

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“
Drucksache 18/2400 (II.B.41) Auflagenbeschlüsse 2020/2021

Der Senat von Berlin
UMVK – KRF 1 –
Tel.: 9025 1206

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Mitteilung

– zur Kenntnisnahme –

über

Umsetzung des Leitprojektes „Radwegeinfrastruktur“

– Drucksachen Nr. 18/2400 (II.B.41) Auflagenbeschlüsse 2020/2021 –

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 12.12.2019 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, jährlich zum 30. Juni über den Stand der Umsetzung des Leitprojektes ‚Radwegeinfrastruktur‘ zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Die Förderung des Radverkehrs ist eines der wichtigsten Vorhaben der Regierungskoalition, denn der Radverkehr ist ein klimafreundliches und stadtverträgliches Verkehrsmittel, weil es wenig Platz beansprucht und weder Lärm noch Abgase verursacht. Auch auf individueller Ebene hat es viele Vorteile: Häufig ist es ein zeitsparendes Verkehrsmittel, bringt Gesundheitsvorteile mit sich und auch Menschen mit geringen Einkommen können es leicht nutzen.

Um künftig die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen, vorhandene Radverkehrsanlagen zu sanieren und zu unterhalten, neue Radverkehrsanlagen zu schaffen sowie Fahrradabstellanlagen umfangreicher zu fördern, stehen für diesen Zweck im Kapitel 0730 – Verkehr –, im Kapitel 0740 – Tiefbau – sowie im Haushaltsplan des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) Mittel zur Verfügung. Damit können die Bezirke mit Unterstützung der landeseigenen Gesellschaft GB infraVelo GmbH die angestrebten Ziele für den Radverkehr besser als zuvor erreichen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist dabei maßgeblich von den Kapazitäten der verantwortlichen Baulastträger (in der Regel: die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke) bzw. dem Aufbau-/Ausstattungsstand der GB infraVelo GmbH abhängig.

Im nachfolgenden Bericht (Fahrrad Berlin – Fortschrittsbericht 2021) wird über den Fortschritt der Radverkehrsprojekte in Berlin berichtet. Der Schwerpunkt liegt auf Maßnahmen oder Projekten, die im Jahr 2021 fertiggestellt wurden, daneben wird die Entwicklung der letzten Jahre dargestellt. Da Planung und Umsetzung oftmals mehrjährige Prozesse darstellen, die bereits vor 2021 begonnen haben oder noch nicht abgeschlossen sind, werden teilweise auch Projekte dargestellt, die zu Beginn 2022 abgeschlossen wurden oder deren Abschluss 2022 in Aussicht steht.

Wir bitten, den Beschluss für dieses Jahr damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 5. Juli 2022

Der Senat von Berlin

Franziska Giffey

.....

Regierende Bürgermeisterin

Bettina Jarasch

.....

Senatorin für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz



Fahrrad Berlin

Fortschrittsbericht 2021

INHALT

1	EINLEITUNG	8
2	GRUNDLAGEN	8
2.1	Berliner Radverkehrsplan	8
2.2	Berliner Radverkehrsnetz	8
2.3	Leitfäden	9
3	FAHRRADINFRASTRUKTUR	10
3.1	Radschnellverbindungen	10
3.2	Neubau oder Verbesserung von Radverkehrsanlagen	12
3.3	Bezirkliches Radverkehrsprogramm	13
3.4	Besondere Maßnahmen	16
3.5	Fahrradstraßen	18
3.6	Umgestaltung von Knotenpunkten	20
3.7	Radfernwege	21
4	FAHRRADABSTELLANLAGEN	22
4.1	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“	22
4.2	Abstellen von Fahrrädern an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	23
5	HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES	25
5.1	Leihradsysteme	25
5.2	Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“	26
5.3	Fahrradbarometer	27
5.4	Kampagne „STADTRADELN – gemeinsam #Berlinerfahren“	28
5.6	Engagementpreis „Fahrrad Berlin“	29
5.7	Verkehrssicherheitsaktion „Mit Abstand sicher“	29
5.8	Digitale Kommunikation	30
5.9	Verkehrskontrollen	31
5.10	Fahrraddiebstahl	32

6	MONITORING UND EVALUATION	34
6.1	Entwicklung des Radverkehrs (Radverkehrsmengen)	34
6.2	Vision Zero - Verkehrsunfälle	35
6.3	Subjektive Sicherheit	38
7	VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG	40
7.1	Finanzierung Radverkehr	40
7.2	Personelle Ausstattung	43
7.3	Entwicklung einer Steuerungs- und Controlling-Architektur für die Radverkehrsinfrastruktur-Planung im Land Berlin	45
7.4	FahrRat	46
7.5	Bündnis für den Radverkehr	47
8	ZUSAMMENFASSUNG	47

ANLAGEN 1-5

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Übersichtskarte Trassenkorridore der Radschnellverbindungen	12
Abbildung 2	Radverkehrsanlagen des bezirklichen Radverkehrsprogramms nach Bezirken 2021	14
Abbildung 3	Entwicklung des Radverkehrsprogramms 2017-2021.....	15
Abbildung 4	Umsetzung geschützter Radfahrstreifen im Jahr 2021 im bezirklichen Radverkehrsprogramm (ohne Maßnahmen der Abteilung V, aber inklusive Verstetigung einiger Pop-up-Radwege)	16
Abbildung 5	Realisierung von Fahrradstraßen im Jahr 2021 nach Bezirken.....	19
Abbildung 6	Fahrradstraßen insgesamt in Berlin	19
Abbildung 7	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2021 (Stellplätze, Berlin gesamt).....	22
Abbildung 8	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ nach Bezirken (neue Stellplätze 2021, Berlin gesamt).....	23
Abbildung 9	Anzeige des Fahrradbarometers am Tag der Eröffnung	27
Abbildung 10	Kampagnemotto Rücksicht nehmen.....	29
Abbildung 11	Gesamtfallzahlen Fahrraddiebstahl stadtweit Januar 2021- Dezember 2021 im Vergleich zu Januar 2020-Dezember 2020.....	32

Abbildung 12	Diebstahl insgesamt von Fahrrädern einschl. unbefugter Ingebrauchnahme und Aufklärungsquote seit 2016.....	33
Abbildung 13	Radverkehrsaufkommen zum Bezugsjahr 2017	34
Abbildung 14	Alle Radverkehrsunfälle in 2021.....	35
Abbildung 15	Radverkehrsunfälle in 2021 mit Getöteten und Schwerverletzten nach Beteiligten	36
Abbildung 16	Radverkehrsunfälle in 2021 mit Getöteten und Schwerverletzten nach Unfalltyp	37
Abbildung 17	Radverkehrsunfälle in 2021 mit Getöteten	38
Abbildung 18	Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in Berlin.....	38
Abbildung 19	Als sicher wahrgenommene Radverkehrsinfrastrukturen (Nennung von zwei Typen).	39
Abbildung 20	Entwicklung der Haushaltsmittel 2017–2021 (ohne Mittel für Personal).....	42
Abbildung 21	Entwicklung der bereitgestellten Haushaltsmittel des Programms „Fahrradbügel für Berlin“ 2017–2021.....	43

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen und Stand.....	11
Tabelle 2	Stand Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Jahr 2021 (in Kilometern)	13
Tabelle 3	Aufteilung des bezirklichen Sonderprogramms im Jahr 2021 (in Kilometern)	14
Tabelle 4	Umsetzung des Netzes im Berliner Radverkehrsprogramm.....	15
Tabelle 5	Abgeschlossene und in Bau befindliche Maßnahmen Grünbeschichtung durch infraVelo 2021 (in Kilometern)	17
Tabelle 6	Ausgewählte Maßnahmen mit besonderem Radverkehrsbezug, Fertigstellung/Planung 2021.....	21
Tabelle 7	Entwicklung des Leihradsystems seit 2017.....	25
Tabelle 8	Festgestellte Tatbestände.....	32
Tabelle 9	Eingeleitete Gebührenverfahren.....	32
Tabelle 10	Finanzen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (nach Haushaltstiteln ohne Personalmittel).....	41

1 EINLEITUNG

Mit dem im Sommer 2018 verabschiedeten Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) hat erstmals ein deutsches Bundesland den Vorrang des Umweltverbundes aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr festgeschrieben. Der 2021 verabschiedete Radverkehrsplan konkretisiert die Ziele und Vorgaben des Gesetzes und setzt verbindliche hohe Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Berlin.

Der jährlich erscheinende Fortschrittsbericht stellt wesentliche Entwicklungen im Radverkehr, Maßnahmenstände und Trends transparent und nachvollziehbar dar. Er enthält außerdem Informationen zu den investierten Finanzmitteln und dient als Monitoringbericht zum Berliner Radverkehrsplan.

2 GRUNDLAGEN

2.1 Berliner Radverkehrsplan

Der Berliner Radverkehrsplan (RVP) wurde vom Berliner Senat beschlossen und trat im Dezember 2021 als Rechtsverordnung in Kraft. Als wichtigste Handlungsgrundlage neben dem MobG BE soll er die Berliner Stadt- und Verkehrsentwicklung unterstützen, die Verkehrswende in der wachsenden Stadt voranzutreiben. Er präzisiert die radverkehrsrelevanten Vorgaben aus dem MobG BE und definiert konkrete Ziele, Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen, um einen attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehr zu gewährleisten und den Anteil des klimafreundlichen und stadtverträglichen Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr zu steigern.

Im Mittelpunkt des Radverkehrsplans steht der Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Unter anderem definiert der Plan ein engmaschiges Radverkehrsnetz (siehe Abschnitt 2.2) und legt ambitionierte Standards für die Führung des Radverkehrs fest, die über die Maße der bundesweiten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen hinausgehen.

Neben Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes definiert der RVP Ansätze und Maßnahmen zur Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellanlagen, zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Evaluation von Zielen und Maßnahmen.

Die Inhalte des Radverkehrsplans wurden unter Einbindung vieler verschiedener Akteure, etwa dem Gremium FahrRat, im Rahmen thematischer Workshops und Arbeitsgruppentreffen erarbeitet.

2.2 Berliner Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz Berlin wurde im Dezember 2021 als Teil des Radverkehrsplans verbindlich festgelegt. An der Entwicklung wurden die Berliner Bezirke und die Mitglieder des FahrRats eng beteiligt. Aufgrund der hohen Zahl der Stellungnahmen wurde davon ein Teil nachträglich in einem vereinfachten Verfahren durch die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung überprüft und eingearbeitet. Inzwischen wurden alle Hinweise geprüft und das überarbeitete Radverkehrsnetz Berlin auf der Website der SenUMVK veröffentlicht.

Das Radverkehrsnetz wurde auf Basis der Methodik der Richtlinien für die integrierte Netzplanung (RIN 2008) entwickelt und verbindet wichtige Quellen und Ziele. Es bildet die konzeptionelle stadtweite Grundlage für Radverkehrsplanungen in Berlin.

Das Radverkehrsnetz Berlin umfasst als planerisches Zielnetz in seinem Umfang rund 2.376 Kilometer¹. Davon entfallen 871 Kilometer auf das Vorrangnetz, welches Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung abdeckt und besonders hohen Qualitätsstandards unterliegt. Das ebenfalls zum Radverkehrsnetz gehörende Ergänzungnetz hat eine Länge von circa 1.505 Kilometern. Hinzu kommen weitere rund 550 Kilometer Hauptverkehrsstraßen, die nicht Teil des planerischen Zielnetzes, aber gemäß § 43 MobG BE ebenfalls mit Radverkehrsanlagen auszustatten sind.

2.3 Leitfäden

Um Prozesse zu beschleunigen, berlinweit einheitlich zu gestalten und so die Umsetzung von Radverkehrsprojekten durch die Bezirke zu erleichtern, hat die SenUMVK eine Reihe von Leitfäden entwickelt. Zusammen mit anderen Vorgaben für die Planung sind sie auf der Internetseite gesammelt zusammengestellt:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/>

Dort sind zu finden:

- Rechtliche Grundlagen
- Einführungserlasse / Amtsblätter
- Leitfäden
- Ausführungsvorschriften und Rundschreiben
- Sonstige Grundlagen

Im Jahr 2021 wurde ein neuer Leitfaden für die Absicherung des Fuß und Radverkehrs bei Baustellen veröffentlicht: Sicherung des Fuß- und Radverkehrs bei temporären Verkehrsmaßnahmen - Leitfaden für das Verkehrsmanagement

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/temporaere-genehmigungen/>

Der Leitfaden wird von der SenUMVK angewandt und soll perspektivisch auch für die Bezirke verbindlich eingeführt werden.

¹ Diese Angabe bezieht sich bis auf die Länge der Abschnitte, die in der Regel auch in beiden Richtungen befahren werden. Das bedeutet, auch wenn auf beiden Straßenseiten Radverkehrsanlagen eingerichtet werden, wird der Abschnitt nur einfach gezählt. Ausnahmen sind einzelne Abschnitte, die nur in einer Richtung befahren werden, z.B. auf kleinen Plätzen, wo die andere Richtung an der anderen Platzseite entlangläuft oder bei Rampen zu Schnellstraßen.“

3 FAHRRADINFRASTRUKTUR

3.1 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) sind attraktive Wege für Radfahrende, die durch besondere Qualitätsstandards in der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet sind. Das MobG BE gibt vor, dass in Berlin bis 2030 mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen gebaut werden sollen. Es wurden zehn Trassenkorridore mit einer Gesamtlänge von 137 Kilometern betrachtet. Dafür wurden im Jahr 2021 wichtige Meilensteine für die weitere Planung erzielt.

Mit dem Abschluss von drei Machbarkeitsuntersuchungen (MU) im Jahr 2021 liegen nun alle zehn MU vor. (Die Veröffentlichung der letzten zwei MU erfolgte im Frühjahr 2022.) Für neun Trassen mit einer Gesamtlänge von 134 Kilometern konnte die Machbarkeit nachgewiesen werden. Damit ist für diese Trassen die Grundlage für die weitere Planung gelegt.

Nachdem für drei der Radschnellverbindungen bereits 2020 mit der Grundlagenermittlung und Vorplanung begonnen wurde, folgten drei weitere zu Beginn des Jahres 2021 und eine siebte zum Jahreswechsel 2021/2022. In der Vorplanungsphase werden die machbaren Routenvarianten geprüft und miteinander verglichen. Neben Kriterien für die Radfahrenden fließen hier auch Umwelt- und Naturschutzaspekte und die Belange anderer Verkehrsteilnehmender ein sowie weitere Aspekte wie Flächenverfügbarkeit oder Wirtschaftlichkeit. Am Ende der Bewertung und zahlreicher erforderlicher Abwägungen steht die Festlegung einer Vorzugstrasse.

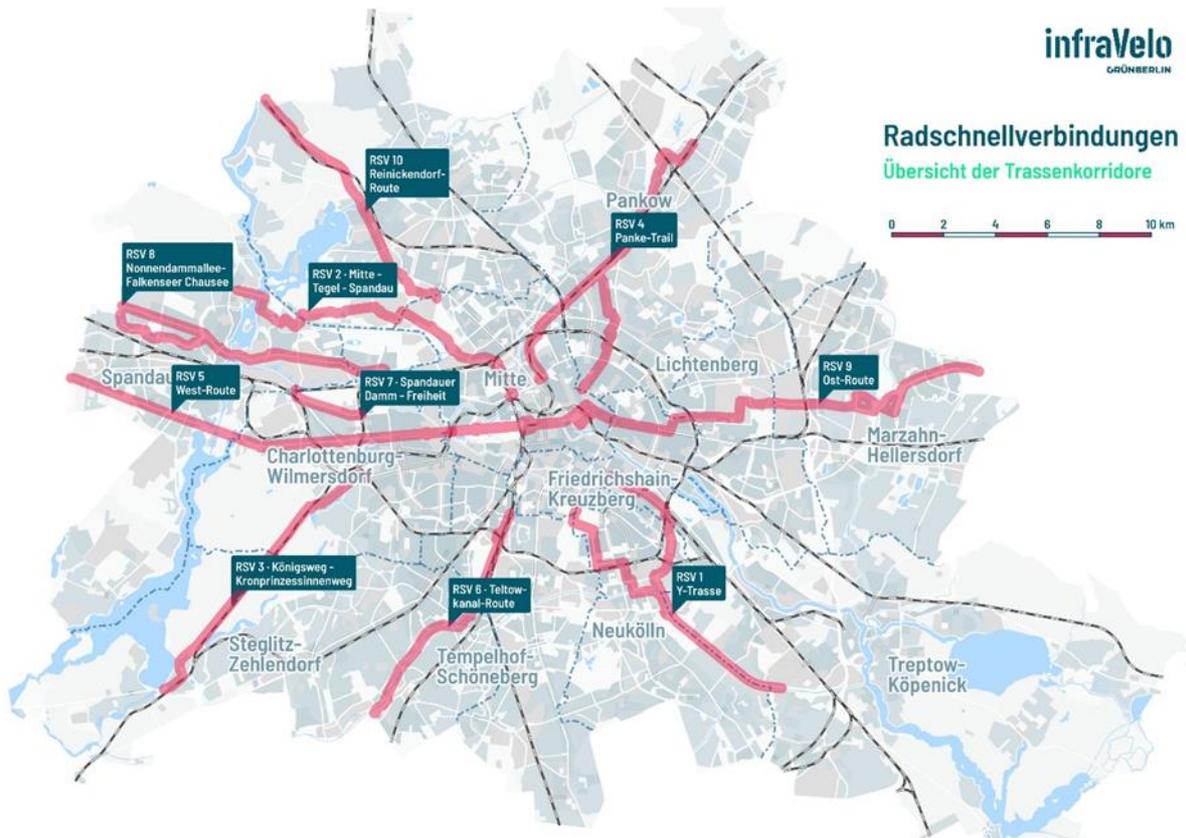
Im Jahr 2022 sollen für sechs Radschnellverbindungen die Vorzugstrassen ermittelt und die Vorplanungsunterlagen von der SenUMVK geprüft werden. Darüber hinaus wurden und werden Vermessungsleistungen und Sicherheitsaudits durchgeführt, Baugrundgutachten erstellt und die Grundlagenermittlung und Vorplanung für notwendige Ingenieurbauwerke wie Brücken beauftragt.

Tabelle 1 Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen und Stand

Route	Kurzbeschreibung	Machbarkeitsuntersuchung Veröffentlichung	Machbarkeitsuntersuchung Ergebnis	Weitere Schritte
„Teltowkanalroute“ (circa 8,8 Kilometer)	Route führt durch die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf entlang des Teltowkanals	Erfolgt (September 2020)	verkehrlich sowie baulich machbar	Finalisierung der Vorplanung (Leistungsphase 2) in 2022
„Y-Trasse“ (circa 20,2 Kilometer)	Route verläuft über Neukölln in Richtung Südosten/ Schönfeld, parallel zur A113	Erfolgt (September 2020)	verkehrlich sowie baulich machbar	Finalisierung der Vorplanung (Leistungsphase 2) in 2022
„Trasse Königsweg-Kronprinzessinnenweg“ (circa 12,2 Kilometer)	Route führt durch den Grunewald zwischen Wannsee und Potsdam	Erfolgt (September 2020)	verkehrlich sowie baulich machbar	Finalisierung der Vorplanung (Leistungsphase 2) in 2022
„Trasse Mitte-Tegel-Spandau“ (circa 14,4 Kilometer)	Route verläuft zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bezirk Spandau mit Anbindung an den Flughafen Tegel	Erfolgt (Februar 2022)	verkehrlich sowie baulich machbar	Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen, Vorplanung (Leistungsphase 2) noch nicht abgerufen
„West-Route“ (circa 15,3 Kilometer)	Route verbindet Spandau über die Heerstraße und die Straße des 17. Juni mit der Stadtmitte	Erfolgt (November 2020)	verkehrlich sowie baulich machbar	Finalisierung der Vorplanung (Leistungsphase 2) in 2022
„Ost-Route“ (circa 23,0 Kilometer)	Route ist die Weiterführung der „West-Route“ über den Schlossplatz und Alexanderplatz bis nach Marzahn-Hellersdorf	Erfolgt (Mai 2021)	verkehrlich sowie baulich machbar	Finalisierung der Vorplanung (Leistungsphase 2) in 2022
„Trasse Spandauer Damm - Freiheit“ (circa 3,4 Kilometer)	Route verläuft südlich der Spree von der S-Bahn-Station Westend bis in die Altstadt von Spandau	Erfolgt (November 2020)	verkehrlich sowie baulich nur teilweise machbar *	Ein Abruf weiterer Leistungsphasen ist nicht vorgesehen, da die Streckenlänge nicht den Mindestanforderungen an eine RSV genügt (Mindestlänge 5 Kilometer)
„Trasse Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee“ (circa 11,9 Kilometer)	Route bindet den Jakob-Kaiser-Platz an Siemensstadt sowie Spandau an	Erfolgt (November 2020)	verkehrlich sowie baulich machbar	Sukzessive Erarbeitung der Grundlagen- und der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2)
„Reinickendorf-Route“ (circa 10,8 Kilometer)	Route verbindet die Stadtteile Reinickendorf, Wedding mit der Stadtmitte parallel zur A111	Erfolgt (Februar 2022)	verkehrlich sowie baulich machbar	Sukzessive Erarbeitung der Grundlagen- und der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2)
„Panke-Trail“ (circa 18,4 Kilometer)	Route verläuft vom Nordbahnhof und der Torstraße nach Norden über die S-Bahn Pankow bis hin zu S-Bahn Karow	Erfolgt (November 2020)	verkehrlich sowie baulich machbar	Finalisierung der Vorplanung (Leistungsphase 2) in 2022

* Im Bericht 2020 versehentlich als „Verkehrlich sowie baulich machbar“ beschrieben worden.

Abbildung 1 Übersichtskarte Trassenkorridore der Radschnellverbindungen



Quelle: infraVelo

Die Ergebnisse der MU und der bisherigen Dialogveranstaltungen sowie alle weiteren Informationen zu den Berliner Radschnellverbindungen sind unter diesem Link einsehbar: <https://www.infravelo.de/projekte/radschnellverbindungen/>

3.2 Neubau oder Verbesserung von Radverkehrsanlagen

Neue Radverkehrsanlagen (RVA) mit hohen Qualitätsstandards machen das Radfahren attraktiv und sicher für alle Bevölkerungsgruppen.

Der Bau von Radverkehrsanlagen verteilt sich in Berlin auf verschiedene Baulastträger. Hinzu kommen unterschiedliche Finanzierungsquellen und Förderprogramme, über die die Umsetzung finanziert werden kann. Außerdem gibt es Radverkehrsanlagen, die ohne größere bauliche Eingriffe weitgehend auf Grundlage einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch Verkehrszeichen und Markierungen umgesetzt werden. Daten zu Radverkehrsanlagen werden in einer Datenbank zusammengeführt (siehe 7.3.2). Grundsätzlich ist bei den folgenden Darstellungen zu beachten, dass die Längenangaben bei einer beidseitigen Radverkehrsanlage doppelt gezählt werden, einseitige Anlagen werden einfach angegeben. Daher können Abweichungen bei verschiedenen Zusammenführungen und Auswertungen der Daten entstehen. Durch die noch nicht vollständig

abgeschlossene Erfassung der Daten können ebenfalls Differenzen entstehen. Einen vorläufigen Überblick liefert die Projektlandkarte von infraVelo; erreichbar unter <https://www.infravelo.de/karte/> (siehe 5.8).

Tabelle 2 stellt die im Jahr 2021 errichteten Radverkehrsanlagen dar.

Da Planungs- und Ausführungszeiten des Baus aufgrund der spezifischen Ausprägung der Maßnahmen unterschiedlich lang und zum Teil überjährig sind, wird in der folgenden Tabelle nach „Fertiggestellt“, „In Bau“ und „In Planung“ aufgeschlüsselt.

Tabelle 2 Stand Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Jahr 2021
(in Kilometern)²

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

In der Tabelle sind nicht alle Straßenbauprojekte erfasst, die positive Auswirkungen auf den Radverkehr haben. Straßensanierungen durch die Bezirke basieren auf Meldungen der Bezirke. Nicht enthalten sind Baumaßnahmen anderer Baulastträger (z. B. Deutsche Bahn) sowie städtebauliche Umbau-/Sanierungsmaßnahmen (wie zum Beispiel Karl-Marx-Straße in Neukölln).

3.3 Bezirkliches Radverkehrsprogramm

Zur Unterstützung der Bezirke für die Finanzierung der Anlage von Radverkehrsanlagen gibt es ein Sonderprogramm der SenUMVK. Für die Umsetzung dieser Radverkehrsanlagen sind die Bezirke im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung verantwortlich. Je nach Prioritätensetzung und personeller Ausstattung der Bezirke sowie örtlichen Gegebenheiten sind unterschiedlich viele und umfangreiche Projekte realisiert worden bzw. befinden sich in der Planung.

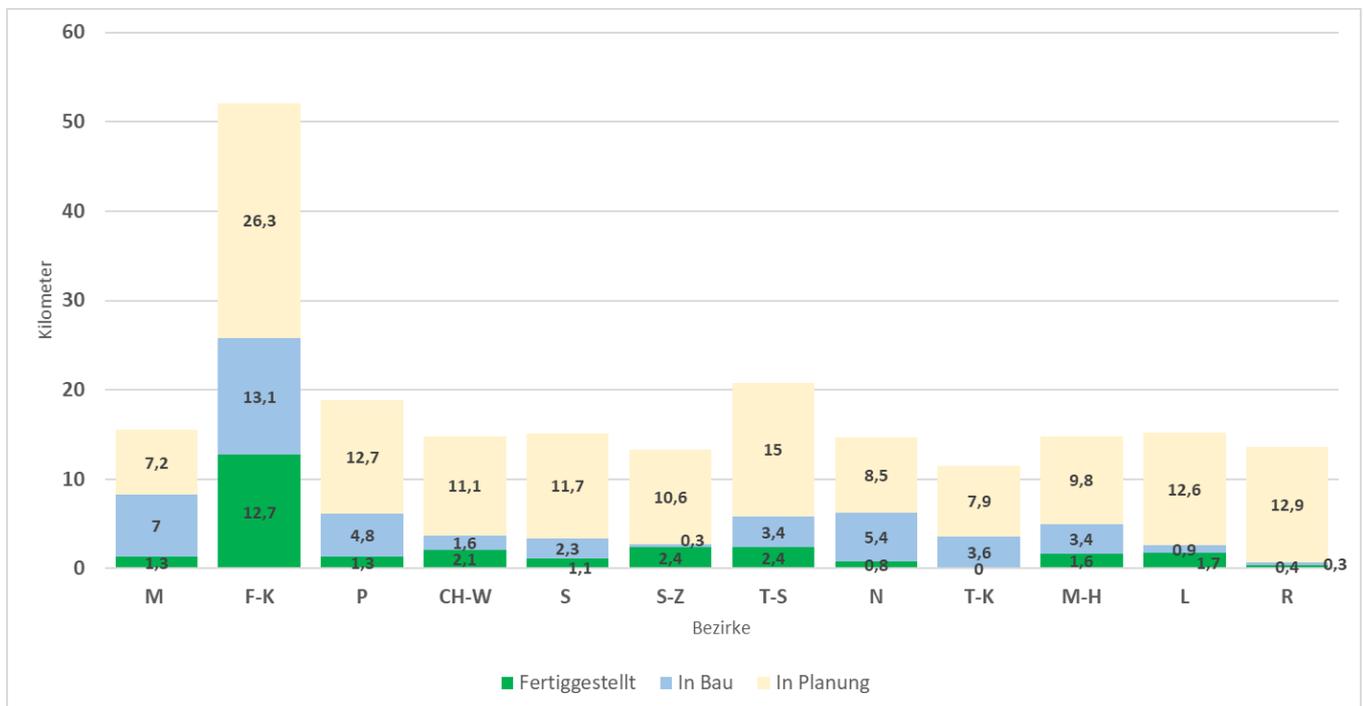
Für dieses bezirkliche Radverkehrsprogramm sind detailliertere Auswertungen möglich. Grundlage dafür stellt eine Datenbank der infraVelo dar, die von den Bezirken aktualisiert wird (siehe 7.3.2).

² In 2022 begonnene Planungen und Realisierungen von Maßnahmen sind in der Tabelle nicht berücksichtigt.

Tabelle 3 Aufteilung des bezirklichen Sonderprogramms im Jahr 2021 (in Kilometern)

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

Die Aufteilung der Projekte nach den Bezirken wird in der folgenden Grafik dargestellt. Es handelt sich dabei um eine Darstellung der Projekte aus der ersten Zeile von Tabelle 3. Entsprechend sind Grünbeschichtungen, Maßnahmen der Abteilung V (Tiefbau), und Straßenneubauprojekte nicht dargestellt.

Abbildung 2 Radverkehrsanlagen des bezirklichen Radverkehrsprogramms nach Bezirken 2021


Eine Zusammenstellung der 2021 fertiggestellten und in Bau befindlichen Maßnahmen befindet sich in Anlage 1.

3.3.1 Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes

Die im Berliner Radverkehrsprogramm umgesetzten Maßnahmen lassen sich den Elementen des Berliner Radnetzes zuordnen. Im Jahr 2021 wurden im Berliner Radverkehrsprogramm 18,7 Kilometer Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen gebaut. Da an beiden Straßenseiten Radverkehrsanlagen bestehen, entspricht dies einer Länge im Radnetz von 9,4 Kilometern (18,7 geteilt durch 2). Zudem wurden 2021 6,7 Kilometer Fahrradstraßen eingerichtet und weitere 2,4 Kilometer im Mischverkehr oder auf Zweirichtungsradwegen. Zusammengerechnet ergibt sich daraus eine umgesetzte Strecke von 18,4 Kilometern, von der 7,4 Kilometer auf das Vorrangnetz entfallen, 7,4 auf das Ergänzungsnetz und 3,6 auf Straßen außerhalb des Netzes.

Tabelle 4 Umsetzung des Netzes im Berliner Radverkehrsprogramm³

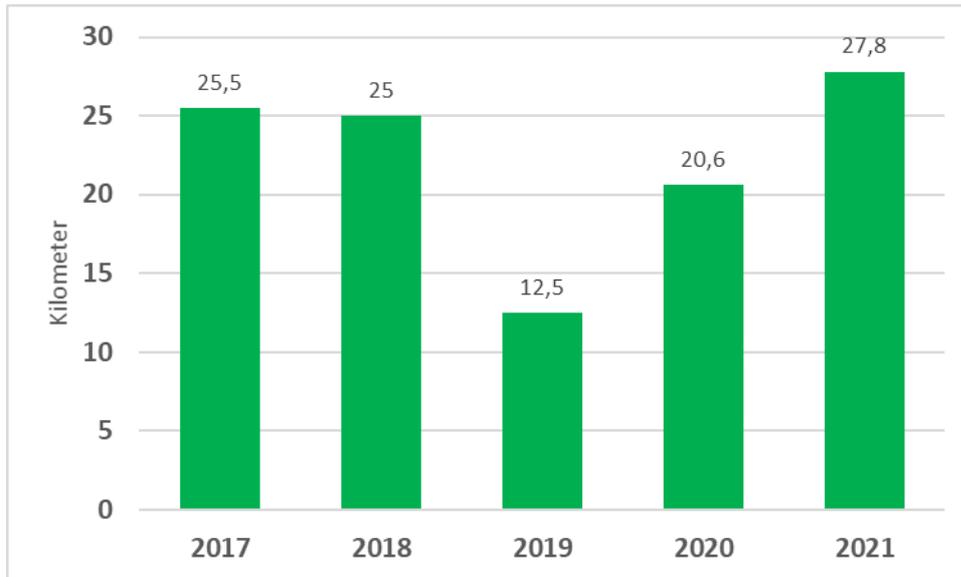
Netzelemente	Fertiggestellt 2021 in KM (in % Netzlänge)	Fertiggestellt 2017 - 2021 in KM (in % Netzlänge)
Vorrangnetz (871 KM)	7,4 (0,9%)	27,4 (3,2%)
Ergänzungsnetz (1.505 KM)	7,4 (0,5%)	29,3 (1,9%)
HVS außerhalb des Netzes (550 KM)	3,1 (0,6%)	9,6 (2,3%)
Sonstige Strecken	0,5	3,1
Summe	18,4	69,4

3.3.2 Entwicklung des Radverkehrsprogramms

In der folgenden Grafik ist die Entwicklung der fertiggestellten Baumaßnahmen von 2017-2021 des bezirklichen Radverkehrsprogramms zu sehen.

Abbildung 3 Entwicklung des Radverkehrsprogramms 2017-2021

³ Die Abweichung zu Tabellen 2-3 ergibt sich daraus, dass die Länge der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen halbiert werden muss, um sie zur Netzlänge ins Verhältnis zu setzen. Denn die Umsetzung des Netzes erfordert im Normalfall Radverkehrsanlagen an beiden Straßenseiten.



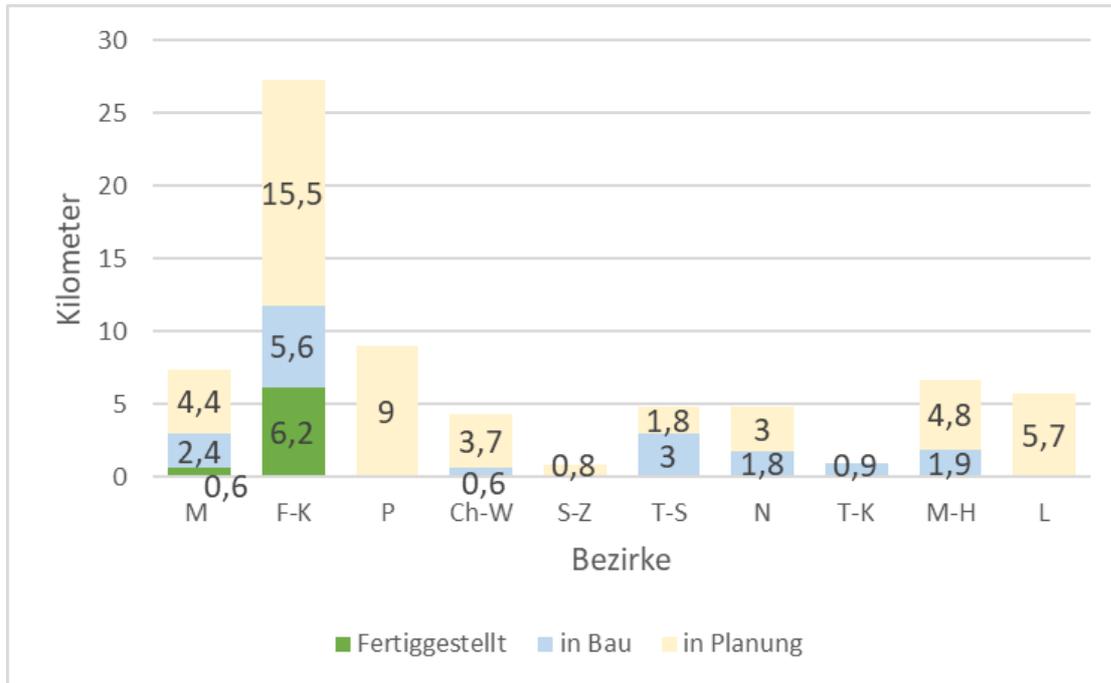
3.4 Besondere Maßnahmen

3.4.1 Geschützte Radfahrstreifen

Geschützte Radfahrstreifen stellen in Berlin inzwischen einen der wichtigsten Typen von Radverkehrsanlagen dar, der umgesetzt oder geplant wird. Inzwischen werden verschiedene Abgrenzungselemente zum fließenden Kfz-Verkehr verwendet, von unterschiedlichen Arten von Pollern bis hin zu Schwellen. Berlin setzt seit 2018 als erste deutsche Stadt solche Radverkehrsanlagen in größerem Umfang um und richtet sich damit auch nach den Ansprüchen an sichere Radverkehrsanlagen, wie im Mobilitätsgesetz und Radverkehrsplan festgeschrieben wurden. Die meisten Anlagen wurden zunächst als Verkehrsversuch geplant, dann aber als regelhafte Dauerlösung umgesetzt.

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. Diese Provisorien werden nun nach und nach in dauerhafte Radverkehrsanlagen, die in weißer statt gelber Farbe sowie mit dauerhafteren Beschichtungsmaterialien markiert sind und größtenteils über fixierte Abgrenzungselemente verfügen, umgewandelt.

Abbildung 4 Umsetzung geschützter Radfahrstreifen im Jahr 2021 im bezirklichen Radverkehrsprogramm (ohne Maßnahmen der Abteilung V, aber inklusive Verstetigung einiger Pop-up-Radwege)



Eine Auflistung der 2021 fertiggestellten und in Bau befindlichen geschützten Radfahrstreifen im bezirklichen Radverkehrsprogramm ist in Anlage 2 zusammengestellt.

3.4.2 Grünbeschichtungen

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wird an ausgewählten Streckenabschnitten die grüne Beschichtung von bereits bestehenden Schutz- und Radfahrstreifen (in den Knotenpunktbereichen rot) durchgeführt. Darüber hinaus werden seit 2021 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 Maßnahmen ist die infraVelo im Auftrag der jeweiligen Bezirke verantwortlich.

Bisher wurden durch die infraVelo zwischen 2018 und 2020 insgesamt 26,4 Kilometer grün markiert. Im Jahr 2021 wurden 3,5 Kilometer fertiggestellt, 1,4 befanden sich im Bau. Im Rahmen der Beschichtungsmaßnahmen wurden z.B. die Radstreifen auf der Allee der Kosmonauten (auf bis zu 2,90 Meter) verbreitert. Im Falle von Pasewalker und Berliner Straße sowie bei der Allee der Kosmonauten wurde für eine größere Kosten-Nutzen-Effizienz auf eine vollflächige Beschichtung verzichtet und die Grünmarkierung in Form von Blockpfeilen und Rauten ausgeführt. Nach diesem Muster wurde auch der Knotenpunktbereich Alt-Friedrichsfelde - Alt-Biesdorf - Märkische Allee umgesetzt.

Tabelle 5 Abgeschlossene und in Bau befindliche Maßnahmen Grünbeschichtung durch infraVelo 2021 (in Kilometern)

Bezirk	Maßnahme	Status	Länge	
Marzahn-Hellersdorf	Allee der Kosmonauten (Rhinstraße - ca. 100m östl. Beilsteiner Straße)	Fertiggestellt	1,3	
Friedrichshain-Kreuzberg	Mehringdamm (westl. Seite, Kreuzbergstraße - Dudenstraße)	Fertiggestellt	0,6	
Pankow	Berliner Straße (Eweststraße - Schönhauser Straße)	Fertiggestellt	1,6	
Marzahn-Hellersdorf	Rampen Knotenpunkt "Märkisches Ohr (Alt-Biesdorf - Märkische Allee)	In Bau		1,4
Summe			3,5	1,4

Eine Auflistung aller seit 2018 durchgeführten Grünbeschichtungen ist in Anlage 3 dargestellt.

Im Rahmen einer Begleituntersuchung werden die Projekte des Verkehrsversuches überprüft, ob sich durch eine entsprechende Einfärbung der Radverkehrsanlagen das Verkehrsverhalten verändert und eine höhere Sicherheit gewährleistet werden kann. Zur Evaluierung möglicher Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden und der Eignung der in Frage kommenden Materialien (Epoxidharz und Kaltplastik) wurden für die Beschichtung geeignete Versuchsabschnitte ausgewählt. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden vor und nach der Beschichtung wurde jeweils an den gleichen Orten und zu den gleichen Tageszeiten durch Videoaufnahmen dokumentiert. Der im Frühjahr 2021 veröffentlichte Zwischenbericht⁴ hielt als wichtiges Ergebnis eine deutlich merkbare Verhaltensänderung aller Verkehrsteilnehmenden fest. Nach der Beschichtung hielten sich Rad- wie Autofahrende stärker an die Verkehrsregeln. In Befragungen gaben 66 Prozent der Radfahrenden zudem an, sich im Vergleich zum vorherigen Zustand sicherer zu fühlen.

Nach der Veröffentlichung der ersten Zwischenergebnisse werden weitere Material- und Verhaltensuntersuchungen durchgeführt und ein Umweltgutachten mit den Herstellern des Beschichtungsmaterials erarbeitet. Die Ergebnisse des Umweltgutachtens sollen zusammen mit dem Endbericht 2023 veröffentlicht werden.

Die Ergebnisse des Zwischenberichts sind nachzulesen unter:

<http://www.infravelo.de/gruenbeschichtungen/begleituntersuchung/>

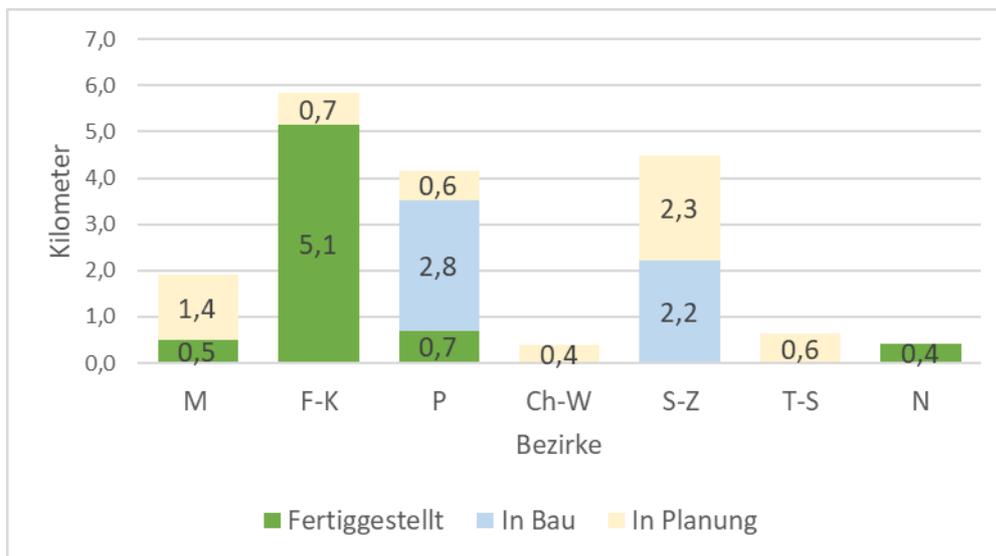
3.5 Fahrradstraßen

Gemäß Radverkehrsplan sollen Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Fahrradstraßen dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Attraktivitätssteigerung und der Bündelung des Radverkehrs. Sie tragen zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und somit zur Verkehrsberuhigung bei. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist somit

eine weitere wichtige Maßnahme, um eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur in Berlin zu schaffen.

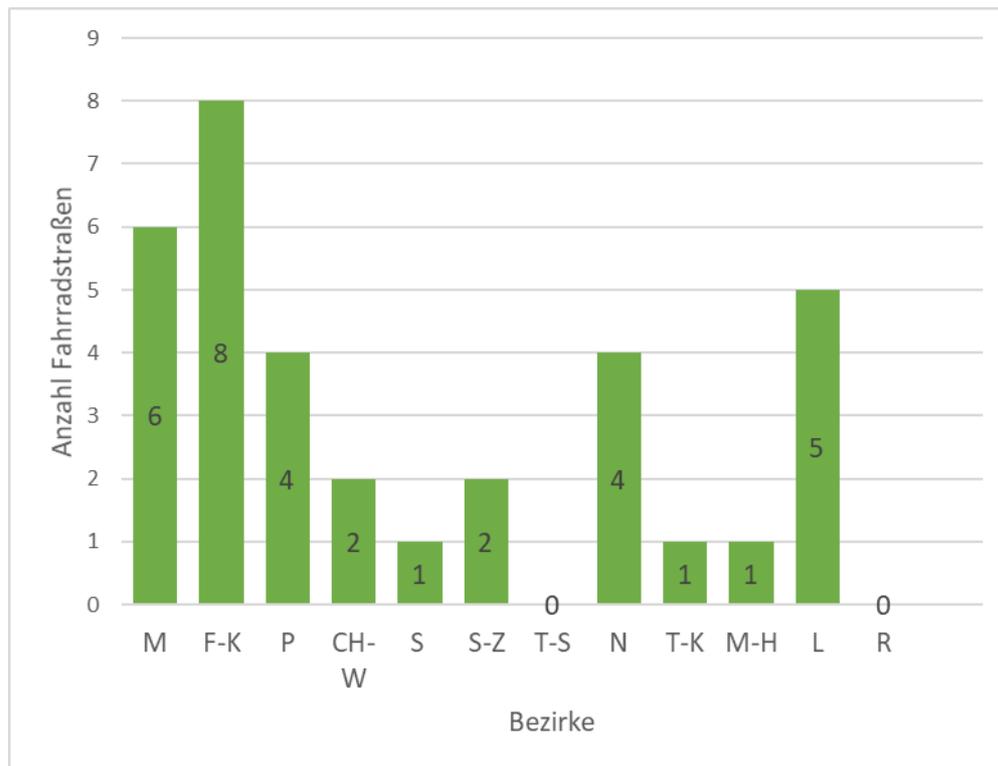
Im Jahr 2021 sind nach Kenntnis der SenUMVK neun Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 6,7 Kilometern fertiggestellt worden. Damit hat sich die Gesamtzahl von angeordneten Fahrradstraßen auf 34 erhöht. In Bau und Planung befanden sich weitere acht neue Projekte, die eine Gesamtlänge von 11,1 Kilometern aufweisen.

Abbildung 5 Realisierung von Fahrradstraßen im Jahr 2021 nach Bezirken



Die Gesamtzahl der Fahrradstraßen in Berlin teilt sich auf die Bezirke wie folgt auf:

Abbildung 6 Fahrradstraßen insgesamt in Berlin



Anmerkung: Schwedter Straße und Choriner Straße zu Pankow gezählt

Die Zusammenstellung aller Fahrradstraßen in Berlin ist in Anlage 4 dargestellt.

3.6 Umgestaltung von Knotenpunkten

Die sichere (Um-)Gestaltung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA) ist ein Schlüsselement bei der Herstellung von attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen in Berlin. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erfolgt nach Analyse durch die Unfallkommission. Die Maßnahmen werden dann vom jeweiligen Baulastträger umgesetzt. Das ist bei Baumaßnahmen in den meisten Fällen der Bezirk oder die für Tiefbau zuständige Abteilung der SenUMVK (Abteilung V), das Umprogrammieren der LSA wird von Alliander Stadtlicht übernommen. Im Folgenden werden Maßnahmen mit besonderem Radverkehrsbezug dargestellt, die sich 2021 in konkreter Planung oder Umsetzung befunden haben.

Tabelle 6 Ausgewählte Maßnahmen mit besonderem Radverkehrsbezug,
Fertigstellung/Planung 2021

Bezirk	Straße	Art der Maßnahme	Umsetzungsstand
Mitte	Potsdamer Straße / Reichpietschufer	Inbetriebnahme einer getrennten Rechtsabbiegesignalisierung zur Absicherung gegen den Fuß- und Radverkehr	Abgeschlossen in Oktober 2021
Mitte	Wilhelmstraße / Unter den Linden	Umbau LSA: Rechtsabbiegen in die nördliche Wilhelmstraße künftig gesichert gegen Fuß- und Radverkehr, linksabbiegender Verkehr von der nördlichen Wilhelmstraße nach Unter den Linden künftig konfliktfrei mit Radverkehr	Planung abgeschlossen, Umsetzung für 2022 vorgesehen
Mitte	Brunnenstraße / Invalidenstraße	Umbau der LSA mit Signalen für indirekt linksabbiegende Radfahrende, Ergänzung der geschützten RVA in der Invalidenstraße (Lückenschluss)	Anordnung erfolgt, Umsetzung bis Sommer 2022
Pankow	Am Friedrichshain / Friedensstraße	Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsmarkierung bis zur Greifswalder Straße, Signalisierung für linksabbiegende Radfahrende	Umsetzung bis Juni 2022 vorgesehen
Pankow	Greifswalder Straße / Prenzlauer Berg	Einrichten einer getrennten Rechtsabbiegesignalisierung von der Greifswalder Straße nach Prenzlauer Berg	Umsetzung bis Juni 2022 vorgesehen
Friedrichshain- Kreuzberg	Kottbusser Tor	Rotunterlegung der Radverkehrsfurten	Abgeschlossen in 2021
Steglitz- Zehlendorf	Großbeerenstraße / Lankwitzer Straße - Friedenstraße,	Ergänzung des Radfahrstreifens Lankwitzer Straße, Rotunterlegung der Furten, Anlage von Sperrflächen, um zügiges Rechtsabbiegen zu unterbinden	Abgeschlossen in 2021
Neukölln	Oderstraße / Siegfriedstraße	Schaffung eines Schutzstreifens und einer eindeutigen Führung für den Radverkehr inkl. Rotunterlegung der Furten	Abgeschlossen in 2021

3.7 Radfernwege

Radfernwege dienen in erster Linie dem überregionalen Fahrradtourismus. Dennoch stellen sie abschnittsweise auch für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen dar. Sie überschneiden sich teilweise mit dem Berliner Radverkehrsnetz; ein anderer Teil verläuft außerhalb des Netzes und ergänzt dieses. Die Radfernwege 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 laufen derzeit Vorbereitungen und Planungen für den Ausbau der vorhandenen, aber nicht immer den Anforderungen (Breite, Oberflächenqualität) an einen Radfernweg entsprechenden Wege.

Detaillierte Angaben zum Stand der Umsetzung sind in der Anlage 5 zu finden.

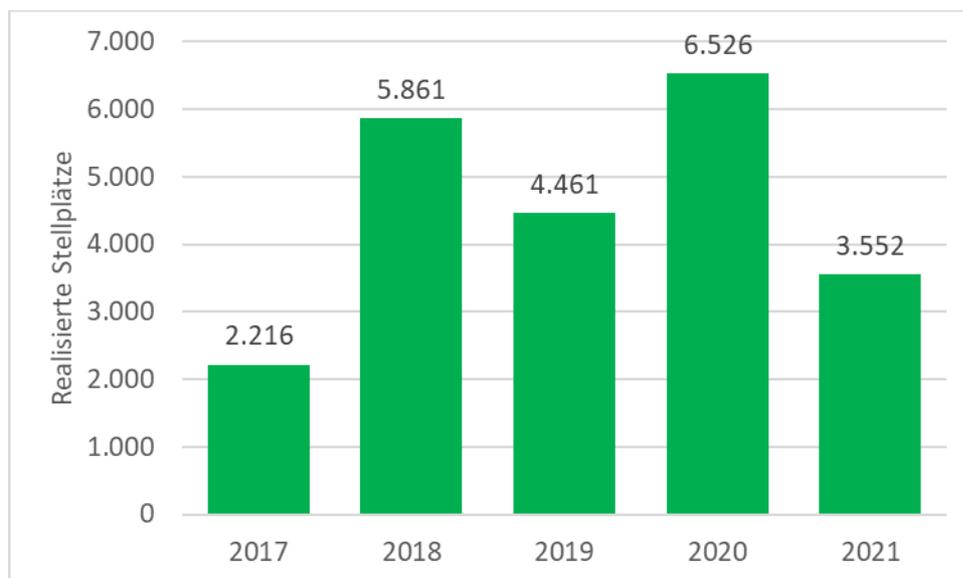
4 Fahrradabstellanlagen

4.1 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“

Nicht zuletzt aufgrund des steigenden Radverkehrsanteils hochwertiger Fahrräder gibt es eine große Nachfrage nach sicheren Abstellmöglichkeiten. Die Senatsverwaltung hat darauf bereits 2017 mit dem Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ reagiert. Aufgrund des großen Erfolgs wurde das Programm fortgesetzt.

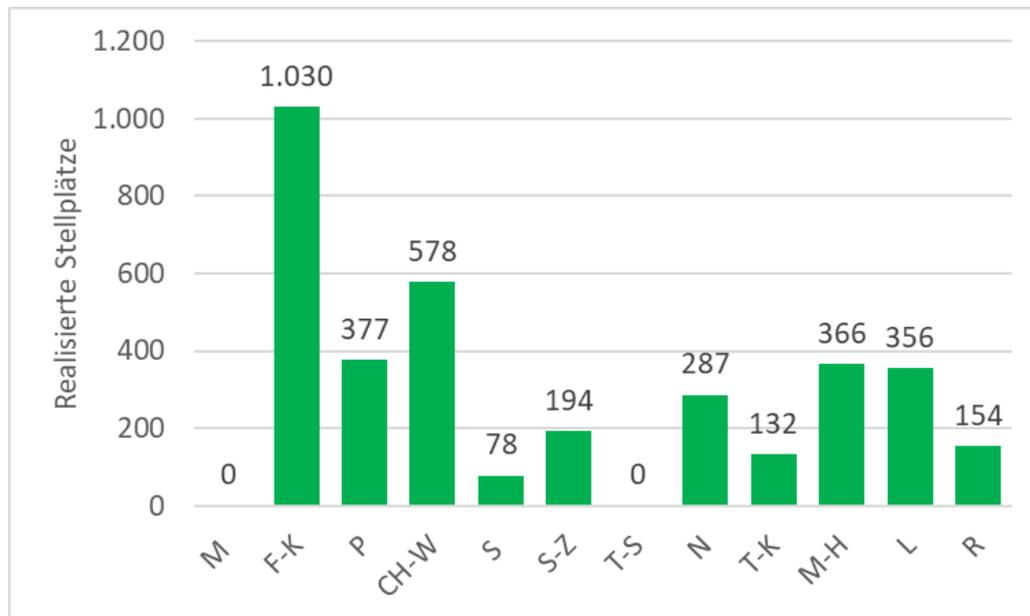
Aus diesem Programm erhalten Bezirke aus Landesmitteln finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum. Im Jahr 2021 wurden 3.552 Stellplätze geschaffen. Pro Fahrradbügel entstehen in der Regel zwei Stellplätze, es werden mit dem Programm teilweise auch andere Bautypen von Abstellanlagen finanziert, zum Beispiel Lastenfahrradbügel.

Abbildung 7 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2021 (Stellplätze, Berlin gesamt)



Die dargestellte Aufteilung gibt ausschließlich die durch das Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ finanzierten Stellplätze wieder. Aus diesem Förderprogramm konnten im Zeitraum 2017 – 2021 insgesamt 22.616 Stellplätze im gesamten Stadtgebiet errichtet werden. Abstellanlagen, die aus Bezirksmitteln oder anderen Fördermitteln errichtet wurden, sind bisher noch nicht zentral erfasst und daher in der Abbildung 7 und 8 nicht dargestellt. Die tatsächliche Zahl der berlinweit errichteten Fahrradabstellanlagen liegt also über 22.616. Zum Beispiel wurde in 2021 der Ausbau von Radbügeln vor zwei Schulen in Pankow aus Finanzmitteln zur Erhöhung der Schulwegsicherheit finanziert; diese sind in Abbildung 7 und 8 nicht enthalten.

Abbildung 8 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ nach Bezirken (neue Stellplätze 2021, Berlin gesamt)



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

4.2.1 Fahrradparkhäuser

Ein Bestandteil zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und zur Verbesserung der Umstiegsbeziehungen zwischen Rad und ÖPNV stellt die Errichtung von Fahrradparkhäusern an geeigneten ÖPNV-Stationen dar. 2021 sind Analysen zur Ermittlung des Potentials für Fahrradparkhäuser abgeschlossen worden (siehe Fortschrittsbericht 2020). An bis zu neun S- und U-Bahnhöfen wurde ein Potential ermittelt und dort werden nur Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchungen soll geprüft werden, an welchen konkreten Orten, die Errichtung der Fahrradparkhäuser möglich wäre und welche als Vorzugsvariante geeignet sind. Die infraVelo ist für die Projektsteuerung zuständig und hat im Berichtszeitraum drei Auftragnehmer über ein EU-weites Vergabeverfahren zur Erfüllung des Rahmenvertrags für Machbarkeitsuntersuchungen mit angeschlossenen Betreiberkonzepten mit Bedarfsplanung binden können.

Für die S- und U-Bahnhöfe Haselhorst, Mahlsdorf, Schöneweide und Landsberger Allee wurden in 2021 die Machbarkeitsuntersuchungen begonnen, für den U-Bahnhof Haselhorst und den S-Bahnhof Mahlsdorf sind sie bereits im Dezember 2021 abgeschlossen worden. Für alle Standorte sollen die Ergebnisse 2022 veröffentlicht werden.

Für mögliche weitere fünf Standorte wurde und wird in Abstimmung mit den Bezirken geprüft, welche Flächen für das Fahrradparken verfügbar sind und sichergestellt werden können. Wenn die

Flächensicherung erfolgt ist, können die Machbarkeitsuntersuchungen für die weiteren Standorte beginnen.

Bezüglich der im Radverkehrsplan benannten Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen, die bis 2030 prioritär geplant und gebaut werden sollen, gilt folgender Sachstand:

Am weitesten sind die Planungen am Bahnhof Ostkreuz. Dort ist auf einer Teilfläche des nordwestlichen Bahnhofsvorplatzes ein Fahrradparkhaus mit bis zu 2.000 gesicherten und freien Stellplätzen, einer Servicestation sowie Self-Service-Bereichen geplant. Die im Rahmen der 2019 durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung von Grün Berlin vorgestellte Variante fand Zuspruch durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und wurde mittels eines Betreiberkonzepts mit Bedarfsplanung konkretisiert. Das Konzept wurde mittels einer Umfrage unter Radfahrenden am Ostkreuz und eingeholter Erfahrungen von Stakeholdern und Betreibenden von Fahrradparkhäusern außerhalb Berlins auf seine Plausibilität überprüft. Zudem wurden Gespräche mit lokalen Akteurinnen und Akteuren wie Interessensvertretungen und Anwohnerinnen- und Anwohner-Initiativen geführt. Die Ergebnisse sollen in die weitere Bedarfsplanung für das Fahrradparkhaus einfließen. Eine im Berichtszeitraum durchgeführte Baugrunduntersuchung ergab, dass der Untergrund sehr einheitlich und ausreichend tragfähig ist. Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels ist ein wasserdichter Verbau erforderlich. Im Jahr 2022 sollen die Vorbereitung und Abstimmungen für das Planungsverfahren beginnen.

Für den S-Bahnhof Zehlendorf hat die weitere Prüfung ergeben, dass keine Fläche zur Verfügung steht, das Projekt wird nicht weiterverfolgt. Am S- und U-Bahnhof Pankow wurde eine Machbarkeitsstudie zum Fahrradparkhaus durch den Investor Firma Krieger beauftragt und für das geplante Fahrradparkhaus am Stuttgarter Platz durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf.

4.2.2 Sicherungssystem für Sammelabstellanlagen

Für die kostenpflichtige und/oder zugangsbeschränkte Nutzung von gesicherten Radabstellanlagen wurde von infraVelo ein Reservierungs-, Buchungs-, Zutritts- und Abrechnungssystem entwickelt. Damit soll Radfahrenden berlinweit und standortunabhängig ein einfacher, schneller und flexibler Zugang zu gesicherten Fahrradparkplätzen ermöglicht werden. Das System soll standortübergreifend und unabhängig vom jeweiligen Hersteller oder von der Art der Radabstellanlage berlinweit öffentlich nutzbar sein.

2021 wurden die für die Erstinbetriebnahme erforderlichen Funktionen einer App und eines Terminals vor Ort umgesetzt. Eine Erstinbetriebnahme wird bisher an einem Standort im Jahr 2022 angestrebt, sie ist jedoch abhängig von den jeweiligen Umsetzungsprojekten der Fahrradabstellanlagen.

4.2.3 Übernahme der Fahrradabstellanlagen von der S-Bahn Berlin GmbH durch das Land Berlin

Mit dem Ziel, den Fahrradverkehr sowie die kombinierte Nutzung von Fahrrad und Bahn zu fördern, übernahm das Land Berlin 2020 die 8.144 Fahrradabstellplätze von der S-Bahn Berlin GmbH, die auf Flächen der Deutschen Bahn AG sowie der Bezirke errichtet wurden.

Für die Abstellanlagen auf Flächen der Deutschen Bahn wurde zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Berlin ein Gestattungsvertrag geschlossen. Auf dessen Basis ist infraVelo für den Betrieb und Unterhalt von 2.347 Stellplätzen an 25 Anlagen verantwortlich und koordiniert seitdem die Reinigung, Instandhaltung und das Schrottradmangement für die Bahnflächen. Für die Übernahme dieser Aufgaben auf Bezirksflächen wurden im September 2021 Kooperationsvereinbarungen geschlossen.

In Zukunft soll das Meldewesen zu möglichen Mängeln an den Anlagen weiter optimiert werden.

5 HANDLUNGSFELD INFORMATION UND SERVICES

5.1 Leihradsysteme

Leihfahrräder sind wie Busse und Bahnen eine Form der öffentlichen Daseinsvorsorge im Mobilitätsbereich. Ziel ist die Sicherstellung klimafreundlicher, bezahlbarer und stadtverträglicher Mobilität, auch innerhalb von intermodalen Wegeketten, und das im gesamten Stadtgebiet. In Berlin gibt es eine Vielzahl privater Anbieter von Leihfahrrädern, die oft nicht stationsgebunden sind und frei zur jederzeitigen Miete im Straßenraum angeboten werden.

Das Land Berlin unterstützt das Leihradsystem Nextbike, damit stationsgebundene Leihräder konstant in hoher Qualität sowie hohem Umfang verfügbar sind. Dieses Vorgehen wird durch die seit 2017 konstant steigenden Ausleihen gestützt. Im Jahr 2021 stieg die Nutzung weiter auf rund 950.000 Fahrten. Dabei ist hervorzuheben, dass diese positive Entwicklung auch im Pandemie-Jahr 2021 trotz des einbrechenden Tourismus, durch den eine relevante und bislang große Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern wegfiel, fortgesetzt werden konnte.

Grundlegend für die steigende Nutzung des Systems ist der weitere Ausbau von neuen Stationen. Dieser erfolgte schrittweise und konstant. Die Ausdehnung des Systems über den S-Bahn-Ring hinaus ist dabei heute gelebte Praxis und kann unter <https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/> nachvollzogen werden.

Tabelle 7 Entwicklung des Leihradsystems seit 2017

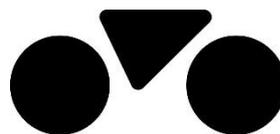
	Anzahl Stationen	Anzahl Räder	Ausleihen/Jahr
Mai 17	107	1.513	242.408
Dez 17	152	2.020	
Mai 18	185	2.083	627.760
Dez 18	248	2.345	
Mai 19	273	2.808	667.703
Dez 19	278	2.708	
Mai 20	301	2.883	894.937
Dez 20	313	4.996	
Mai 21	365	ca. 5000	935.500
Dez 21	380	ca. 5000	

Weitere 25 Stationen sind bereits genehmigt und werden zeitnah gebaut. Um eine angemessene Abdeckung und Nutzbarkeit des Systems zu ermöglichen, ist das System derzeit als sogenanntes Hybridsystem ausgeprägt: Bis zum finalen Ausbauzustand (725 Stationen) ist das Abstellen und Entleihen auch abseits der Stationen möglich. Damit steht – mit wenigen Ausnahmen – der innere S-Bahn-Ring insgesamt als Ausleih- und Rückgabefläche zur Verfügung.

Im Rahmen der 2021 gezogenen Verlängerungsoption des Vertrags wird Nextbike verschiedene Ergänzungen zum bestehenden System vergaberechts- und vertragskonform realisieren, um neue Angebote im Sinne des MobG BE zu schaffen und gleichzeitig den politischen und planerischen Forderungen nach einer Ausdehnung gerecht zu werden. Der aktuelle Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende Juli 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt soll, wiederum über ein wettbewerbliches Verfahren, ein Nachfolgekonzept ausgewählt werden. Die Untersuchung „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke“ (<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-2953.A-v.pdf>) stellt hierfür wichtige Grundlagen bereit.

5.2 Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“

Im Juli 2021 wurde die Dach- und Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Anlass war die Errichtung des ersten Fahrradbarometers an der Straße des 17. Juni. Ziel der Maßnahme ist die im RVP vorgesehene Stärkung des Selbstverständnisses Berlins als Metropole für Radfahrende. Es soll eine wertgeschätzte Radkultur etabliert werden, indem die positiven Aspekte des Radverkehrs für alle Beteiligten betont werden. Sowohl Anker als auch Leuchtturm dieser zu etablierenden Radkultur soll die neue Dachmarke „Fahrrad Berlin“ darstellen. Neben den kulturellen Werten definiert sich die Dachmarke über eine prägnante Gestaltung, die sich in Logo und Corporate Design widerspiegelt.


**Fahrrad
Berlin**

Neben dem Einsatz im Rahmen der Gestaltung der Fahrradbarometer kommen Informations- und Werbematerialien zum Radverkehr mit deutlichem Fokus auf Service & Information im Radalltag zum Einsatz. Eine zentrale Maßnahme ist die Etablierung von zwei weiteren Social-Media-Kanälen unter dem Handle @fahrrad_berlin (Twitter und Instagram). Weitere Maßnahmen sind für 2022 geplant.

5.3 Fahrradbarometer

Mit Fahrradbarometern sollen 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 Radfahrenden angezeigt werden.

Im Berichtszeitraum wurden zwei Fahrradbarometer gebaut. Anfang 2021 erfolgten die Ausschreibung und die Vergabe für die Barometer und Zählstellen, die durch infraVelo gesteuert wurden.

Das Fahrradbarometer an der Straße des 17. Juni wurde im Juli 2021 durch die zu diesem Zeitpunkt amtierende Senatorin Günther pressewirksam eingeweiht. Bis Jahresende 2021 wurden dort 791.337 Radfahrende gezählt. Bei dem Standort Karl-Marx-Allee wurde 2021 der Testbetrieb gestartet, die Inbetriebnahme fand im Februar 2022 statt.

Für den geplanten Barometer-Standort Senefelderplatz erfolgte im Berichtszeitraum durch den Bezirk Pankow eine Umplanung der bestehenden Radverkehrsanlage. Der Radverkehrsstreifen soll an dieser Stelle verbreitert werden. Die Aufstellung des dritten Barometers kann somit erst im Anschluss an diese Maßnahme erfolgen und ist für das zweite Quartal 2022 geplant.

Bei einer positiven Bewertung im Rahmen einer vorgesehenen Evaluation sollen perspektivisch bis zu zehn Prozent der Zählstellen mit einem Barometer ausgestattet werden, um an hochfrequentierten Standorten die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen.

infraVelo ist für die gesamte Projektsteuerung, die Errichtung sowie den Betrieb und Unterhalt zuständig und hat die möglichen Standorte analysiert, bewertet und ausgewählt sowie die Planungen für die ausgewählten Standorte durchgeführt.

Abbildung 9 Anzeige des Fahrradbarometers am Tag der Eröffnung



Quelle: infraVelo/Daniel Rudolph

5.4 Kampagne „STADTRADELN – gemeinsam #Berlinerfahren“

Zusammen Fahrrad fahren und Kilometer für das Klima sammeln – das sind die Ziele des bundesweiten Projektes STADTRADELN, das vom Klima-Bündnis e.V. ausgerichtet wird. Seit 2016 nimmt das Land Berlin an der Aktion teil, organisiert durch die Senatsmobilitätsverwaltung. Das Ziel: möglichst viele Menschen davon zu überzeugen, dass das Fahrrad ein geeignetes Verkehrsmittel für die täglichen Wege ist, und einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leistet. Diese Maßnahme dient damit der Aktivierung der Bürgerinnen und Bürger und der Förderung des Radverkehrs.

Im Jahr 2021 hat die Senatsverwaltung das Berliner Stadtradeln im Zeitraum vom 2.-22. September durchgeführt. Dabei nahmen rund 15.000 Personen teil, eine leichte Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr. Rechnerisch haben sie durch ihre etwa 3.360.000 mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer über 494 Tonnen CO₂ eingespart gegenüber einer entsprechenden Nutzung dieser Wege mit dem Kfz. Geradelt wurde immer in Teams. Die über 850 Teams wurden initiiert unter anderem von den Bezirken, Vereinen, Unternehmen, Verwaltungen, der Polizei oder der Feuerwehr. Berlin konnte in der Kategorie der Kommunen über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner den zweiten Platz belegen.

In Berlin wird die Aktion STADTRADELN als Kooperationsprojekt der Senatsverkehrsverwaltung und des ADFC Berlin realisiert. Gemeinsam wurden verschiedene Aktionen zur Motivation angestoßen, u.a. einen Aktionstag am Alexanderplatz inklusive eines Radchecks. Der Radiosender rbb 88.8 und

das Internetportal nebenan.de waren Medienpartner. Berlin war darüber hinaus im November 2021 Gastgeberin der bundesweiten Hybrid-Abschlussveranstaltung von STADTRADELN.

5.6 Engagementpreis „Fahrrad Berlin“

Am 22.11.2021 wurde der Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) verliehen, um besondere Leistungen und Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens zu würdigen. Es wurden drei Initiativen ausgezeichnet, die sich um Menschen kümmern, die aus verschiedenen Gründen (noch) nicht mit dem Rad unterwegs sind, für das Radfahren aber gewonnen werden können. Die Preisträgerinnen und Preisträger setzen damit Impulse für eine stärkere Nutzung des Fahrrads und beweisen zugleich ihr starkes soziales Engagement. Der Preis wurde von Staatssekretär Verkehr Ingmar Streese übergeben.

Die Preisträgerinnen und Preisträger waren:

1. **Fancy Women Bike Ride:** Die Initiative „Fancy Women Bike Ride“ motiviert Frauen jeden Alters, aller gesellschaftlichen Schichten und verschiedener Glaubensrichtungen, das Fahrrad für die Mobilität in Städten zu nutzen. Unter der Organisation von Safia Yazanoglu findet jährlich am autofreien Sonntag eine Radtour in Berlin statt.
2. **Radeln ohne Alter:** Die gemeinnützige Initiative „Radeln ohne Alter“ ermöglicht Menschen aus Alters- und Pflegeeinrichtungen Rikscha-Fahrten in der Stadt. Die Idee für dieses ehrenamtliche Projekt hat Calle Overweg 2015 nach Berlin und Deutschland gebracht.
3. **KidBike e.V.:** Der Verein KidBike fördert und unterstützt junge Menschen jeglicher Herkunft in Mobilitätserziehung, im Erlernen von Fahrradtechnik, verkehrssicherem Verhalten sowie bei der Berufsorientierung. Besonders Mädchen und junge Frauen werden in ihrem Interesse für den Bereich Technik bestärkt.

Weitere Informationen zur Verleihung des Engagementpreises in 2021 sind unter www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/engagementpreis-fahrrad-berlin/ zu finden.

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Absage der VELOBerlin im Jahr 2021, auf der der Preis in den letzten Jahren verliehen wurde, fand die Preisverleihung im kleineren Rahmen im Dienstgebäude der SenUVK statt.

5.7 Verkehrssicherheitsaktion „Mit Abstand sicher“

In Zusammenarbeit mit dem ADFC Berlin hat die Senatsmobilitätsverwaltung im April 2021 eine mehrwöchige Verkehrssicherheitsaktion zum Thema „Sicheres Überholen von Radfahrenden“ ins Leben gerufen. Im Fokus stand dabei der neu in der StVO definierte Mindestabstand von 1,5 Metern beim Überholen. Kernmaßnahme war die Bewerbung des zentralen Kampagnenmotivs auf Bussen der BVG, die damit im gesamten Stadtgebiet unterwegs waren.

Abbildung 10 Kampagnenmotto Rücksicht nehmen



Quelle: ADFC Berlin

5.8 Digitale Kommunikation

Im Jahr 2021 konnten die Aktivitäten im Bereich der digitalen Informationsarbeit weiter ausgebaut werden. Dreh- und Angelpunkt sind dabei die zentralen Webseiten: Die Aktivitäten des Radverkehrs werden auf den Internetseiten der SenUMVK <https://www.berlin.de/fahrrad/> und von infraVelo auf www.infravelo.de dargestellt.

Im Jahr 2021 wurde der Auftritt der SenUMVK laufend aktualisiert. Neue Themengebiete wie der Radverkehrsplan oder das Radverkehrsnetz wurden ergänzt, laufende Projekte wurden fortgeschrieben.

Unter www.berlin.de/mobilitaetswende wurde der Überblick über aktuelle Projekte und Veränderungen in Berlins Mobilität weiterentwickelt, um noch besser einzelne Projekte hervorheben zu können. Der Radverkehr hat dabei einen eigenen Projekte-Bereich. Mit geeigneten Werbemaßnahmen wurde im Rahmen der Kampagne zur Mobilitätswende auf diesen Überblick verwiesen, sodass sich zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zu den Fortschritten im Radverkehr einen Eindruck verschaffen konnten.

Daneben stellt die Kommunikation in digitalen sozialen Netzwerken wie Twitter und Instagram eine wichtige Säule der Kommunikation für die Senatsmobilitätsverwaltung dar. Mit ihrem erfolgreichen Twitter-Profil konnten 2021 erstmals über 15.000 Followerinnen und Follower angesprochen werden. Im Zuge der Einführung der Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“ wurden darüber hinaus zwei weitere Social-Media-Kanäle (@fahrrad_berlin auf Instagram und Twitter) eingeführt. Der Fokus

dieser beiden Kanäle liegt auf Service und greift auch allgemeinere Themen rund um das Fahrradfahren in Berlin auf (z.B. Termine, Fahrradtipps, Routenvorschläge). Schnell abonnierten mehrere tausend Interessierte die Informationsangebote.

Die SenUMVK ist damit eine der reichweitenstärksten Senatsverwaltungen Berlins. Radverkehrsthemen finden dabei einen besonders starken Zuspruch.

Im Rahmen der umfangreichen Kommunikationskampagne zur Berliner Mobilitätswende war das Thema „Fahrradverkehr“ wichtiger Bestandteil der online- und offline-Maßnahmen.

Auf der Internetseite von infraVelo gab es weitere Neuerungen für eine wichtige Angebotsverbesserung. So wurden im Berichtszeitraum die Navigationsstruktur überarbeitet und neue redaktionelle Inhalte erstellt, die u. a. Informationen zu den Bereichen Betrieb und Unterhalt sowie Bezirkliches Programmmanagement und Prozesssteuerung liefern. Der Pressebereich wurde erweitert und bietet nun Bild- und Kartenmaterial zum Download an. Auch für 2022 ist eine Weiterentwicklung vorgesehen.

Besonders hervorzuheben sind die folgenden Projekte:

Projektlandkarte

Die seit Dezember 2020 veröffentlichte digitale Projektkarte wurde im Laufe des Jahres durch weitere Projekte weiter vervollständigt. Aufgrund durchgeführter User-Tests wurde die Karte ab August 2021 insbesondere hinsichtlich der Filter- sowie Suchfunktionen optimiert und noch nutzungsfreundlicher gestaltet.

www.infravelo.de/karte/

Videoreihe „Fahrradfragen“

In dem Videoformat „Fahrradfragen“ geben Mitarbeitende der infraVelo seit Herbst 2020 Auskunft zu den unterschiedlichen Radverkehrsvorhaben. 2021 wurden vier neue Folgen für die Reihe gedreht und zwei davon, zu den Themen Radschnellverbindungen und Fahrradabstellanlagen, auf dem YouTube-Kanal und der Website der infraVelo veröffentlicht. Die Veröffentlichung der beiden anderen ist für 2022 geplant.

Projekt-Logbuch zum Spree-Rad- und Wanderweg

In einem Projekt-Logbuch wird mit kurzen Einträgen laufend zu Neuigkeiten und Hintergründen, wie Informationen zu Prozessabstimmungen, Treffen von Akteurinnen und Akteuren sowie Befahrungen, zum Spree-Rad- und Wanderweg berichtet.

www.infravelo.de/projekt/spree-rad-und-wanderweg-west/#c1266

5.9 Verkehrskontrollen

Wichtig für die Sicherheit von Radfahrenden sind freie, unverstellte Radverkehrsanlagen. Radverkehrsanlagen, die nicht durch Poller oder andere bauliche Elemente abgetrennt sind, werden häufig zum unerlaubten Halten bzw. Parken von Fahrzeugen genutzt. Der RVP regelt deswegen, dass Störungen des Radverkehrs durch Lieferungen oder Halten in zweiter Reihe auf der

RVA sowie durch regelwidriges Halten und Parken neben baulichen Maßnahmen auch durch verstärkte ordnungspolitische Maßnahmen verhindert werden sollen. In der folgenden Abbildung 7 ist die Entwicklung der festgestellten Tatbestände zu sehen.

Tabelle 8 Festgestellte Tatbestände

	2017	2018	2019	2020	2021
Festgestellte Tatbestände zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen	35.820	43.788	47.999	28.961	28.871

Quelle: Polizei Berlin

Die durchgeführten Umsetzungen von regelwidrig abgestellten Fahrzeugen haben seit 2017 kontinuierlich zugenommen, wie der Tabelle 9 zu entnehmen ist.

Tabelle 9 Eingeleitete Gebührenverfahren

	2017	2018	2019	2020	2021
Eingeleitete Gebührenverfahren zu Umsetzungen bei festgestellten Tatbeständen zum verbotswidrigen Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen	1.710	1.812	2.477	1.660	2.127

Quelle: Polizei Berlin

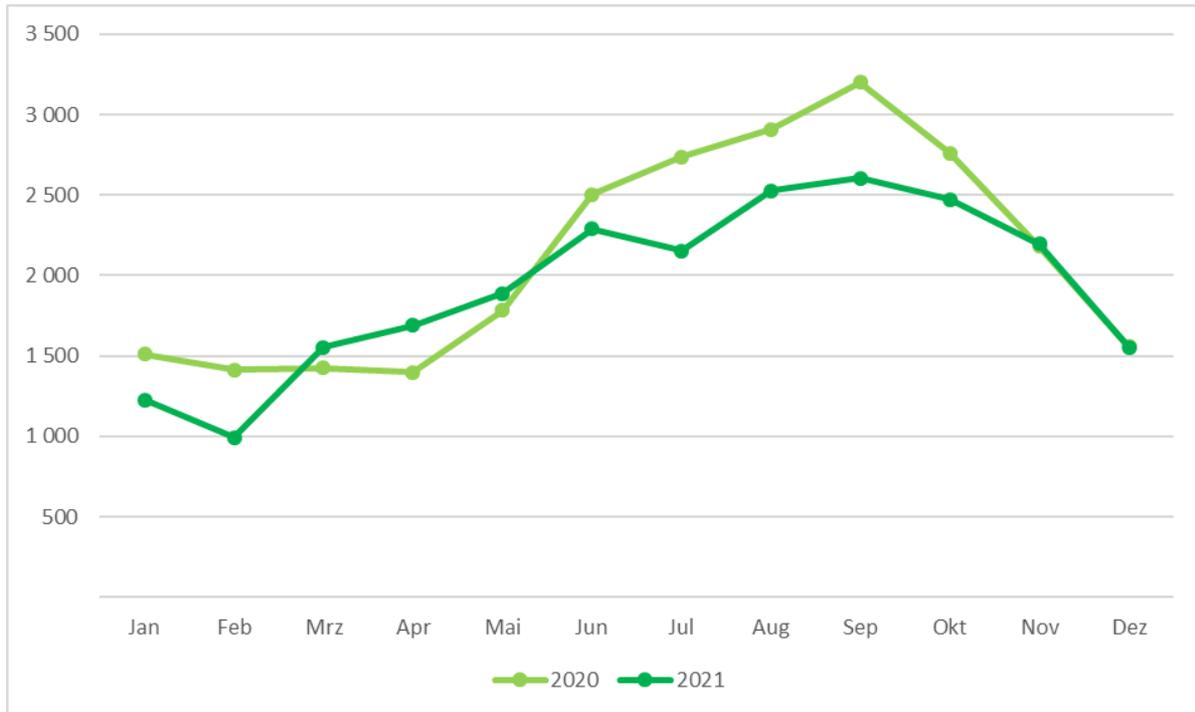
5.10 Fahrraddiebstahl

Um den Radverkehrsanteil weiter zu steigern, ist eine möglichst geringe Diebstahlquote von Fahrrädern erstrebenswert. Daher fordern das MobG BE und der RVP diebstahlsichere Fahrradabstellplätze (s. Kap. 3 Fahrradabstellanlagen). Hinzu kommen polizeiliche Präventivmaßnahmen.

Die erfassten Diebstähle seit 2016 sind kontinuierlich leicht rückläufig. Im Vergleich zu 2016 sanken sie 2021 um 26 Prozent und zum Vorjahr um 7,8 Prozent. In Summe wurden im Berichtsjahr 25.438 Fälle erfasst. Die Aufklärungsquote betrug 4,6 Prozent.

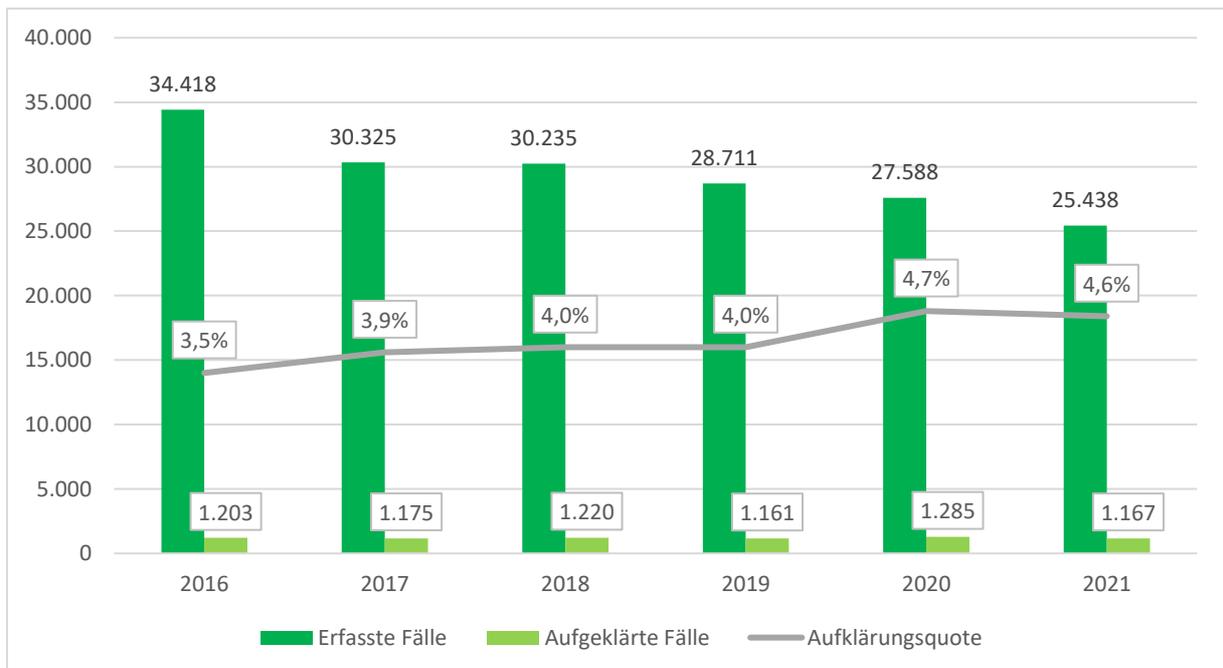
Um diesen Zahlen entgegenzuwirken führte die Polizei Berlin 2021 61 Beratungen im Rahmen der städtebaulichen Kriminalprävention, 407 Präventionseinsätze und -maßnahmen (davon 288 Fahrradkennzeichnungsaktionen) und 1.459 Präsenzeinsätze an Brennpunkten durch.

Abbildung 11 Gesamtfallzahlen Fahrraddiebstahl stadtweit Januar 2021- Dezember 2021 im Vergleich zu Januar 2020-Dezember 2020



Quelle: Verlaufsstatistik DataWarehouse (DWH-FI) vom 20.04.2022

Abbildung 12 Diebstahl insgesamt von Fahrrädern einschl. unbefugter Ingebrauchnahme und Aufklärungsquote seit 2016



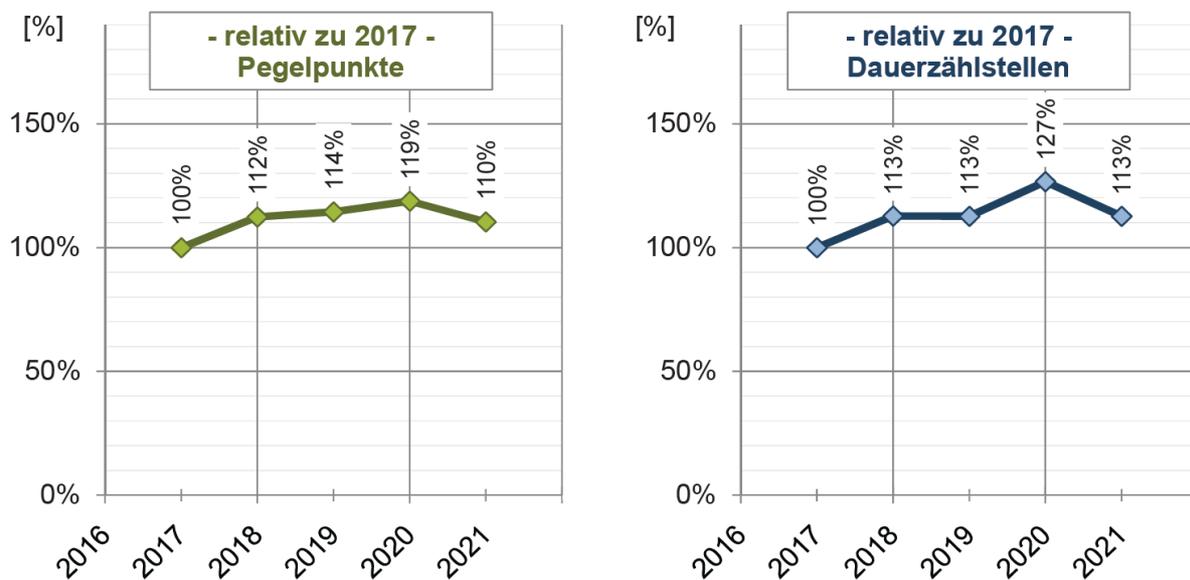
Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistik Jahresbericht 2021

6 MONITORING UND EVALUATION

6.1 Entwicklung des Radverkehrs (Radverkehrsmengen)

Grundsätzlich ist in 2021 das Radverkehrsaufkommen seit dem Vergleichsjahr 2017 gestiegen, bei den Pegelpunkten um 10% und bei den Dauerzählstellen um 13%. Im Vergleich zum Vorjahr jedoch ist an fast allen Zählstellen ein Rückgang zu verzeichnen (Pegelpunkte -8% und Dauerzählstellen -14%). Die Verkehrsstärken der Dauerzählstellen erreichen damit im Mittel in etwa wieder das Niveau von 2019, so dass der starke Anstieg in 2020 vermutlich auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen ist. Der Rückgang der Verkehrsstärken ist bei einigen Pegelpunkten neben den coronabedingten Einflüssen auch auf Baustellen zurückzuführen.

Abbildung 13 Radverkehrsaufkommen zum Bezugsjahr 2017



Die aktuellen und kumulierten Werte sowie die Jahresdateien der Dauerzählstellen und der Jahresbericht Radverkehrszählstellen sind hier einsehbar:

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

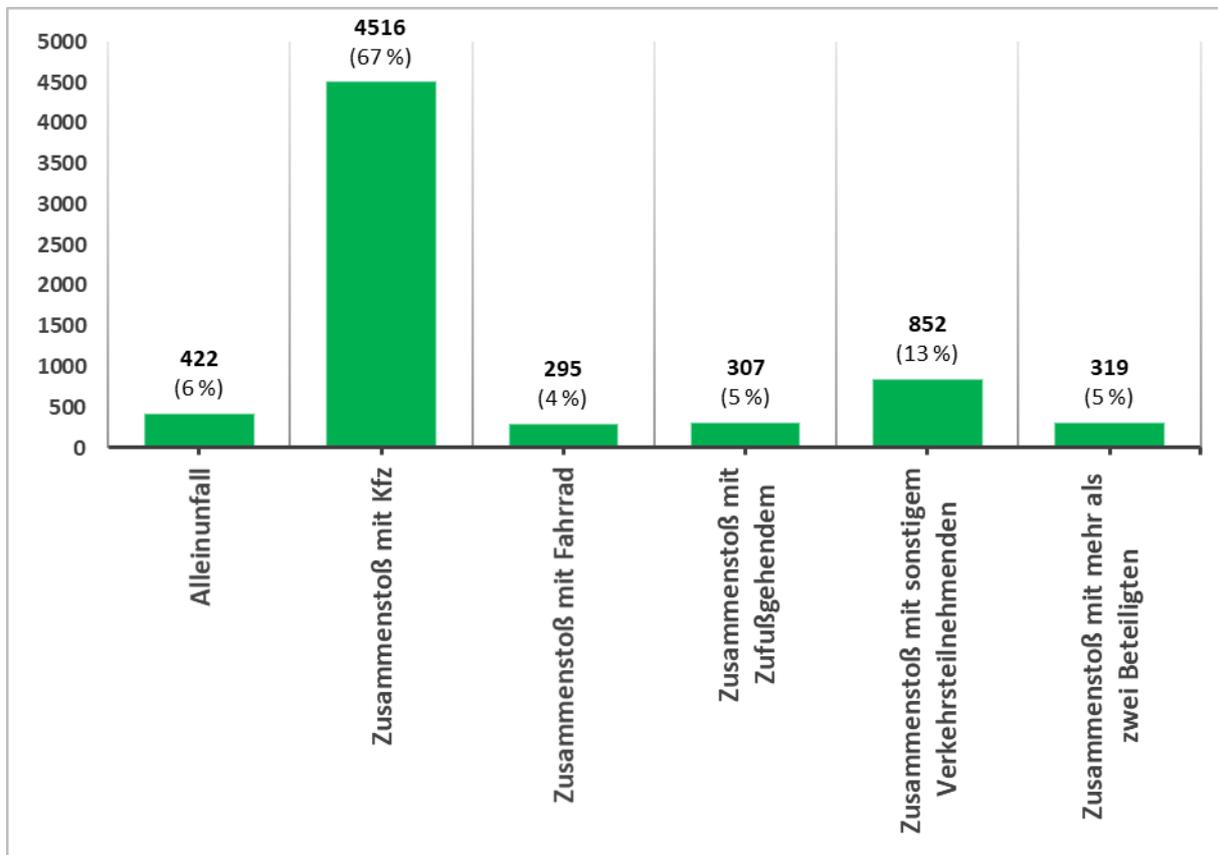
Der Radverkehr in Berlin wird seit den 1980er Jahren an mittlerweile 12 festen Zählstandorten (Pegelpunkten) monatlich von 7-19 Uhr manuell und zusätzlich seit 2012 automatisch rund um die Uhr an derzeit 19 Dauerzählstellen erfasst. Durch die kontinuierliche Datenerhebung der Dauerzählstellen ist in 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.

6.2 Vision Zero - Verkehrsunfälle

Nach § 36, Abs. 5 MobG BE ist es das langfristige Ziel, dass keine Verkehrsunfälle mehr passieren, die zu getöteten und schwerverletzten Radfahrenden führen - die Vision Zero. Im Folgenden werden alle Radverkehrsunfälle der amtlichen Statistik der Polizei Berlin ausgewertet.

Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2021 6838 Radverkehrsunfälle, der größte Anteil davon mit 64 % bei Zusammenstößen mit einem Kfz.

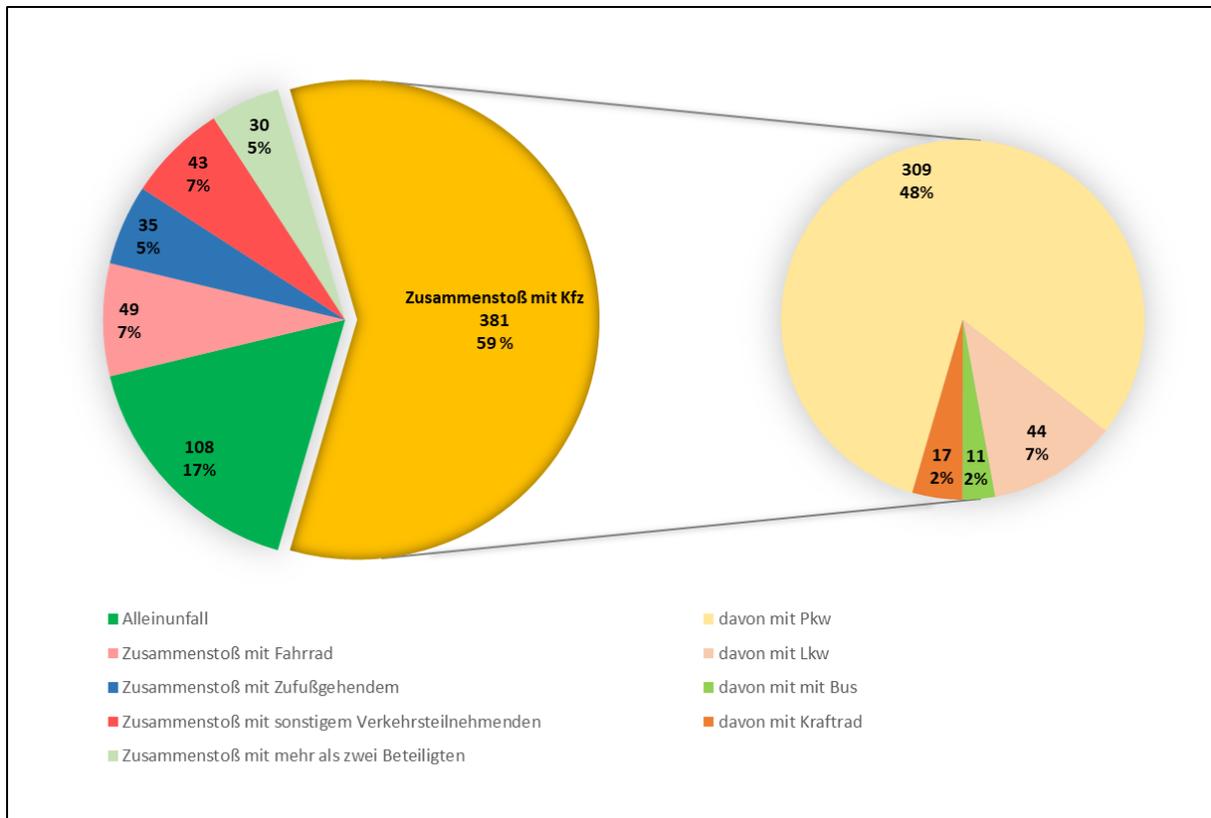
Abbildung 14 Alle Radverkehrsunfälle in 2021



Quelle: Polizei Berlin 2022

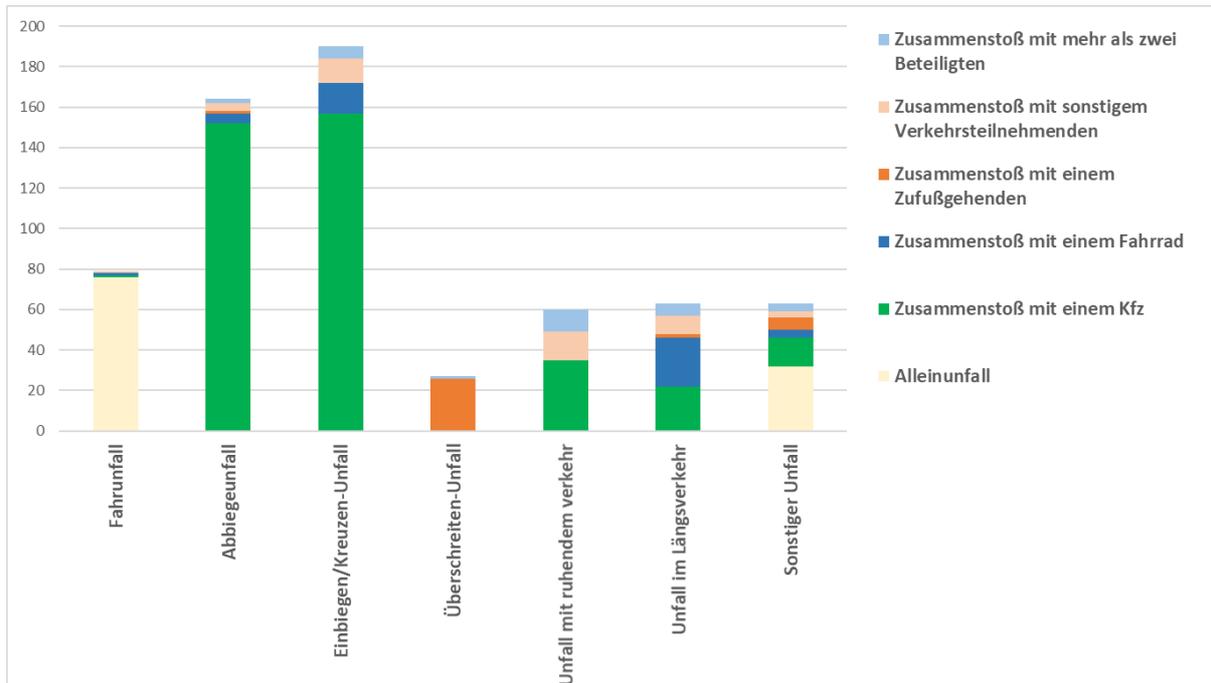
Im Folgenden werden nur **Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten** betrachtet, um auf die Unfälle mit schwerwiegenden Folgen zu fokussieren und einen Abgleich zur Vision Zero zu erhalten. Die Verteilung in Abbildung 15 zeigt, dass auch hierbei die Unfälle mit Kfz den größten Anteil 64% (381) einnehmen. Diese unterteilen sich in Unfälle mit Pkw, Lkw, Busse und Kraffrädern, wobei Pkw den größten Anteil ausmachen.

Abbildung 15 Radverkehrsunfälle in 2021 mit Getöteten und Schwerverletzten nach Beteiligten



Quelle: Polizei Berlin 2022

Bei der Betrachtung des **Unfalltyps**, Abbildung 15, zeigt sich, dass der überwiegende Teil von Radverkehrsunfällen mit Getöteten und Schwerverletzten an Knotenpunkten stattfindet. Von den 646 Radverkehrsunfällen, bei denen Personen getötet oder schwerverletzt wurden, ereigneten sich 354 Unfälle an Knotenpunkten (55 %), davon 280 Unfälle bei Zusammenstößen mit Kfz. 79 Unfälle (17 %) sind Fahrnfälle, die hauptsächlich Alleinunfälle sind. 63 Unfälle (10 %) sind Unfälle im Längsverkehr. Der überwiegende Teil davon ereignete sich zwischen Radfahrenden untereinander. 60 Unfälle (9 %) ereigneten sich mit dem ruhenden Verkehr, der überwiegende Teil davon mit Pkw. 27 Unfälle (4 %) ereigneten sich mit Zufußgehenden beim Überschreiten der Radverkehrsanlage. Darüber hinaus sind 63 sonstige Unfälle (10 %) aufgetreten.

Abbildung 16 Radverkehrsunfälle in 2021 mit Getöteten und Schwerverletzten nach Unfalltyp


Quelle: Polizei Berlin 2022

Hinsichtlich der **Frage nach der Verursachung** lässt sich feststellen, dass beim überwiegenden Teil der Unfälle der Hauptverursachende, der Kfz-Fahrende war. Von insgesamt 538 Radverkehrsunfällen mit mindestens zwei Beteiligten bei denen Personen getötet oder schwerverletzt wurden, war bei 283 Unfällen der Hauptverursachende das Kfz (53 %), bei 222 Unfällen die Radfahrenden (41 %), bei 25 Unfällen die Zuzußgehenden (5 %), bei sieben Unfällen die E-Scootern (1 %) und bei einem Unfall die Straßenbahn (0,2 %).

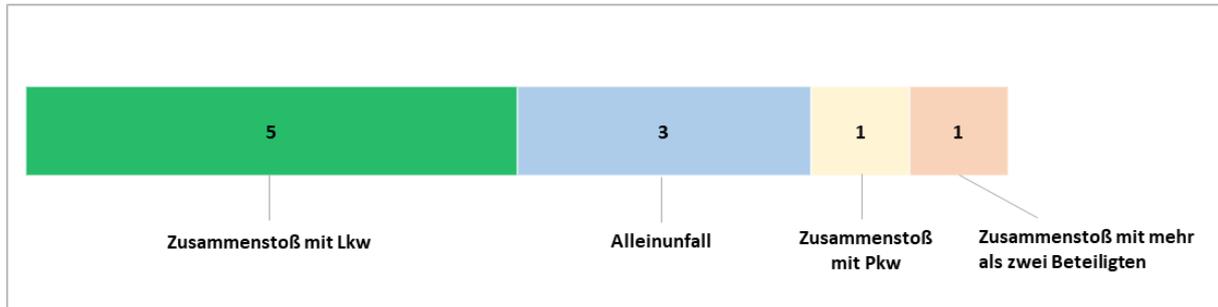
Die Ursachen für die Unfälle, bei denen der Hauptverursachende **bei den anderen Verkehrsteilnehmenden** lag, sind überwiegend fehlerhaftes Verhalten an Knotenpunkten (Abbiegen nach Rechts/Links, Vorfahrt, Verkehrsregelung). Auffällig ist in dieser Gruppe der hohe Anteil an Lkw bei Rechtsabbiegeunfällen. Weiter sind geparkte Fahrzeuge ursächlich für Unfälle (Ein-/Aussteigen, Be-/Entladen, Einfahren in den Fließverkehr). Weitere Schwerpunkte stellen Überschreiten-Unfällen in Form von querenden Zuzußgehenden sowie ein ungenügender Seitenabstand beim Überholen der Radfahrenden durch Kfz dar.

Bei Unfällen, bei denen die Radfahrenden die Hauptverursachenden sind zeigt sich bezüglich der **häufigsten Ursachen** eine vielfältigere Ursachenlage. Die am häufigsten genannte Ursache ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit, die fast ausschließlich zu Alleinunfällen führt. Ebenso verhält es sich bei Alkoholkonsum als Ursache. Fehler an Knotenpunkten (Fehler beim Linksabbiegen, Verkehrsregelung) gehen nicht nur von Kfz aus, sondern auch von Radfahrenden.

Weitere Unfallursachen sind Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr, falsche Straßenbenutzung bei benutzungspflichtigem Radweg sowie Fehler beim Überholen anderer.

Bei Betrachtung von **Unfällen mit Getöteten** zeigt sich ein auffallend hoher Anteil mit Beteiligung von Lkw von 50 %. Dies verdeutlicht die schwerwiegenden Folgen von Lkw-Unfällen.

Abbildung 17 Radverkehrsunfälle in 2021 mit Getöteten



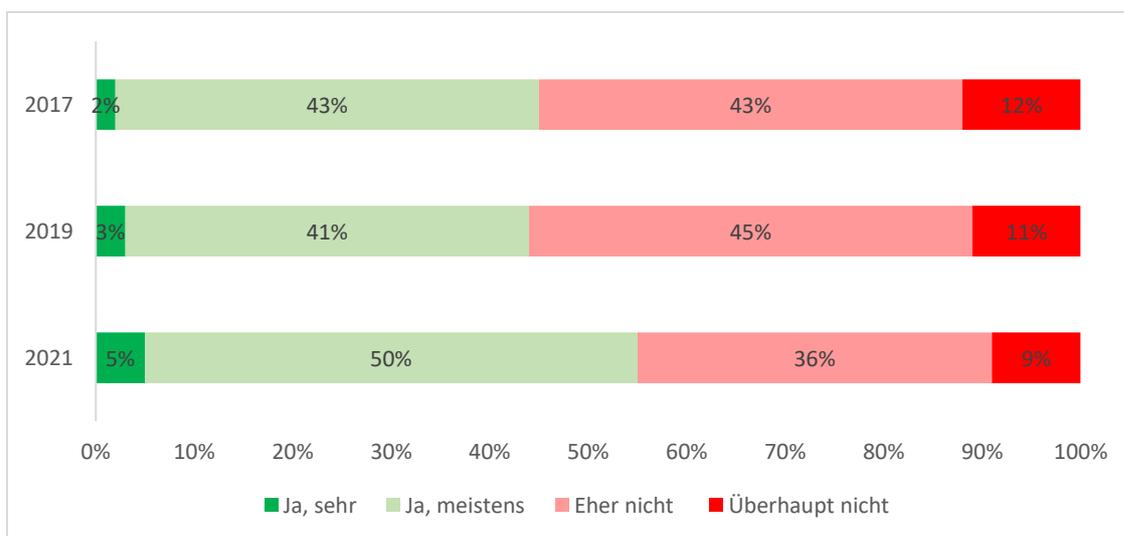
Quelle: Polizei Berlin 2022

6.3 Subjektive Sicherheit

Ein im Radverkehrsplan verankertes Ziel ist es, das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden zu verbessern. Je sicherer sich die Menschen beim Rad fahren fühlen, desto mehr fahren sie Fahrrad. Das Sicherheitsgefühl ist ein wichtiger Indikator für die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen der Befragungen des Fahrradmonitors wurde auch das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden in Berlin thematisiert. Seit der Befragung 2019 ist das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in Berlin deutlich gestiegen. Während 2019 44% der Befragten sagten, dass sie sich sehr bzw. meistens sicher fühlen, stieg dieser Anteil im Jahr 2021 deutlich auf 55%.

Abbildung 18 Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in Berlin



Quelle: sinus 2021

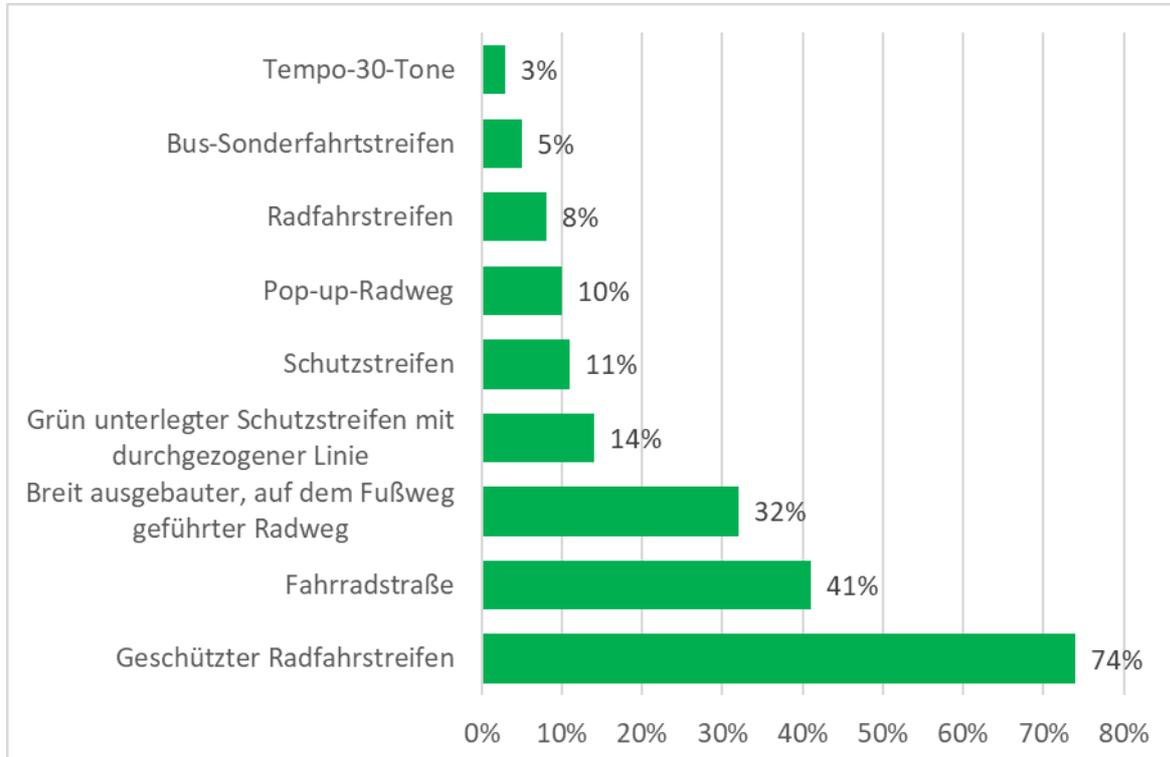


Trotz dieser positiven Entwicklung, empfinden 80% der Befragten das Verkehrsklima in Berlin weiterhin als sehr angespannt (2019: 75%). Der am häufigsten genannte Grund für gefühlte Unsicherheit ist „zu viel Verkehr“. Er wird von 76% derjenigen, die sich eher oder überhaupt nicht sicher mit dem Rad im Straßenverkehr fühlen (also der rot dargestellten 45% aus der Grafik 18) als Grund für das Unsicherheitsgefühl beim Radfahren angegeben. Besonders häufig wird in diesem Zusammenhang das Verhalten von Kfz-Führenden kritisiert, wie unachtsam geöffnete Autotüren (62%), Rücksichtslosigkeit (60%) und eine hohe Geschwindigkeit (57%). Allerdings kritisieren auch 57% der Befragten das Verhalten der anderen Radfahrenden.

In Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur wird deutlich, dass die meisten Radfahrenden sich bei einer klaren Trennung vom Kfz-Verkehr sicherer fühlen. So geben 86% der Befragten an, sich auf geschützten Radfahrstreifen sehr sicher und eher sicher zu fühlen. Auch bauliche Radwege (77%), Fahrradstraßen (76%) und Pop-up-Radwege (69%) werden – obgleich eingeschränkter – als überwiegend sicher betrachtet. Die Lösungen, bei denen nur eine Markierung den Radverkehr vom Kfz-Verkehr abtrennt, schneiden deutlich schlechter ab (Radfahrstreifen 47%, grüner Schutzstreifen 49%).

Bei der Auswahl von zwei Wege-Arten, auf denen sich die Befragten am sichersten fühlen, ergibt sich hingegen ein differenzierteres Ergebnis, wie die Abbildung 19 aufzeigt.

Abbildung 19 Als sicher wahrgenommene Radverkehrsinfrastrukturen (Nennung von zwei Typen)



Quelle: sinus 2021

7 VORRAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG

7.1 Finanzierung Radverkehr

Der Ausbau der Berliner Radverkehrsinfrastruktur ist ein Schwerpunkt der Regierungspolitik auf Landesebene. Entsprechend wurden in den vergangenen Jahren deutlich mehr Mittel bereitgestellt.

Die Radverkehrsinfrastruktur wird aus verschiedenen Titeln finanziert. Einen großen Anteil macht das sogenannte bezirkliche Radverkehrsprogramm aus, welches als Sonderprogramm Mittel von der SenUMVK für die Bezirke im Kapitel 0730 - Verkehr -, bei Titel 52108 - Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs - und Titel 72016 - Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr - zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung stellt. 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 Kapitel 0730 - Verkehr -/0740⁵ - Tiefbau - als auch aus dem SIWA - an die GB infraVelo GmbH (im folgenden infraVelo) finanziert.

Zurzeit können Ausgaben für Radverkehrsanlagen noch nicht gesondert ausgewiesen werden, wenn diese nicht im Rahmen des bezirklichen Radverkehrsprogramms finanziert worden sind, wie zum Beispiel die Anlage der Radverkehrsanlage in der Oranienburger Straßen in Reinickendorf.

Zur Finanzierung des Radverkehrs standen im Doppelhaushaltsplan 2020/2021 für das Haushaltsjahr 2021 im Kapitel 0730 - Verkehr - bzw. Kapitel 0740 - Tiefbau - Mittel i. H. v. 33,5 Mio. Euro zur Verfügung, das bedeutet gegenüber 2020 einen Anstieg um rund 5 Prozent.

Darüber hinaus wurden - vor allem für große Maßnahmen, deren Umsetzung sich über mehrere (Haushalts-) Jahre - für bezirkliche investive Maßnahmen in 2018 insgesamt 16 Mio. Euro im SIWA bereitgestellt, wovon ab 2021 noch ein Volumen in Höhe von 14,11 Mio. Euro zur Verfügung steht, welches zunehmend in Anspruch genommen wird. In 2017 wurden Mittel für Zuwendungen an infraVelo in Höhe von 50 Mio. Euro und in 2019 in Höhe von 30 Mio. Euro im SIWA bereitgestellt, davon stehen ab 2021 insgesamt noch 76,6 Mio. Euro für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs zur Verfügung. Diese stehen überjährig zur Verfügung und sollen insbesondere für die längerfristigen Projekte wie Radschnellverbindungen und Fahrradparkhäuser eingesetzt werden.

Tabelle 10 gibt einen Überblick über die für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Mittel:

⁵ Veranschlagung bis einschließlich 2020 bei Kapitel 0730, danach bei Kapitel 0740

Tabelle 10 Finanzen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (nach Haushaltstiteln ohne Personalmittel)

Kapitel 0730 Titel-Nr.	Titelbezeichnung	Ansatz 2021	Ist 2021
52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (konsumtive Mittel)	9.000.000	10.750.235
52609	Thematische Untersuchungen	405.000	224.863
54010	Dienstleistungen (anteilig)	780.000	440.326
68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	1.500.000	1.564.576
68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs	600.000	415.500
72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (investive Mittel)	8.500.000	4.110.768
	Summe	20.785.000	17.506.268
Kapitel 0740 Titel-Nr.	Titelbezeichnung	Ansatz 2021	Ist 2021
68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	4.303.000	1.643.545
68229	Zuschuss an die infraVelo	9.000.000	6.248.269
89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen	410.000	93.467
89116	Zuschüsse an die infraVelo zur Verbesserung der gesamstädtischen Radwegeinfrastruktur	500.000	377.016
	Summe	14.213.000	8.362.297
	GESAMMTSUMME	34.998.000	25.868.565
Kapitel 9810 (SIWA) Titel-Nr.	Titelbezeichnung	ab 2021 zur Verfügung stehende Mittel	Ist 2021
73030 bis 73042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr in den Bezirken	14.107.253	409.246
82034 und 84027	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil I und II)	76.601.044	2.220.591
	Summe	90.708.296	2.629.838

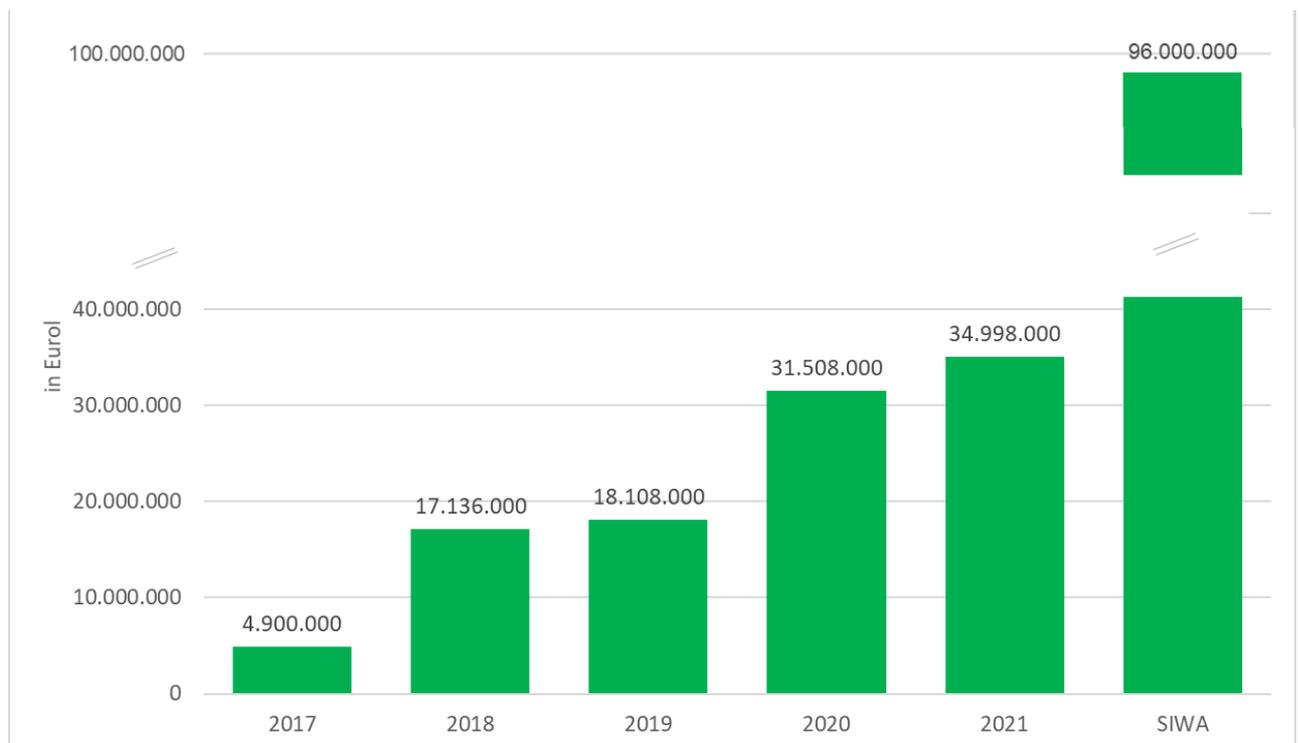
** beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs (Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsförderkonzeptes, Förderung Förderprogramm Elektrolastenfahrräder), Maßnahmen für die Radverkehrsförderung, Fortführung der Untersuchungen im Rahmen des Radverkehrsförderprogramms sowie zur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

Aufgrund der zunehmenden Anzahl an Projekten sowie der stark gestiegenen bzw. steigenden Baupreise und der nunmehr durch das MobG BE vorgegebenen neuen Ausbaustandards hat sich der für die Bewilligung und Umsetzung der Maßnahmen erforderliche Mittelbedarf in den letzten Jahren fortlaufend erhöht.

Positiv hervorzuheben ist, dass die Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Mittel in 2021, insbesondere des Titels 52108, deutlich verbessert werden konnte. Für die Differenz zwischen Haushaltsansatz und tatsächlichem Mittelabfluss sind mehrere Faktoren ursächlich. In den für Radwegeinfrastruktur zuständigen Bezirksamtern besteht weiterhin ein erheblicher Personalmangel. Hinzu kommt, dass einige große Maßnahmen über SIWA oder andere Förderprogramme finanziert worden sind und sich daher nicht auf den Mittelabfluss in den Titeln 52108 und 72016 auswirken. Zudem besteht teilweise ein Mangel an leistungsfähigen Baufirmen.

Der Anstieg der direkt für den Radverkehr im Haushalt veranschlagten Mittel ist in der folgenden Darstellung zu erkennen:

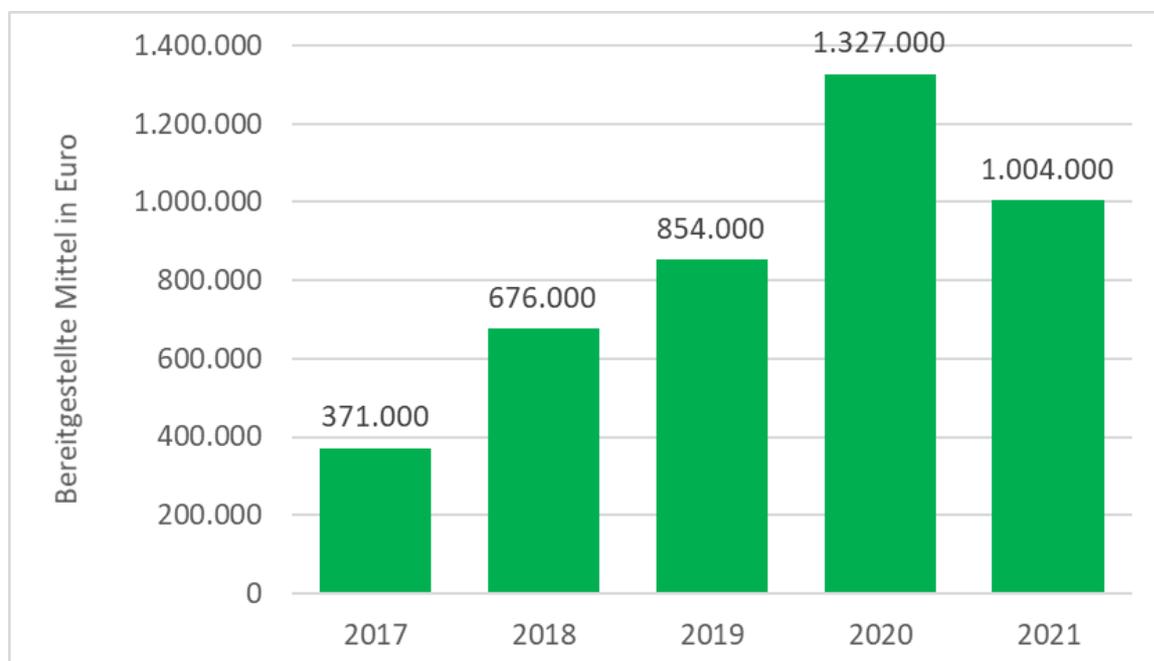
Abbildung 20 Entwicklung der Haushaltsmittel 2017–2021 (ohne Mittel für Personal)



Die in Abbildung 3 dargestellten SIWA-Mittel sind die Summe der seit 2017 im SIWA für den Radverkehr bereitgestellten Mittel (50 Mio. Euro, 16 Mio. Euro, 30 Mio. Euro).

Der Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs – im Kapitel 0730 – Verkehr – beinhaltet hauptsächlich Mittel zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Da aber die Schaffung sicherer Abstellanlagen einen wesentlichen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur darstellt, wurde das Sonderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ innerhalb dieses Titels weitergeführt. Abbildung 21 zeigt die Entwicklung dieser Mittel.

Abbildung 21 Entwicklung der bereitgestellten Haushaltsmittel des Programms „Fahrradbügel für Berlin“ 2017-2021



7.2 Personelle Ausstattung

Nachdem das Land Berlin im Zeitraum 2017 – 2020 die Anzahl der Stellen im Bereich Radverkehr deutlich erhöht hat, gab es im Jahr 2021 keinen signifikanten weiteren Personalaufwuchs. Der Großteil der in den Vorjahren geschaffenen Stellen bei den Bezirken und der infraVelo ist inzwischen

besetzt. Die Konkurrenz um begrenzte Fachkräfte, insbesondere Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure, macht sich jedoch weiterhin bemerkbar. Bei der 2017 gegründeten infraVelo waren zum Jahresende 2021 40 Mitarbeiter*innen beschäftigt, zudem wurden 18 Mitarbeiterkapazitäten über den shared-service der Grün Berlin anteilig verrechnet. Die Bezirke machen Fortschritte bei der Besetzung der bezirklichen Stellen für Radverkehrsplaner und Radverkehrsplanerinnen. Ende 2021 waren 23 Vollzeitäquivalente für die Belange des Radverkehrs besetzt. In der SenUMVK waren 2021 alle Stellen für Radverkehr besetzt.

Um die Ausbauziele des RVP zu erreichen, wird in den nächsten Jahren ein weiterer signifikanter Personalaufwuchs erforderlich sein.

7.2.1 infraVelo

infraVelo wurde 2017 als Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH gegründet.

Aufgabe der Gesellschaft ist die Wahrnehmung von Projektsteuerungs-, Projektmanagement-, Baumanagement- sowie Bauherrenaufgaben im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen des Landes Berlin.

Mit dem Aufbau und der Strukturierung von infraVelo als Tochtergesellschaft der Grün Berlin GmbH ist die Intention verbunden, von Erfahrungen der Muttergesellschaft zu profitieren und – im Sinne von Effizienzsteigerungen – Synergien zu erzeugen sowie Doppelstrukturen zu vermeiden. In Bezug auf das Personal zeigt sich dies in der Etablierung verschiedener, gemeinsam genutzter Organisationseinheiten als Shared Services („geteilte Dienste“). Zu den Shared Services gehören die Organisationseinheiten Geoinformationssysteme, Kommunikation und Partizipation, Personalmanagement, Finanzen/Rechnungswesen/Steuern, IT, Vergabemanagement, Unternehmenscontrolling, Zentraler Service sowie die Bereiche Hochbau und Liegenschaftsmanagement.

Zum 31. Dezember 2021 waren 40 Mitarbeiter*innen bei der infraVelo beschäftigt, zudem wurden 18 Mitarbeiterkapazitäten über den shared-service der Grün Berlin anteilig verrechnet. Im Verlauf des Jahres 2022 wird angestrebt, alle im Stellenplan vorhandenen Stellen zu besetzen.

Pandemiebedingt war das bisher teilweise nicht möglich. Der sich weiter verschärfende Konkurrenzkampf um Fachkräfte wirkt sich auf die Haltung von Mitarbeiter*innen aus, so dass im weiteren Aufbauprozess auch Abgänge zu kompensieren sind.

7.2.2 Fahrradstaffel

Die zentrale polizeiliche Fahrradstaffel wurde im Sommer 2014 mit 20 festen Dienstkräften gegründet und in der Direktion Einsatz/Verkehr verankert. Ihre Hauptaufgabe war und ist die Überwachung des Straßenverkehrs mit ganz überwiegendem Bezug zum Verhalten von und gegenüber Radfahrenden. Ihr Einsatzgebiet sind vorrangig die Innenstadtbezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Mitte, die dem Gebiet der Polizeidirektion 5 entsprechen. Zum Ende des Jahres 2021 verfügte die Fahrradstaffel über 28 Mitarbeitende.

Für die Außenbezirke wurden im Januar 2021 in den Polizeiabschnitten der Direktionen 1-4 zusätzlich insgesamt 60 Fahrradstreifen als sogenannter Streifendienst Verkehrsüberwachung Rad eingerichtet. Die Ausrüstung und Aufgaben dieser Streifen sind mit denen der Fahrradstaffel identisch und sie sind ebenfalls ganzjährig auf der Straße.

Die personelle Aufstockung der Fahrradstaffel und den Fahrradstreifen wird in den Folgejahren angestrebt.

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

Die Entwicklung einer Steuerungs- und Controlling-Architektur für die Radverkehrsplanung im Land Berlin basiert auf mehreren ineinandergreifenden Elementen.

7.3.1 Bezirkliche Projektsteuerung

Zur Gewährleistung eines einheitlichen Monitorings des Radwegeausbaus steuert infraVelo seit Anfang 2020 die Umsetzungsprozesse der durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Abteilung IV finanzierten bezirklichen Radverkehrsprojekte.

Daneben ist infraVelo auch für die Organisation und Leitung von projektspezifischen Terminen (zum Beispiel der Maßnahmenplanung) und Abstimmungsterminen mit Stakeholdern verantwortlich. Es werden dadurch für den Ausbau von Radinfrastrukturprojekten Entscheidungen vorbereitet und 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 führt infraVelo seit 2020 eine Datenbank, die eine erhöhte Transparenz, die Identifikation von Hindernissen und Effizienzsteigerungen bei der Projektumsetzung gewährleistet.

Im März 2021 wurde eine für den Berliner Kontext entwickelte cloudbasierte Datenbank für die Bezirke sowie die SenUMVK freigeschaltet und Einweisungen sowie Schulungsmaterial zur Nutzung angeboten. Damit haben die Projektleitenden der Bezirke die Möglichkeit der eigenständigen Pflege der Projektinformationen und eines umfangreichen Projektmanagements sowie des Reportings. Die Bezirke können dort u. a. die Art der Maßnahme, Projektphasen, Bauzeiten, Meilensteine und Kennzahlen hinterlegen. Zur routinemäßigen Nutzung der Datenbank wurde die Kommunikation der infraVelo mit den Bezirken und der SenUMVK verstärkt und jederzeit Unterstützung angeboten.

Im zweiten Halbjahr 2021 wurde zusätzlich die Funktion eines Finanzberichts freigeschaltet. Die Entwicklung weiterer Funktionen wurde weiter vorangetrieben und mit der Integration des Fahrradbügelprogramms der SenUMVK in die Datenbank begonnen.

7.3.3 Priorisierungskonzept

Einen Entwurf für eine Vorgehensweise zur Priorisierung der bezirklichen Maßnahmen wurde von infraVelo und der SenUMVK erarbeitet und befindet sich derzeit in der finalen Abstimmung. Mittels der Bewertung von Kriterien, die sich unter anderem aus den Zielen des Mobilitätsgesetzes ableiten (z. B. Umsetzung Vorrangnetz, Verkehrssicherheit) soll eine möglichst objektive Priorisierung der bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen erfolgen.

7.3.4 Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation im Bereich Radverkehr

Anfang Jahr 2022 wurde das dritte und letzte der drei Teilprojekte des Projekts „ProzessAnalyse RadInfrastruktur“ (PARI) aus dem Zukunftspaket Verwaltung abgeschlossen. Im Ergebnis liegt eine umfassende Dokumentation des Ist-Prozesses vor, eine Analyse verschiedener Schwachstellen und möglicher Lösungsansätze sowie eine Systematik für ein mögliches zukünftiges Zielvereinbarungssystem zum Ausbau der Radinfrastruktur.

7.3.5 Gesamtsteuerung der Umsetzung des RVP

Im Dezember 2021 wurde die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr der SenUMVK mit der Gesamtsteuerung zur Umsetzung des Radverkehrsplans beauftragt. Die Gesamtsteuerung soll auf eine möglichst effiziente Umsetzung der im RVP verankerten Maßnahmen hinwirken, zum Beispiel über klare Zuständigkeiten, Priorisierungen und Konfliktlösungsprozesse. Zu diesem Zweck wird es u.a. SenUMVK-interne quartalsweise Entscheidungsrounds unter Leitung der für Mobilität zuständigen Staatssekretärin geben. Als für die Gesamtsteuerung zuständige Stelle hält die Koordinierungsstelle einen Überblick über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen und erstellt auf dieser Basis unter anderem den jährlichen Fortschrittsbericht.

7.4 FahrRat

Der auf Landesebene bestehende FahrRat ist ein fachliches Beratungsgremium, das die für Verkehr 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 2021 fanden planmäßig drei Sitzungen des FahrRat statt (am 26.03., 13.08. und 05.11.), in denen neben dem Austausch zu aktuellen Projekten unterschiedliche Fachthemen (Fahrradparken an ÖV-Stationen, Fortschreibung der Ausführungsvorschriften Geh- und Radwege und das Thema Verkehrssicherheit) vertieft wurden. Außerdem wurde in der November-Sitzung das Thema Beteiligung im FahrRat mit den Mitgliedern erörtert.

Aufgrund der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Infektionsschutzmaßnahmen fanden die Sitzungen im Jahr 2021 digital statt.

Weitere Informationen zum FahrRat finden Sie unter:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/akteure-und-gremien/beratungsgremium-fahrrat/>



7.5 Bündnis für den Radverkehr

Die Treffen von Lenkungs- und Arbeitskreisen des Bündnisses für den Radverkehr haben durch die Covid 19-Pandemie und der damit einhergehenden Planungsunsicherheit seit Frühjahr 2020 pausiert. Die Arbeit der bestehenden Fachgruppen wurde jedoch fortgesetzt, zum Beispiel zur Verzahnung von Radverkehrsplanungen mit Planungen der BVG oder zum Winterdienst. Es ist vorgesehen, das Bündnis in Zukunft stärker in die Strukturen zur Gesamtsteuerung des RVP zu integrieren.

8 Zusammenfassung

Mit dem 2021 verabschiedeten Radverkehrsplan und dem darin enthaltenen Radverkehrsnetz ist eine wichtige Grundlage für die zukünftige zielgerichtete Förderung des Radverkehrs gelegt worden. Gleichzeitig haben die zuständigen Senatsverkehrsverwaltungen, die landeseigene infraVelo und die Bezirke an dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und anderen Maßnahmen gearbeitet, wie in dem Bericht eindrücklich dargestellt wird.

Die Herausforderungen des Klimaschutzes und des Umbaus zu einer umwelt- und menschenfreundlichen Mobilität bestehen weiter hin. Der Ausbau des Radverkehrs ist ein wichtiges Element um Flächen neu aufzuteilen und Menschen zum Umstieg vom Kfz auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen.

ANLAGE 1 – ANLAGE 5

ANLAGE 1

Bezirkliches Radverkehrsprogramm, Radverkehrsanlagen ohne Grünbeschichtungen, ohne geschützte Radfahrstreifen und ohne Maßnahmen der Abteilung V
Fertiggestellt 2021 (in Kilometern), In Bau 2021 (in Kilometern)

ANLAGE 2

Geschützte Radfahrstreifen: Fertiggestellt 2021 (in Kilometern), In Bau 2021 (in Kilometern)

ANLAGE 3

Überblick über die fertiggestellten Grünbeschichtungen seit 2018 (in Kilometern)

ANLAGE 4

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

ANLAGE 5

Stand der Umsetzung Radfernwege

ANLAGE 1

Bezirkliches Radverkehrsprogramm, Radverkehrsanlagen ohne Grünbeschichtungen, ohne geschützte Radfahrstreifen und ohne Maßnahmen der Abteilung V

Fertiggestellt 2021 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Mitte	Sanierung des Radwegs in der Seestraße von Oudenarder Straße bis Groninger Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	0,2
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs in der Karl-Marx-Allee zwischen Straße der Pariser Kommune und Kino Kosmos	1,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Anlage eines Radfahrstreifens in der Möckernstraße zwischen Tempelhofer Ufer und Yorckstraße (westliche Straßenseite)	0,7
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung bzw. Verbreiterung des Radwegs in der Möckernstraße von Yorckstraße bis Hornstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	0,2
Pankow	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ostseestraße im Bereich der Bushaltestellen vor Prenzlauer Promenade	0,2
Pankow	Anlage eines Radfahrstreifens in der Berliner-Allee zwischen Gehringstraße und Feldtmannstraße	0,4
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung des Radwegs am Luisenplatz zwischen Otto-Suhr-Allee und Schloßbrücke	0,4
Spandau	Radweg im Zuge LSA-Umbau am Ferdinand-Friedensburg-Platz	1,1
Steglitz-Zehlendorf	Zweirichtungsradschwergewichtsweg entlang der Gallwitzallee bis in den Park	0,8
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Finkenstraße und Pücklerstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	0,4
Steglitz-Zehlendorf	Anlage eines Radfahrstreifens am Steglitzer-Damm zwischen Bismarckstraße und Munsterdamm	1,2

Tempelhof-Schöneberg	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Attilastraße (Nordwestseite zwischen Arnulfstraße und Tankredstraße)	0,2
Tempelhof-Schöneberg	Sanierung des Radwegs am Vorarlberger-Damm zwischen Riemenschneiderweg und Hermann-Gaswindt-Brücke	0,7
Tempelhof-Schöneberg	Sanierung des Radwegs in der Goebenstraße zwischen Bülowstraße und Kulmerstraße	0,1
Neukölln	Asphaltierung der Braunschweiger Straße zwischen Richardstraße und Unstrutstraße sowie zwischen Niemetzstraße	0,4
Marzahn-Hellersdorf	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Münsterberger Weg zwischen Gielsdorfer Straße und Neuenhagener Straße	0,2
Marzahn-Hellersdorf	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Wuhletalweg zwischen Cecilienstraße und Altentreptower Straße	1,4
Lichtenberg	Anlage eines Radfahrstreifens in der Weitlingstr zwischen Egmontstraße und Bahnhof Lichtenberg	0,9
Lichtenberg	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Rhinstraße zwischen Plauener Straße und Marzahner Straße	0,8
Reinickendorf	Sanierung der Radwegeverbindung zwischen dem Tornower Weg und dem Wilhelmsruher Damm	0,1
Reinickendorf	Asphaltierung der Jörsstraße zwischen Beatestraße und Theresenweg	0,1
Reinickendorf	Asphaltierung der Ernststraße zwischen Berliner Straße und Spindelstraße	0,2

Bezirkliches Radverkehrsprogramm, Radverkehrsanlagen ohne Grünbeschichtungen, ohne geschützte Radfahrstreifen und ohne Maßnahmen der Abteilung V

In Bau 2021 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs Mehringdamms zwischen Bergmannstraße und Gneisenaustraße (Ostseite)	0,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Ausbau Radverkehrsanlagen Karl-Marx-Allee zwischen der Straße der Pariser Kommune bis Lebuser Straße/Andreasstraße	1,1
Charlottenburg-Wilmersdorf	Baulich angelegter Radweg auf der Friedrichshaller Straße zwischen Friedrichshaller Straße und Warnemünder Straße (Berkaer Straße)	1,3
Charlottenburg-Wilmersdorf	Öffnung der Fasanenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung	0,6
Spandau	Sanierung des baulichen Radwegs auf der Falkenseer Chaussee zwischen Zeppelinstraße und Germersheimer Weg	0,1
Treptow-Köpenick	Wiederherstellung der Markierung und Ergänzung der Grünbeschichtung der Schnellerstraße zwischen Fennstraße und Bruno-Bürgel-Weg	2,3
Marzahn-Hellersdorf	Separater Radweg sowie gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße (nördlich und südlich der Wuhletalstraße parallel zur Straßenbahn)	0,8
Marzahn-Hellersdorf	Komplettierung Radverkehrsanlagen auf der Bitterfelder Straße zwischen Ludwig-Renn-Straße und Max-Hermann-Straße	0,7
Lichtenberg	Radverkehrsanlagen auf der Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türschmidtstraße, Karlshorster Straße (unter den Brücken am Ostkreuz)	0,3
Reinickendorf	Asphaltierung Schulzendorfer Straße von Hermsdorfer Damm bis Zieselweg/Waldidyll in Waidmannslust	0,3

ANLAGE 2

Geschützte Radfahrstreifen

Fertiggestellt 2021 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen an der Straße Hallesches Ufer	1,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen in der Hasenheide (Südseite) zwischen Südstern bis Wissmannstraße	1,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen auf dem Kottbusser Damm	1,9
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen in der Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstr und Neue Blumenstraße bzw. Singerstraße	1,0
Mitte	Geschützter Radfahrstreifen in der Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße	0,6
Tempelhof-Schöneberg	Kolonnenstraße zwischen Czeminskistraße und Loewenhardtdamm	0,8

In Bau 2021 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Mitte	Geschützter Radfahrstreifen auf Amrumer Straße zwischen Seestr und Föhrer Straße	1,1
Mitte	Geschützter Radfahrstreifen auf der Müllerstraße zwischen Schulstraße und Lynarstraße	1,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen auf der Straße Schöneberger Ufer und Waterloo Ufer zwischen Potsdamer Brücke und Zossener Straße/Blücherstraße/Lindenstraße	2,4
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen Kottbusser Straße	0,7
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen auf der Frankfurter Allee zwischen Niederbarnimstraße und Jessnerstraße	0,9
Charlottenburg-Wilmersdorf	Geschützter Radfahrstreifen auf der Straße Salzufer zwischen Franklinstraße und Straße des 17. Juni	0,6
Tempelhof-Schöneberg	Geschützter Radfahrstreifen auf der Bülowstraße und der Kleiststraße zwischen An der Urania und Nollendorfplatz	2,5

Tempelhof-Schöneberg	Geschützter Radfahrstreifen auf dem Tempelhofer Damm zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße	2,9
Neukölln	Geschützter Radfahrstreifen auf der Hermannstraße zwischen Glasower Straße und Thomasstraße	1,9
Neukölln	Geschützter Radfahrstreifen auf der Blaschkoallee zwischen Britzer Damm und Buschkrugallee	1,3
Treptow-Köpenick	Geschützter Radfahrstreifen auf der Straße Adlergestell zwischen Rudower-Chaussee und Köpenicker Straße	0,9
Marzahn-Hellersdorf	Geschützter Radfahrstreifen auf der Märkischen Allee	1,9

ANLAGE 3

Überblick über die fertiggestellten Grünbeschichtungen seit 2018 (in Kilometern):

Bezirk	Straße	Länge	Material
Charlottenburg-Wilmersdorf	Joachim-Friedrich-Straße	1,4	Epoxidharz
Charlottenburg-Wilmersdorf	Schlüterstraße	2,2	Epoxidharz
Friedrichshain-Kreuzberg	Katzbachstraße	1,4	Kaltplastik
Friedrichshain-Kreuzberg	Proskauer Straße	1,1	Kaltplastik
Friedrichshain-Kreuzberg	Großbeerenstraße	1,1	Epoxidharz
Friedrichshain-Kreuzberg	Mehringdamm (westl. Seite)	0,6	Kaltplastik
Lichtenberg	Alt-Friedrichsfelde	0,7	Kaltplastik
Marzahn-Hellersdorf	Allee der Kosmonauten	1,3	Kaltplastik
Mitte	Reinickendorfer Straße	2,7	Epoxidharz
Neukölln	Lahnstraße	1,9	Kaltplastik
Neukölln	Werbellinstraße	1,6	Kaltplastik
Neukölln	Karl-Marx-Straße (2. BA)	1,2	Kaltplastik
Neukölln	Karl-Marx-Straße (1. BA)	2,0	Epoxidharz
Pankow	Kastanienallee	1,2	Kaltplastik
Pankow	Wichertstraße	1,2	Kaltplastik
Pankow	Wisbyer Straße	2,3	Epoxidharz
Pankow	Greifswalder Straße	2,1	Epoxidharz
Pankow	Berliner Straße	1,6	Kaltplastik
Steglitz-Zehlendorf	Habelschwerdter Allee	1,7	Kaltplastik
Steglitz-Zehlendorf	Schloßstraße	2,1	Kaltplastik
Tempelhof-Schöneberg	Rheinstraße	0,5	Kaltplastik
Summe		31,9	

ANLAGE 4

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 (bzw. Nr. 13 und Baumnummer 1)	2007
Lichtenberg	Orankeweg	Hansastraße – Orankestraße	2007
Friedrichshain-Kreuzberg	Bergmannstraße	52–72, Knoten Schleiermacherstraße – Südstern	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 zw. 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
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

ANLAGE 5

Stand der Umsetzung Radfernwege

Spree-Rad- und -Wanderweg

Der Rad- und Wanderweg führt auf einer Länge von 360 Kilometern von den Quellen der Spree bis nach Berlin. 2018 forderte das Abgeordnetenhaus den Senat auf, umgehend Maßnahmen zur Fertigstellung eines durchgängigen, barrierefreien, attraktiven und sicheren Wegs für alle Bevölkerungsgruppen zu ergreifen. Seit April 2018 steuert infraVelo die Umsetzung des bezirksübergreifenden Projekts für den Abschnitt von Charlottenburg bis Spandau.

Im Berichtszeitraum wurden die Vorplanungsunterlagen aufgestellt, denen im Grundsatz die beiden Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau sowie die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz im Grundsatz zustimmten, sowie im Anschluss mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung begonnen.

Die 2020 von infraVelo initiierte Dialogreihe mit verschiedenen Verbänden wurde im Berichtsjahr auf Grundlage eines Positionspapiers inkl. faunistischem Gutachten fortgesetzt. Ende September 2021 wurde den Verbänden und den Medien der Vorplanungsentwurf der neuen Fuß- und Radwegbrücke am Sophienwerderweg vorgestellt, für die eine Baugrunderkundung ausgeschrieben und vergeben wurde.

Ziel ist es, im zweiten Quartal 2022 die Entwurfsplanung fertigzustellen und abzustimmen. Der Dialog mit den Interessensverbänden soll mit dem Schwerpunktthema Entwurfsplanung inklusive der Vorstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans fortgeführt werden.

Wasserweg am Spreepark

Der in einem Landschafts- und Wasserschutzgebiet liegende Wasserweg soll im Zuge der Umgestaltung des Kunst- und Kulturparks Spreepark und der Wiedereröffnung des Eierhäuschens ausgebaut werden und diese zukünftig direkt erschließen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes des Spreeparks übernimmt infraVelo für die Neubauplanung des gemeinsamen Fuß- und Radwegs die Bauherrenfunktion, das Projektmanagement sowie die Abstimmung mit allen Projektbeteiligten.

Die Entwurfsplanung der Verkehrsanlagen wurde 2021 abgeschlossen und die Bauplanungsunterlagen bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz eingereicht. Die Genehmigungsplanung wurde zu 75 Prozent erarbeitet. Außerdem wurden Abstimmungen mit den zuständigen Behörden bezüglich der Erteilung notwendiger naturschutzrechtlicher Befreiungen und Genehmigungen geführt, die geforderten Gutachtenergänzungen vorgenommen sowie artenschutzfachliche Baumkontrollen für die zu

fällenden Bäume durchgeführt.

Der Baubeginn ist nach Abschluss der Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung und Vergabe für Sommer 2022 geplant. Begleitend zum Bau soll eine ökologische Baubegleitung und ein Amphibienmonitoring beauftragt werden.

Radfernweg Berlin-Leipzig

Der Berliner Streckenabschnitt des ca. 250 Kilometer langen Radfernwegs führt vom Schlossplatz in Berlin-Mitte bis zur Landesgrenze am Jenbacher Weg weiter entlang des Berliner Mauerwegs bis nach Lichtenrade. infraVelo wurde mit der Herbeiführung des Lückenschlusses, der letzten offenen Strecke bis zur Landesgrenze Berlin-Brandenburg, beauftragt.

Die Prüfung der eingereichten Bauplanungsunterlage wurde Ende 2021 beendet. Damit konnte die Ausführungsplanung, Leistungsphase 5, beginnen. Das Projektmanagement liegt bei der Grün Berlin GmbH. Die landschaftsschutzrechtliche Genehmigung wurde eingereicht.

Ein Baubeginn ist für den Sommer 2022 geplant.