizei, BVG, Interessensvertretungen und Verbände (ADFC, ADAC, BUND, Changing Cities e.V., FUSS e.V., IHK, VCD, Bezirkselfernauschuss Schulen, Bezirkselfernauschuss Kita, Beirat für Menschen mit Behinderung, Seniorenvertretung, Kinder- und Jugendparlament)
Spandau	Bis 2020: FahrRat geplant: Mobilitätsrat	0	--	--
Steglitz-Zehlendorf	Mobilitätsrat	4	Sachstände zu den Vorhaben des Straßen- und Grünflächenamtes (SGA) im Bereich Rad- und Fußverkehr, Themenwünsche der Teilnehmenden (z. B. Radverkehrsplan Berlin, Elektrokleinstfahrzeuge, Parkraumbewirtschaftung, Einzelprojekte)	Verwaltung (SGA), Bezirksstadtrat, BVV -Fraktionen, SenUMVK, GB infraVelo GmbH, Polizei Berlin, BVG, Verbände und Interessensvertretungen: ADAC, ADFC, BUND, VCD, FURad (Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt der FU Berlin), FUSS e. V., Seniorenvertretung Steglitz-Zehlendorf Beauftragte für Menschen mit Behinderung, Bezirkselfernauschuss (BEA), Koordinierungsstelle für Kinder- und Jugendbeteiligung (KiJub), Sachkundige Bürgerinnen und Bürger
Tempelhof-Schöneberg	FahrRat	3	Handjerystraße, Fahrradparken im Bezirk, Projekteinheit Radwege, Radverkehrsplan, Einbindung des FahrRat in die Arbeit des Bezirks	Verwaltung (SGA), Bezirksstadträtin, Parteien, SenUMVK, Polizei, InfraVelo, BVG, Interessensvertretungen (ADFC mit Stadtteilgruppen, Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg, Changing Cities, FUSS e.V., IHK, VCD, Beirat von und für Menschen mit Behinderung, Seniorenvertretung, Grüne Radler Berlin, Bürgerinnen und Bürger ohne Verbandszugehörigkeit, KiezFahren)
Neukölln	Fahr-Rat	3	Sachstandsbericht zu geplanten und laufenden Maßnahmen und weitere Themen nach Bedarf	Verwaltung (SGA, Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt) BVV-Fraktionen, BVG, Polizei, Interessensvertretungen (ADFC, Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln (changing cities), Initiative "Hermannstraße 4 alle", VCD Nord-Ost, BUND, der Schülerinnen- und Schülervertretung

Bezirk	Name	Anzahl Termine 2022	Schwerpunkthemen	Zusammensetzung
Treptow-Köpenick	Arbeitsgruppe Mobilität	1	Fußverkehrsplan	Verwaltung (SGA, Ordnungsamt, Stadtentwicklungsamt), Bezirksstadträtin, BVV-Fraktionen, SenUMVK, Interessensvertretungen (ADFC, VCD) sowie für den Radverkehr zuständige Mitarbeitende verschiedener Dienststellen des Bezirksamtes Treptow-Köpenick (Straßen- und Grünflächenamt, Ordnungsamt, Stadtentwicklungsamt)
Marzahn-Hellersdorf	FahrRat	6	Sachstandsbericht zu geplanten und laufenden Maßnahmen / Projekten, neue Ideen zur Förderung des Radverkehrs im Bezirk, weitere Themen nach Bedarf	Verwaltung, BVV-Fraktionen, Interessensvertretungen (ADFC, BUND, BVG, Polizei, Nabu, infraVelo, Radbezirk MaHe.de, Fridays for Future)
Lichtenberg	FahrRat	2 (+ Radtour)	Berichte über die Steuerungsrunde mit SenMVKU, aktuell laufende und in Planung befindliche Projekte, Bericht zur Projekteinheit Radweg und zum Priorisierungskonzept, Themen und Fragen der Mitglieder des FahrRats, Vorschläge für Fahrradabstellanlagen, Fragen zum Radverkehrsnetz	Verwaltung (SGA), BVV-Fraktionen, Interessensvertretungen (Förderverein Orankesee, Umweltbüro Lichtenberg, Karlshorst e.V., Kaskel-Kietzblock, Kiezforum Rummelsburger Bucht, ADFC, Netzwerk Polizei A 31, A64, Fahrradfreundliches Lichtenberg, Changing-cities, VCD NordOst, Carlseshorst, Beauftragt für Menschen mit Behinderung)
Reinickendorf	FahrRat + Mobilitätsrat	2	Radverkehrsplan / Radnetz Berlin, Radnetze der Verbände und prioritär umzusetzende Projekte für eine grundlegende Nord-Süd und Ost-West Verbindung im Bezirk	Verwaltung (SGA), Baustadträtin und deren Referentin, Interessensvertretungen (ADFC, VCD)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Jahresausbauziele zur Errichtung des Radverkehrsnetzes Berlin	6
Abbildung 2:	2022 fertiggestellte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz (in Prozent)	10
Abbildung 3:	2022 umgesetzte und geplante Streckenlänge nach Bezirken	10
Abbildung 4:	Umgesetzte und geplante Strecken nach Lage innerhalb/außerhalb des S-Bahn-Rings	11
Abbildung 5:	Umsetzung geschützter Radfahrstreifen im Jahr 2022	13
Abbildung 6:	Realisierung und Planung von Fahrradstraßen im Jahr 2022 nach Bezirken	15
Abbildung 7:	Anzahl der Fahrradstraßen in Berlin	15
Abbildung 8:	2022 im Vorrangnetz umgesetzte Strecken und Qualitätsstandard.....	16
Abbildung 9:	2022 im Vorrangnetz umgesetzte Streckenlänge und Qualitätsstandard nach Bezirken.....	17
Abbildung 10:	Entwicklung des bezirklichen Radverkehrsprogramms 2017 bis 2022.....	18
Abbildung 11:	Übersichtskarte Trassenkorridore möglicher Radschnellverbindungen	20
Abbildung 12:	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2022 (Stellplätze, Berlin gesamt)	22
Abbildung 13:	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ nach Bezirken (neue Stellplätze 2022, Berlin gesamt).....	23
Abbildung 14:	Entwicklung des Leihradsystems seit 2017	31
Abbildung 15:	2021 und 2022 durch die Fahrradstaffeln und Fahrradstreifen sanktionierte Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Verkehrsbeteiligung	34
Abbildung 16:	Fahrraddiebstähle (inklusive unbefugter Inanspruchnahme) und Aufklärungsquote seit 2016.....	35
Abbildung 17:	Umsetzung des Berliner Radverkehrsplans.....	36
Abbildung 18:	Radverkehrsaufkommen an Pegelpunkten und Dauerzählstellen zum Bezugsjahr 2017.....	37
Abbildung 19:	Radverkehrsunfälle: Anzahl Unfälle und verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer (2017 bis 2022)	38
Abbildung 20:	Radverkehrsunfälle 2022 nach Konfliktgegnerinnen und Konfliktgegnern	39
Abbildung 21:	Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern nach Konfliktgegnerinnen und Konfliktgegnern.....	40
Abbildung 22:	Unfälle mit getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern nach Konfliktgegnern (2017 bis 2022).....	41
Abbildung 23:	Hauptverursachende bei Radverkehrsunfällen mit Beteiligung von Kfz und Fußgängerinnen und Fußgängern.....	41
Abbildung 24:	Unfalltypen der Unfälle mit schwerverletzten oder getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern	42
Abbildung 25:	Alter der schwer oder tödlich verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer	42
Abbildung 26:	Entwicklung der Haushaltsmittel 2017 bis 2022 (ohne Mittel für Personal).....	47

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Neubau und Verbesserung von Strecken für den Radverkehr in 2022.....	8
Tabelle 2:	Durch die „Projekteinheit Radwege 2022“ geplante und angeordnete Strecken	9
Tabelle 3:	2022 umgesetzte Strecken differenziert nach der Zuordnung im Berliner Radverkehrsnetz	9
Tabelle 4:	Art der im Jahr 2022 insgesamt umgesetzten und geplanten Strecken.....	12
Tabelle 5:	2022 im Sonderprogramm Grünbeschichtungen der infraVelo abgeschlossene und geplante Maßnahmen	14
Tabelle 6:	Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes im Bezirklichen Radverkehrsprogramms.....	17
Tabelle 7:	Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr	19
Tabelle 8:	Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen und Stand	20
Tabelle 9:	Fahrradabstellplätze vor dem Grundstück und finanzielle Ablösung von Fahrradstellplätzen im Jahr 2022.....	26
Tabelle 10:	Fahrradbarometer: Standorte und Anzahl Radfahrende	29
Tabelle 11:	Stationsverteilung des Öffentlichen Leihfahrradsystems 2022	32
Tabelle 12:	Festgestellte Tatbestände und eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen von Fahrzeugen	33
Tabelle 13:	Personelle Ausstattung der Bezirke.....	43
Tabelle 14:	Finanzen zur Förderung des Radverkehrs	45

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku



twitter.com/senmvkuberlin



[instagram.com/senmvkuberlin](https://www.instagram.com/senmvkuberlin)

Berlin, 07/2023