

18. Wahlperiode

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Vorgaben für die Radverkehrsplanung

Der Senat von Berlin
SenUVK - StS KRF1-
Tel.: 9025-2106

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e

- zur Kenntnisnahme -

des Senats von Berlin

über

Vorgaben für die Radverkehrsplanung

Der Senat legt die als Anlage beigefügten Vorgaben für die Radverkehrsplanung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Berlin, den 17. Februar 2021

Der Senat von Berlin

Michael Müller

Regierender Bürgermeister

R. Günther

Senatorin für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Vorgaben für die Radverkehrsplanung

Inhalt

Präambel	3
I Prozessablauf	3
II Vorgaben für die Radverkehrsplanung	4
1. Struktur des Radverkehrsnetzes	4
2. Infrastruktur	5
2.1 Radschnellverbindungen	5
2.2 Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	6
2.3 Fahrradstraßen, Nebenstraßen, Sonderwege	8
2.4 Knotenpunkte.....	9
2.5 Abstellanlagen.....	10
2.6 Ressortübergreifende Zusammenarbeit.....	10
3. Service und Betrieb.....	11
3.1 Erhalt und Sanierung.....	11
3.2 Freihalten von Radverkehrsanlagen	11
3.3 Baustellen.....	11
3.4 Leihfahrräder.....	11
3.5 Öffentlichkeitsarbeit	12
3.6 Sammlung und Darstellung von Informationen	12
3.7 Dauerzählstellen.....	13
4. Fortbildungen.....	13
5. Evaluation	13

Präambel

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) bekennt sich Berlin zur Förderung des Radverkehrs. Vorrangige Ziele sind ein Anstieg der klimafreundlich mit dem Rad zurückgelegten Wege und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mit der Festlegung auf die „Vision Zero“, erklärt sich Berlin dazu bereit alle möglichen Maßnahmen zu unternehmen, damit es in Berlin in Zukunft keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr gibt. Um diese Ziele zu erreichen, steht die Herstellung einer attraktiven, sicheren und selbsterklärenden Radverkehrsinfrastruktur für alle Nutzergruppen im Fokus. Dabei werden insbesondere die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Zufußgehenden, Kindern und Senioren berücksichtigt.

Das MobG BE setzt neue Maßstäbe für die Förderung des Radverkehrs. Es sieht eine Vielzahl von Änderungen in Planwerken, Ausführungsvorschriften, Umsetzungsprozessen und weiteren Regelwerken vor, beziehungsweise bedingt diese. Diese Änderungen werden derzeit erarbeitet; in der Zwischenzeit sollen die Vorgaben für die Radverkehrsplanung sicherstellen, dass die Inhalte des MobG BE in Verwaltungshandeln übersetzt werden. Sie konkretisieren die für den Radverkehr relevanten Regelungen des MobG BE, stehen im Einklang mit den im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030) vorgesehenen Strategien und Maßnahmen und legen Leitlinien für die Radverkehrsplanung, insbesondere für die Infrastrukturplanung, fest. Darunter fallen u.a. qualitative und quantitative Handlungsziele und Maßnahmen, die Inhalt des ersten Radverkehrsplans (RVP) werden bzw. in andere Regelwerke und Arbeitshilfen einfließen. Insbesondere werden Entwurfsstandards bei der Fortschreibung der Ausführungsvorschrift zu § 7 des Berliner Straßengesetzes (AV Geh- und Radwege) berücksichtigt.

Die Vorgaben für die Radverkehrsplanung haben solange Bestand, bis sie in den RVP beziehungsweise andere relevante Regelwerke oder Arbeitshilfen eingeflossen sind. Bei der Erarbeitung der Regelwerke werden die hier getroffenen Regelungen weiterentwickelt; Abweichungen sind in begründeten Einzelfällen möglich.

Die Umsetzung der Maßnahmen, um die (Zeit-) Ziele zu erreichen, ist abhängig vom Aufbau personeller Ressourcen in allen betroffenen Behörden der Hauptverwaltung und der Bezirke sowie der Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel. Die Finanzierung und Umsetzung der in der Vorlage enthaltenen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der durch die jeweiligen Haushaltsgesetze zur Verfügung gestellten Mittel und unterliegt insoweit einem Finanzierungsvorbehalt.

I Prozessablauf

Die Vorgaben für die Radverkehrsplanung dienen dazu, die Anforderungen aus dem MobG BE weiter zu konkretisieren. Bis zur Erstellung des RVP treten die Vorgaben an die Stelle des RVP (vgl. § 40 Absatz 9 MobG BE).

Die Vorgaben für die Radverkehrsplanung wurden mit dem Dialog Radverkehr diskutiert. Der Dialog Radverkehr war zuvor auch an der Erarbeitung des Abschnitts Radverkehr des MobG BE beteiligt und

setzt sich aus Vertreter*innen der Koalitionsparteien, der Senatskanzlei, sowie des ADFC Berlin, BUND Berlin und Changing Cities zusammen. Während dieses Prozesses wurden bereits einige Eckpunkte für die Vorgaben für die Radverkehrsplanung definiert. Aus diesen Eckpunkten wurden in drei Sitzungen zwischen November 2018 und März 2019 die Inhalte für die Vorgaben für die Radverkehrsplanung entwickelt.

Bei der Erstellung der Vorgaben wurde berücksichtigt, dass zu diesem Zeitpunkt die Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen aus dem MobG BE bereits begonnen hat, wie die Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen. Diese Entwicklungsprozesse verlaufen parallel zur Erarbeitung des RVP. Entsprechende Erfahrungen und Erkenntnisse werden in den RVP, andere Planwerke und Planungen einfließen.

Der RVP wird u.a. Vorgaben zur Errichtung des Radverkehrsnetzes unter Angabe von Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu den Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen (vgl. § 40 Absatz 2 MobG BE) enthalten.

II Vorgaben für die Radverkehrsplanung

1. Struktur des Radverkehrsnetzes

Das in den 1990er Jahren entwickelte übergeordnete Fahrradrouthenetz zuzüglich des Ergänzungnetzes und de+ Radfernwege wird entsprechend des MobG BE mit dem Ziel, ein Berliner Radverkehrsnetz zu entwickeln, überarbeitet. Gemäß MobG BE soll das Netz bis 2030 realisiert und beschildert werden. Die Qualitäts-, Zugangs- und Erschließungsstandards werden im Rahmen der Entwicklung des Radverkehrsnetzes aufgestellt, in den RVP aufgenommen und, bei Bedarf, in den folgenden Radverkehrsplänen fortgeschrieben. An das zu entwickelnde Radverkehrsnetz werden darüber hinaus folgende grundsätzlichen Anforderungen gestellt:

- Verbesserung und Weiterentwicklung der Routenführung sowie Lückenschließung bereits bestehender Routen, insbesondere unter Berücksichtigung der Integration von Hauptverkehrsstraßen (siehe Abschnitt Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen), Fahrradstraßen und für den Radverkehr bestimmten Nebenstraßen sowie aller bis 2030 zu realisierenden Radschnellverbindungen.
- Ergänzung von neuen Verbindungen in den unterschiedlichen Netzhierarchien.
- Berücksichtigung des Radverkehrspotenzials und unterschiedlicher Nutzerinnengruppen (z.B. Nutzende von Lastenrädern) bei der Dimensionierung im Sinne einer vorausschauenden Planung.
- Auswahl geeigneter Anschlusspunkte zum Berliner Umland (Radverkehrsanlagen, Bahnhöfe etc.).
- Aufstellen von Erschließungs- und Zugangsstandards sowohl für das Vorrangnetz als auch für die weiteren Netzhierarchien des Radverkehrsnetzes.
- Definition und Festlegung der Qualitätsstandards für die verschiedenen Netzkategorien.

Das als Bestandteil des Berliner Radverkehrsnetzes zu entwickelnde Vorrangnetz soll ein hochwertiges, ganzjährig nutzbares Wegesystem für Fahrten im Alltag sein. Dabei sind besonders wichtige Verbindungen für den Radverkehr, insbesondere solche mit gesamtstädtischer Bedeutung im Berliner Radverkehrsnetz, dem Vorrangnetz zuzuordnen. Das Vorrangnetz soll eine besonders komfortable, sichere und qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur auf wichtigen radialen und tangentialen Routen, die möglichst stetig geführt werden, sicherstellen. Es soll mindestens der Größenordnung des aktuellen Berliner Haupttroutennetzes (494 km) entsprechen. Weiterhin sollen Maßnahmen des Vorrangnetzes Radverkehr grundsätzlich prioritär gegenüber Maßnahmen des Nebennetzes umgesetzt werden. Um in den Straßen des Vorrangnetzes gemäß dem MobG BE dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Priorität vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen und gemäß § 42 Absatz 2 MobG BE die Lichtzeichenanlagen für einen fließenden Radverkehr zu koordinieren, wird geprüft, ob gegebenenfalls eine Grüne Welle oder andere geeignete Maßnahmen eingerichtet werden können.

Nach der Erstellung des Radverkehrsnetzes wird auch ein Umsetzungsplan entwickelt. Weitere Vorgaben zu den Ausbaustandards der jeweiligen Netzelemente erfolgen im Rahmen der Fortschreibung der AV Geh- und Radwege.

Bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. Radverkehrsanlagen, ist die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten und sind die Bedürfnisse der Zufußgehenden zu berücksichtigen.

Die Abwägung der Interessen zwischen dem Rad und Fußverkehr erfolgt gemäß den Vorgaben der technischen Regelwerke und der Bedeutung einer Verbindung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (z.B. Netzbedeutung, Aufkommen). Eine besondere Berücksichtigung finden hierbei bisher für den Fußverkehr reservierte Flächen wie beispielsweise Fußgängerzonen. Bei der Aufteilung der Platzverhältnisse soll dem Umweltverbund dem Kfz-Verkehr gegenüber Vorrang eingeräumt werden. Im Berliner Stadtgrün außerhalb der Straßenverkehrsflächen wird den Radfahrenden zwar eine Führung als Bestandteil des berlinweiten Radverkehrsnetzes ermöglicht, wobei der Fußverkehr bzw. Erholungssuchende jedoch weiterhin Vorrang gegenüber dem Radverkehr haben. Die für das Radverkehrsnetz vorgesehenen Qualitätsstandards finden dort keine Anwendung.

2. Infrastruktur

2.1 Radschnellverbindungen

Ziel ist es, laut §§ 41 und 45 MobG BE, bis 2030 insgesamt 100 km Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet fertigzustellen. Es wurden zehn Trassenkorridore als Ergebnis der Potentialanalyse festgelegt. Die für den schnellstmöglichen Baubeginn notwendigen Planungsschritte sind eingeleitet. Im Sommer 2018 wurde mit den Machbarkeitsstudien für die zehn Trassenkorridore begonnen, die als Ergebnis den genauen Trassenverlauf festlegen. Nach deren Fertigstellung werden Planfeststellungsverfahren begonnen.

Radschnellverbindungen sind Bestandteil des Vorrangnetzes im Radverkehrsnetz. Im RVP werden die weiteren Planungs- und Verfahrensschritte sowie Ausbaustufen dargelegt.

Der zunehmenden Bedeutung des Pendlerverkehrs, auch aus dem Berliner Umland, soll bei der Planung der Radschnellverbindungen Rechnung getragen werden, indem die Planung und der Bau der

Radschnellverbindungen in Absprache mit den zuständigen Stellen des Landes Brandenburg erfolgt. An die Radschnellverbindungen werden folgende grundsätzliche Anforderungen gestellt:

- Radschnellverbindungen sollen möglichst auf eigenständigen Sonderwegen, Fahrradstraßen oder auf Straßen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden.
- Gemäß dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) werden bei Radschnellverbindungen der Radverkehr und der Fußverkehr separiert geführt.
- Dabei sollten Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden. Es soll auf den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und Grünstreifen geachtet werden. Ersatz erfolgt im Rahmen des Planverfahrens.
- Wenn Radschnellverbindungen auf Sonderwegen geführt werden, soll deren nutzbare Mindestbreite 4 m im Zweirichtungsverkehr betragen.
- Bei einer Führung der Radschnellverbindung in einer Straße mit straßenbegleitender Radverkehrsanlage soll deren nutzbare Mindestbreite 3,00 m im Einrichtungsverkehr betragen.
- Um den Radverkehr möglichst wartezeitenfrei zu führen, wird für Knotenpunkte eine planfreie Führung bzw. Priorisierung an Lichtsignalanlagen oder eine Vorfahrtsberechtigung in Abstimmung mit den Belangen des ÖPNV angestrebt.
- Die Trassierung der Radschnellverbindungen soll möglichst konstante Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen.
- Radschnellverbindungen sollen steigungsarm trassiert werden. Die maximale Steigung soll bei Rampen in der Regel 4 % betragen.
- Radschnellverbindungen sollen eine dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand, hoher Griffigkeit auch bei Nässe und Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften, gute Räumbarkeit bei Schnee) aufweisen.
- Radschnellverbindungen sollen in ihrer Gesamtheit beleuchtet sein und, wenn sinnvoll, nutzungsgesteuert reguliert werden.
- Sie sollen regelmäßig von Laub, Eis und Schnee befreit werden.

Die im Jahr 2017 entwickelten Vorgaben und Standards für Berliner Radschnellverbindungen werden regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit überprüft und entsprechend aktualisiert und angepasst.

2.2 Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Entlang aller Hauptverkehrsstraßen sollen laut MobG BE Radverkehrsanlagen mit einem erschütterungsarmen, gut befahrbaren Belag in sicherem Abstand zu Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite errichtet werden (§ 43 MobG BE).

Unter Hauptverkehrsstraße sind die im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr bzw. Mobilität und Verkehr definierten Straßen des übergeordneten Straßennetzes der Stufen I-III (ohne Bundesautobahnen) zu verstehen.

Bei der Umsetzung wird eine Priorisierung vorgenommen. Zusätzlich zu den bereits in Planung befindlichen Radverkehrsanlagen sollen vorrangig an Straßen, die sich im Vorrangnetz des Berliner Radnetzes befinden, Radverkehrsanlagen geplant und umgesetzt werden. Davon prioritär werden

Straßen betrachtet, an denen sich bisher gar keine Radverkehrsanlagen oder Radverkehrsanlagen in schlechtem Zustand befinden, für die es keine umwegarmen Alternativrouten gibt oder bei denen schon ein sehr hoher Radverkehrsanteil erkennbar und auf der vorhandenen Infrastruktur nicht sicher abzuwickeln ist. Der Stand der Umsetzung ist mit der Erstaufstellung und der Fortschreibung des Radverkehrsplans zu dokumentieren.

Die Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Sichere Radverkehrsanlagen zeichnen sich u. a. dadurch aus, dass die Breitengestaltung im Einrichtungsverkehr Möglichkeiten zum sicheren Überholen und/oder Nebeneinanderfahren von Radfahrenden bietet. Im Radvorrangnetz soll das Überholen von mehrspurigen Fahrrädern und im Basisnetz soll das Überholen von mehrspurigen durch einspurige Fahrräder möglich sein. Das heißt, dass neue Radverkehrsanlagen im Radvorrangnetz über 2,5m nutzbare (Bemessung ohne Markierung) Breite verfügen sollen und im Basisnetz im Regelfall 2,3m (Mindestmaß 2m). Darüber hinaus zur Verfügung stehende Flächen sollen vorrangig dem Radverkehr oder anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zugeschlagen werden. Der Schutz gegenüber vorschriftswidrigem Halten, Parken und Überfahren der Radverkehrsanlage soll gewährleistet sein.
- Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen ist durch geeignete Maßnahmen die gegenseitige Rücksichtnahme sowie das regelkonforme Fahrverhalten von Fahrradfahrenden auch durch die Ausbildung der Infrastruktur zu fördern. Insbesondere im Bereich des ÖV-Vorrangnetzes wird hierzu eine enge Abstimmung mit den für den ÖPNV zuständigen Bereichen erfolgen.
- In der Regel sollen Radverkehrsanlagen geschaffen werden, die baulich oder durch sonstige Schutzeinrichtungen (Baumreihen, Sträucher) vor illegalem Befahren und Halten durch Kfz geschützt sind, solange die Sichtbeziehungen erhalten werden. Bei der Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen und Straßen im Hauptstraßennetz ist vorrangig die Möglichkeit der Anlage von baulich abgegrenzten und vor illegalem Parken baulich geschützten Radverkehrsanlagen zu prüfen. In Konfliktfällen mit anderen Vorrangnetzen sollen an den jeweiligen Einzelfall angepasste Lösungen gefunden werden.
- Die vorgehaltenen und zu realisierenden Kapazitäten der Radverkehrsinfrastruktur sollen zukunftsfähig ausgelegt und anpassungsfähig an die angestrebte Erhöhung der Radverkehrsmengen in der Stadt sein. Die zunehmende Bedeutung besonderer Fahrradtypen, wie z. B. mehrspuriger Fahrräder, Fahrradanhänger, Lastenräder, Rollfiets etc., soll dabei ebenso ausreichend berücksichtigt werden. Auch neue Fahrzeugtypen, die zukünftig für die Nutzung von Radverkehrsanlagen zugelassen werden könnten oder dies bereits sind (z.B. Elektrokleinstfahrzeuge) sollen in die Abschätzung der künftigen Verkehrsmengen (Nachfrage) einbezogen werden. Ebenso soll der Diversität der Radfahrenden in Geschwindigkeit, Wegezweck und Erfahrung Rechnung getragen werden. Der Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen soll im Regelfall nicht auf Kosten von Gehwegbreiten, Bäumen und ÖPNV-Infrastruktur oder der Parkmöglichkeiten von Menschen mit Schwerbehinderung erfolgen.
- Radverkehrsinfrastruktur ist für jeden Straßenabschnitt unter Berücksichtigung der

unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu planen. Dabei kann es erforderlich sein, für beide Fahrtrichtungen unterschiedliche Führungsformen zu wählen oder die gewählte Führungsform entsprechend den örtlichen Gegebenheiten mehrfach zu wechseln.

- Geschützte Radfahrstreifen werden als neues Element in die AV Geh- und Radwege aufgenommen.
Geschützte Radfahrstreifen und bauliche Radwege sollen überall dort zum Einsatz kommen, wo es die städtebaulichen, räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen zulassen.
Städtebauliche Aspekte werden berücksichtigt.
- Die Trennung zwischen Radweg und Gehweg soll durch bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden. Die genaueren Details werden in den AV Geh- und Radwege mit Beteiligung der Beauftragten für Menschen mit Behinderung festgelegt.
- Lassen sich in beengten Straßenräumen oder aufgrund anderer maßgeblich entgegenstehender Randbedingungen baulich abgetrennte oder geschützte Radverkehrsanlagen nicht realisieren, sollten andere geeignete Maßnahmen, z.B. Radfahrstreifen ohne bauliche Trennelemente, realisiert werden. In diesen Situationen sollten weitere Möglichkeiten geprüft werden, den motorisierten Individualverkehr zusätzlich zu verringern oder die Reduzierung der Geschwindigkeit anzuordnen. Da die Anlage von Radfahrstreifen seit der StVO-Änderung vom 14.12.2016 aufgrund der entfallenen Voraussetzung einer „qualifizierten Gefahrenlage“ erleichtert ist, soll die Prüfung einer Anordnung von Radfahrstreifen gegenüber einer Markierung von Schutzstreifen Vorrang haben, es sei denn, aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse ist eine andere Lösung notwendig.

2.3 Fahrradstraßen, Nebenstraßen, Sonderwege

Nebenstraßen, die Bestandteil des sich in der Entwicklung befindenden Berliner Radverkehrsnetzes sind, sind möglichst als Fahrradstraßen auszuweisen. Neben einer durchgehenden und deutlichen Wegweisung und einer in der Regel vorfahrtsberechtigten Führung sollen sowohl Fahrradstraßen als auch sonstige Nebenstraßen, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, für alle am Verkehr Teilnehmenden als Bestandteil des Radverkehrsnetzes erkennbar sein.

Ein für den Radverkehr ertüchtigtes Nebenstraßennetz zeichnet sich dadurch aus, dass es von quartiersfremden Schleich- und Durchgangsverkehren mit Kfz freigehalten wird. Dazu sollen die jeweils geeigneten Mittel angewendet werden. Darunter fallen zum Beispiel die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen oder bauliche Maßnahmen wie Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen, Poller oder Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt.

Das weit verbreitete, aber gemäß § 12 Absatz 3 Nr. 1 StVO unzulässige Parken im 5 m-Bereich der Schnittpunkte von Fahrbahnkanten führt zu Einschränkungen der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit durch fehlende Sichtbeziehungen. Es soll durch bauliche Maßnahmen wie beispielsweise das Aufstellen von Sperrpfosten auf entsprechend markierten Sperrflächen oder durch das Einrichten von Abstellflächen, z.B. für Leih-Tretroller oder (Leih-)Fahrräder unterbunden werden. Darüber hinaus sind Mittel zur Überprüfung der Regeleinhaltung auch im Nebennetz verstärkt anzuwenden.

Als Maßnahme der Qualitätssicherung sowie einheitlichen Gestaltung für die bezirklichen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden wird für die Anordnung und Einrichtung von Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz ein Leitfaden erarbeitet. Diese gibt insbesondere Empfehlungen zur Vermeidung von Durchgangsverkehren, zu Vorfahrtsregelungen, zu Qualitäten und zur Gestaltung von Fahrradstraßen. Sie beschreibt auch die rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen und zu gegebenenfalls notwendigen Teileinziehungsprozessen.

Ein weiterer Leitfaden wird zur Thematik einer Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung erarbeitet. Diese beinhaltet einen Prüfkatalog sowie Empfehlungen für die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden mit ergänzenden verkehrsordnenden und straßenräumlichen Maßnahmen. Dazu zählen z. B. Markierungen in Form von Piktogrammen und Pfeilen sowie Empfehlungen für die Neuordnung des Parkens, um notwendige Sichtfelder und gegebenenfalls erforderliche Ausweichbereiche freizuhalten.

Zudem soll im Rahmen des Radverkehrsplans eine stadtweite Bestandsaufnahme von Einbahnstraßen mit Empfehlungen für die Umsetzung einer Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung angestoßen werden.

Grundsätzlich sollen alle Berliner Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden, sofern dem nicht eine besondere Gefahrenlage entgegensteht, die nicht durch Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsordnung (zum Beispiel Hinweis- oder Warnschilder, Parkverbote, Markierungen) oder einfache bauliche Maßnahmen (zum Beispiel Verkehrsinseln, kurze Bordkorrekturen oder Radwegabschnitte) beseitigt werden kann.

Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen sollen mit geeigneten Mitteln gemindert werden, beispielsweise durch eine Separierung von Fuß- und Radverkehr, ausreichend breite Wege oder Maßnahmen, die den Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen verdeutlichen.

2.4 Knotenpunkte

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden stehen die Knotenpunkte im Mittelpunkt der Suche nach neuen Lösungen. Daher sollen diese mit hoher Priorität, vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmende, verkehrssicher gestaltet werden; im Fokus stehen daher Unfallschwerpunkte.

Ziel der Umgestaltungen ist es, ideale Sichtbeziehungen und eine leicht verständliche Verkehrsführung herzustellen sowie Maßnahmen zu ergreifen, um die Abbiegegeschwindigkeiten zu reduzieren. Zu prüfende Maßnahmen können sein: Unterbinden des Kfz-Parkens an Knotenpunkten über die nach StVO vorgeschriebenen Mindestmaße hinaus, vorgezogene Haltelinien, getrennte Ampelschaltungen (Trennung von bedingt verträglichen Strömen), bauliche Schutzinseln oder Poller zur physischen Trennung von Radfahrenden und motorisiertem Verkehr, aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) oder flächige Einfärbungen. Da es Ziel ist, die Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds zu erhöhen, sollte auch bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit und der Gestaltung von Knotenpunkten der Vorrang des Umweltverbunds berücksichtigt werden. Bei der Flächenaufteilung an Knotenpunkten soll der Sicherheit, insbesondere der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, Vorrang eingeräumt werden.

Im Rahmen der Aufstellung des Radverkehrsplans und der Fortschreibung der AV Geh- und Radwege sollen Maßnahmen, die sich im In- und Ausland bewährt haben, diskutiert und im RVP Kreuzungen festgelegt werden, an denen Lösungen im oben genannten Sinne geprüft und umgesetzt werden.

Lösungen zur sicheren Gestaltung von Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmenden werden eine der Schwerpunktaufgaben des Beteiligungsprozesses zum RVP werden.

2.5 Abstellanlagen

Mit der Aufstellung des Radverkehrsplans werden Grundanforderungen und nutzungsspezifische Anforderungen an Fahrradabstellanlagen bzw. für deren Errichtung erarbeitet. Des Weiteren sind Kriterien für die Auswahl und Priorisierung von Standorten, Vorgaben für die Bestands- und Bedarfsermittlung sowie die Auswahl und Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen festzulegen (§47 Absatz 1 MobG BE).

Bis 2025 sollen jährlich circa 8.000 Fahrradstellplätze an ÖPNV-Zugangsstellen sowie circa 8.000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum errichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen und ÖPNV-Zugangsstellen sollen Fahrradparkhäuser bzw. Fahrradstationen vorgesehen werden. Des Weiteren soll ein Angebot an gesicherten gebührenpflichtigen Fahrradabstellanlagen vorgehalten werden (§ 47 Absatz 4 MobG BE).

Im RVP ist festzuhalten, dass Fahrradabstellanlagen in der Regel nicht zu Lasten der Zufußgehenden, der Parkmöglichkeiten von Menschen mit Schwerbehinderung und des Stadtgrüns errichtet werden. Beim Aufstellen der Abstellanlagen sollen ausreichende Gehwegbreiten beachtet werden und vorrangig Flächen bisheriger Kfz-Parkstände verwendet werden. Zudem sollen mögliche Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen und Zielen, wie z. B. der Umgestaltung von und Schaffung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, genutzt werden.

Für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sollen insbesondere Standorte an Kreuzungen und Einmündungen mit Gehwegvorstreckungen geprüft werden, damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert wird. Eine regelmäßige Umnutzung von kreuzungsnahen Kfz-Parkständen in Fahrradabstellanlagen verbessert die Auffindbarkeit der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Die Öffentlichkeit soll in geeigneter Weise jährlich über die Anzahl der neu geschaffenen Fahrradstellplätze informiert werden. Für eine IT-Bedarfsermittlung von Fahrradabstellanlagen sollen Vorgaben für die Datenerfassung und -auswertung aufgestellt werden.

Es sollen Lösungsansätze entwickelt werden, um den Umgang mit der Entsorgung von sogenannten Schrotträdern zu optimieren.

2.6 Ressortübergreifende Zusammenarbeit

Hinsichtlich der Gestaltung und Festlegung von Qualitäten für Radverkehrsanlagen und die städtebauliche Integration wird im Rahmen des Radverkehrsplans gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ein Verfahren festgelegt, mit dem Empfehlungen für Planer*innen und die Baulastträger entwickelt werden.

In Fällen, wo durch die Neuanlage oder Änderung der Radverkehrsanlage der Abstand von für die Feuerwehr nutzbaren Aufstellflächen zur auf den zweiten Rettungsweg angewiesenen Randbebauung

vergrößert werden soll, sind die von der Feuerwehr in ihrem Internetauftritt veröffentlichten Merkblätter zu berücksichtigen. Bis ein Jahr nach Verabschiedung der „Vorgaben für die Radverkehrsplanung“ wird unter Beteiligung der Berliner Feuerwehr ein Verfahren entwickelt, wie die Sicherung des 2. Rettungsweges bei der Radverkehrsplanung berücksichtigt werden kann, ohne die Prozesse zu verlangsamen bzw. wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu verhindern. Bis zum Vorliegen dieses Beteiligungskonzeptes wird die Berliner Feuerwehr grundsätzlich beteiligt. Zudem sollen einheitliche Vorgaben entwickelt werden, damit stadtweit die gleichen Lösungen angewendet werden.

3. Service und Betrieb

3.1 Erhalt und Sanierung

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung betreibt ein systematisches Erhaltungsmanagement (EMS) für die Straßen in der Baulast des Landes Berlins und nimmt die Ansprüche von Radfahrenden in die Bewertung bei den Zustandsanalysen auf.

3.2 Freihalten von Radverkehrsanlagen

Die Polizei Berlin und die Ordnungsämter der Bezirke werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen und unter Beachtung gleich- und höherrangiger Maßnahmen auf anderen Gebieten die erforderlichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen treffen.

Mit dem personellen Aufwuchs der zentralen Fahrradstaffel und der sukzessiven Etablierung von festen Radstreifen in Polizeiabschnitten werde verkehrsgerechtes Verhalten von und gegenüber Radfahrenden gefördert und eine möglichst ungehinderte Mobilität von Radfahrenden unterstützt.

Die verstärkte Einrichtung von Lieferzonen und Kurzzeitparken an Hauptverkehrsstraßen soll dazu beitragen, dass Radverkehrsanlagen nicht blockiert werden.

In Zusammenarbeit mit der Berliner Stadtreinigung sollen wirksame Regelungen zur Beseitigung von Laub, Schnee und Eis vereinbart werden.

3.3 Baustellen

Der RVP wird die Vorgaben des § 39 MobG BE konkretisieren. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erstellt eine Arbeitshilfe zur Führung des Radverkehrs im Bereich von Arbeitsstellen und legt damit berlinweite Standards fest. Die anordnenden Behörden überprüfen im Rahmen geltender Gesetze und Richtlinien die korrekte Ausführung der von ihnen angeordneten Baustelleneinrichtungen. Mittelfristig wird angestrebt, die verkehrsrechtlichen Anordnungen der Senatsverwaltung, ihrer Behörden und der Bezirke mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland in geeigneter Form im Internet zu veröffentlichen.

3.4 Leihfahrräder

Im Zuge der nächsten Vergabe des öffentlichen Berliner Fahrradverleihsystems wird geprüft, ob das öffentlich geförderte Leihfahrradsystem in das Tarifsystem des VBB integriert werden kann.

Grundsätzlich soll die Erweiterung des Angebots an Leihrädern (entsprechend § 36 Absatz 6 MobG BE) außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings gefördert werden, um sich einer Gleichwertigkeit von Mobilitätsangeboten anzunähern.

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist im stetigen Austausch mit den Anbietern von Leihfahrrädern, um die Situation des Abstellens in Hinblick auf die Bedürfnisse der Zufußgehenden zu optimieren.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit

Um einen möglichst großen Nutzerkreis über die Belange des Radverkehrs zu informieren und um neue Nutzende zu gewinnen, sollen die dafür notwendigen Ressourcen sowie geeignete Kommunikations-Plattformen und Kanäle geschaffen werden. Näheres wird im RVP festgelegt.

Unter anderem sollen die folgenden Aspekte gestärkt werden:

- Die Sicherheit der Radfahrenden, insbesondere mittels Sensibilisierung von gewerblich tätigen Kraftfahrzeugführenden für ihre besondere Verantwortung und ihr Gefährdungsrisiko gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden,
- Das Wissen um die geltenden Verkehrsregeln,
- Die Verbesserung des Verkehrsverhaltens für ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden,
- Die positiven Effekte des Radfahrens für den Einzelnen und für die gesamtstädtische Entwicklung.

Dabei wird unter anderem auf die Erfahrungen aus der Kampagne „Berlin nimmt Rücksicht“ zurückgegriffen.

3.6 Sammlung und Darstellung von Informationen

Zum besseren Monitoring/Informationsaustausch der Umsetzung der Radverkehrsförderung sollen Vorgänge transparent veröffentlicht werden. Der RVP soll die veröffentlichungspflichtigen Daten und eine Systematik für die Veröffentlichung und Kommunikation an die Öffentlichkeit festlegen.

Folgende Daten sollen veröffentlicht werden:

- Der aktuell erfasste Zustand aller Radverkehrsanlagen,
- Alle Ausführungsplanungen der Maßnahmen des Zweijahresmaßnahmenplans (inkl. Informationen zu den jeweiligen Qualitätsstandards),
- Die geplanten Zeiträume und der Umsetzungsstand zu den einzelnen Maßnahmen,
- Alle vorhandenen und geplanten Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel etc.),
- Die Daten aller Fahrradzahlstellen,
- Aktuelle Daten zum Anteil des Radverkehrs am Modal Split (gesamtstädtisch und bezogen auf Bezirke),
- Von Bürger*innen gemeldete Bedarfe, Mängel und Hinweise zur Verbesserung der

Radinfrastruktur,

- Ergebnisse von repräsentativen Befragungen z. B. zum Sicherheitsempfinden.

Darüber hinaus sollen mögliche Darstellungsformen (zentrale Online-Plattform) geprüft werden, die geeignet sind, um Informationen zu sammeln und zu präsentieren, die dazu beitragen, den Radverkehr attraktiv und sicher zu gestalten. Es soll möglich sein, Mängel im Radverkehrssystem zu melden. Das System soll ermöglichen, dass der Status der Bearbeitung dieser Eingaben für die Öffentlichkeit einsehbar ist und zur Weiterverarbeitung in einem gängigen Format im Open Data Portal des Landes Berlin veröffentlicht werden kann. Diese Daten sollen über Schnittstellen (APIs) als Open Data zur Verfügung gestellt werden.

3.7 Dauerzählstellen

Die Einrichtung von weiteren automatischen Dauerzählstellen für den Radverkehr wird maßgeblich vorangetrieben. Ziel ist es, bis 2021 insgesamt mindestens 50 Zählstellen in Berlin zu installieren und in Betrieb zu halten. Davon sollen mindestens 10% mit einer Info-Steile und einige auch mit weiteren Service-Angeboten (wie z.B. Luftpumpen) verbunden werden. Die Zählstellen sollen nach dem Stand der Technik errichtet, regelmäßig auf ihre korrekte Funktion geprüft und bei Bedarf angepasst, bzw. ausgetauscht, werden.

Die Ergebnisse der Zählstellen sollen im Internet einsehbar und maschinenlesbar über eine offene Schnittstelle abrufbar sein. Die Senatsverwaltung berichtet regelmäßig über die Ergebnisse der Zählungen.

4. Fortbildungen

Im RVP werden die Rahmenbedingungen für ein Fortbildungsprogramm festgelegt, um bei Beschäftigten der Berliner Verwaltung mit Bezug zu Verkehrsthemen unter anderem eine höhere Sensibilisierung für die Belange von Radfahrenden zu erreichen. Als Dozent*innen sollen Personen mit hoher Fachkenntnis und einem hohen Praxisbezug im Radverkehrsbereich eingesetzt werden.

5. Evaluation

Im RVP werden Mechanismen für die Überprüfung der Zielerreichung des RVP als solchem sowie zur Evaluation von Einzelmaßnahmen aufgenommen. Insbesondere sollen Aspekte wie Radverkehrsaufkommen, die Wirksamkeit der Infrastruktur, das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden und sonstige sicherheitsrelevante Aspekte ergänzt werden.

Für die Bewertung der Attraktivität und des Sicherheitsempfindens bei der Benutzung von Radverkehrsanlagen soll ein wissenschaftlich abgesichertes Bewertungsverfahren entwickelt werden, welches als Ergänzung zu der Bewertung der objektiven Sicherheit fungiert. Im Rahmen der Aufstellung des RVP werden Rahmenbedingungen, Zielstellungen und Anwendungsfälle für die Entwicklung eines wissenschaftlich abgesicherten Bewertungsverfahrens erarbeitet.

Für die Ermittlung von Maßnahmen, die die Radfahrbereitschaft erhöhen, werden unter anderem Erkenntnisse aus vorhandenen Befragungen verwendet.

Befragungen zur Attraktivität und zum subjektiven Sicherheitsempfinden sollen regelmäßig durchgeführt, ausgewertet und deren Ergebnisse im Internet veröffentlicht werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrsplans wird der Turnus festgelegt.