



FAHRRAD BERLIN

Fortschrittsbericht 2020

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

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

TITELFOTO

Ralf Rühmeier

Berlin, Juli 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1 ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRS IN BERLIN	4
2 RADVERKEHRSPPLAN	5
3 FINANZIERUNG RADVERKEHR.....	7
4 FAHRRADINFRASTRUKTUR.....	10
4.1 Das Berliner Radverkehrsnetz	10
4.2 Radschnellverbindungen	10
4.3 Neubau oder Verbesserung von Radverkehrsanlagen	12
4.4 Fahrradstraßen	17
4.5 Umgestaltung von Knotenpunkten	19
4.6 Radfernwege.....	20
4.7 Abstellen von Fahrrädern.....	22
5 HANDLUNGSFELD SERVICE	26
5.1 Leihradsysteme	26
5.2 Fahrradbarometer	28
6 HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHKEITSARBEIT.....	29
6.1 Fahrrad Berlin: eine Fahrradmarke für die Hauptstadt	29
6.2 Kampagne „STADTRADELN - gemeinsam #Berlinerfahren“	30
6.3 Engagementpreis „Fahrrad Berlin“	30
6.4 Digitale Kommunikation	31
7 HANDLUNGSFELD STRUKTUREN und AKTEUR*INNEN	33
7.1 FahrRat	33
7.2 Bündnis für den Radverkehr.....	34
7.3 Entwicklung einer Steuerungs- und Controlling-Architektur für die Radverkehrsinfrastruktur-Planung im Land Berlin	35
7.4 GB infraVelo GmbH.....	38
7.5 Personalaufbau.....	39
7.6 Leitfäden	39
8 ZUSAMMENFASSUNG	41
ANLAGE 1 - ANLAGE 7	42
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	59
TABELLENVERZEICHNIS.....	60

1 ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRS IN BERLIN

Im Jahr 2020 waren mehr Berlinerinnen und Berliner denn je mit dem Fahrrad unterwegs. Der Trend der vergangenen Jahre setzte sich damit fort und erlebte durch die Covid-19-Pandemie einen weiteren Impuls. Im Durchschnitt ist der Radverkehr an den Zählstellen im Vergleich zum Jahr 2019 um 14 Prozent angestiegen. An einzelnen Dauerzählstellen wie der Markstraße, Frankfurter Allee und Prinzregentenstraße hat der Radverkehr sogar um bis zu 32 Prozent zugenommen. Insgesamt konnte an fast allen automatischen Dauerzählstellen und auch den meisten der (manuell erfassten) gesonderten Fahrradzahlungen (Pegelpunkte) eine deutliche Zunahme des Radverkehrs registriert werden.

Damit setzt sich ein klarer Trend seit Beginn der Auswertung mit automatischen Dauerzählstellen im Jahr 2017 fort: Seitdem ist insgesamt ein Anstieg der Fahrradverkehrsstärke an den automatischen Dauerzählstellen um rund 27 Prozent zu verzeichnen, an den Pegelpunkten um rund 19 Prozent. Das Fahrrad ist für viele Berliner*innen ein überaus wichtiges Verkehrsmittel. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend fortsetzen wird. Darauf muss die Berliner Verwaltung mit einem weiteren Ausbau beziehungsweise der Modernisierung der Radinfrastruktur reagieren.

2 RADVERKEHRSPPLAN

Die Erarbeitung des Radverkehrsplans wurde mit einem breiten Beteiligungsprozess gemäß den Vorgaben aus dem Mobilitätsgesetz im Jahr 2019 begonnen und ist inzwischen inhaltlich abgeschlossen.

Der Radverkehrsplan soll als Rechtsverordnung die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) konkretisieren, um einen attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehr zu gewährleisten und den Anteil des klimafreundlichen und stadtverträglichen Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr zu steigern. Die Rechtsverordnung wird nach dem Mitzeichnungsverfahren und der Beteiligung des Rats der Bürgermeister vom Senat beschlossen werden.

Neben einem Leitbild wurden im Radverkehrsplan strategische Ziele definiert, für deren Erreichung zu den Handlungsschwerpunkten Maßnahmen entwickelt wurden.

Das Zusammenwirken von Leitbild, strategischen Zielen und Handlungsschwerpunkten ist in Abbildung 1 dargestellt.

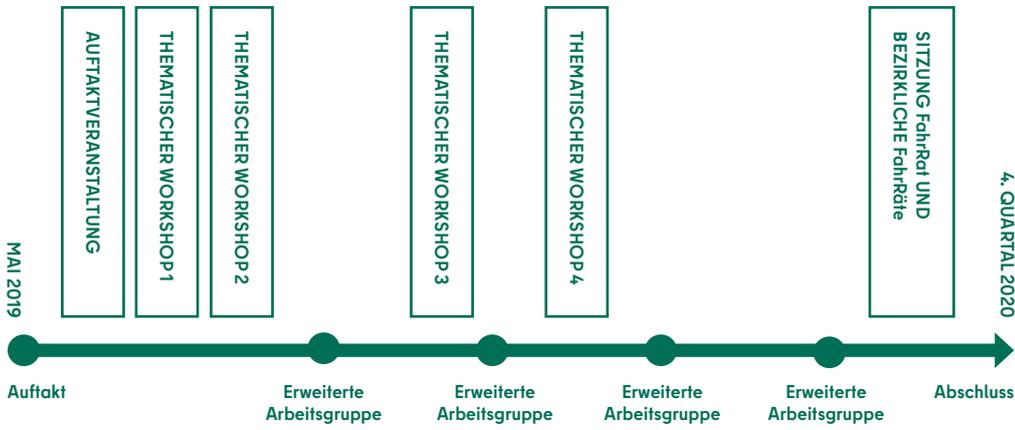
Abbildung 1: Aufbau der Ziele und Handlungsschwerpunkte im Radverkehrsplan (Entwurf)



Erstmals wird ein stadtweites Radverkehrsnetz mit einer Länge von circa 2.400 Kilometern entwickelt, das das gesamte Stadtgebiet abdeckt und Bestandteil des Radverkehrsplans ist. Außerdem werden Ausbaustandards für dieses Netz festgelegt, um die Qualität der Wege für den Radverkehr zu verbessern (neue Breitenstandards von 2,30 Metern beziehungsweise von 2,50 Metern im Vorrangnetz). Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur widmet sich der Radverkehrsplan beispielsweise Maßnahmen zur besseren Information, dem Ausbau der Datengrundlage und der Evaluation von Zielen und Maßnahmen.

Die Inhalte des Radverkehrsplans wurden gemäß den Vorgaben aus dem MobG BE unter Einbindung des FahrRats Berlin sowie unter Beteiligung der Hauptzielgruppen – wie zum Beispiel Vertreter*innen von Initiativen, Verbänden und den Berliner Bezirken – sowie Fachleuten aus den Bereichen Verkehrssicherheit, Planung und Wissenschaft erarbeitet. Es fanden verschiedene Beteiligungsveranstaltungen statt: Auf eine Auftaktveranstaltung folgten vier thematische Workshops zu den Themen Ziele des Radverkehrsplans, Verkehrssicherheit, Radverkehrsnetz inklusive Ausbaustandards sowie Fahrradparken und nicht-infrastrukturelle Maßnahmen. Im Anschluss an die Workshops fanden jeweils nachbereitende Sitzungen mit einer erweiterten Arbeitsgruppe statt. Im November 2020 erfolgte eine Vorstellung der erarbeiteten Inhalte des Plans für den FahrRat Berlin und die FahrRäte der Bezirke.

Abbildung 2: Überblick über den Ablauf des Beteiligungsprozesse



3 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 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 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 - / 0740¹ - 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 im Rahmen einer umfassenden Straßensanierung oder Erneuerung erfolgen, wie zum Beispiel im Jahr 2020 im Rahmen der Sanierung der Karl-Marx-Allee.

Zur Finanzierung des Radverkehrs standen im Doppelhaushaltsplan 2020/21 für das Haushaltsjahr 2020 im Kapitel 0730 - Verkehr - Mittel in Höhe von 31,91 Millionen Euro zur Verfügung, das bedeutet gegenüber 2019 einen Anstieg um rund 74 Prozent.

Darüber hinaus wurden für bezirkliche investive Maßnahmen in 2018 insgesamt 16 Millionen Euro im SIWA bereitgestellt, wovon ab 2020 noch ein Volumen in Höhe von 15,46 Millionen Euro zur Verfügung steht, welches zunehmend in Anspruch genommen wird. Derzeit sind acht Vorhaben mit einem Volumen in Höhe von 9,484 Millionen Euro bewilligt. Von den acht Vorhaben befinden sich drei Projekte in der Umsetzung, vier Projekte in der Bauvorbereitung und ein Projekt in der Planungsphase. In 2017 wurden Mittel für Zuwendungen an infraVelo in Höhe von 50 Millionen Euro und in 2019 in Höhe von 30 Millionen Euro im SIWA bereitgestellt, davon stehen ab 2020 insgesamt noch 78,45 Millionen 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 1 gibt einen Überblick über die für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Mittel:

¹ Veranschlagung bis einschließlich 2020 bei Kapitel 0730, danach bei Kapitel 0740

Tabelle 1: Finanzen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (nach Haushaltstiteln ohne Personalmittel)

Kapitel 0730 Titel-Nr.	Titelbezeichnung	Ansatz 2020	Ist 2020
52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs (konsumtive Mittel)	8.000.000	5.394.826
52609	Thematische Untersuchungen	505.000	93.122
54010	Dienstleistungen (anteilig)	500.000	keine Angaben
68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	3.903.000	1.533.680
68229	Zuschuss an die infraVelo	8.000.000	4.930.680
68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs	600.000	0
72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (investive Mittel)	9.500.000	3.387.535
89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen	410.000	108.400
89116	Zuschüsse an die infraVelo zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	500.000	202.751
	Summe	31.918.000	15.650.994

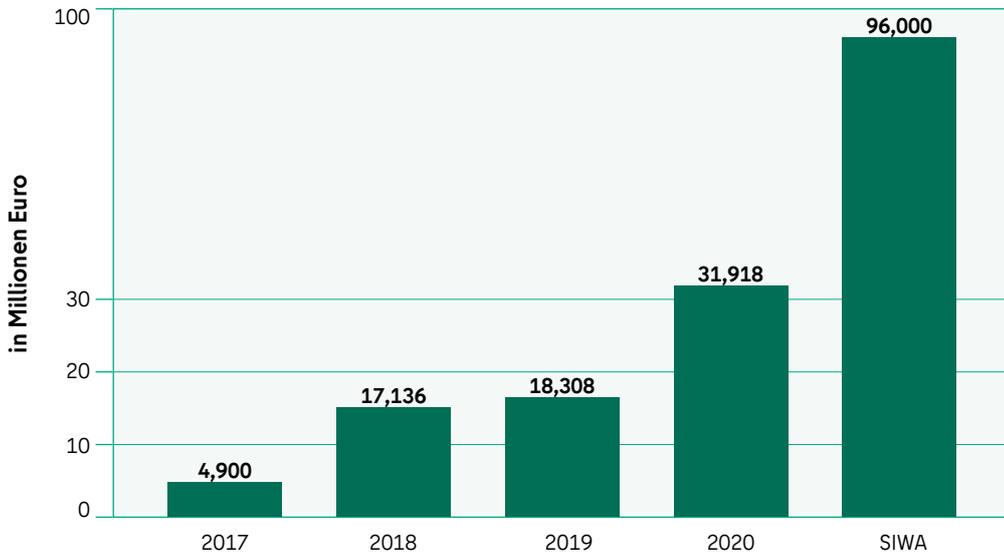
Kapitel 9810 (SIWA) Titel-Nr.	Titelbezeichnung	Ab 2020 zur Verfügung stehende Mittel	Ist 2020
73030 bis 73042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr in den Bezirken	15.464.254	1.357.000
82034 und 84027	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil I und II)	78.451.720	1.850.676
	Summe	93.915.974	3.207.676

Aufgrund der zunehmenden Anzahl an Projekten sowie der stark gestiegenen beziehungsweise 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.

Für den im Vergleich zum Haushaltsansatz geringen Mittelabfluss sind mehrere Faktoren ursächlich. Unter anderem konnten viele Projekte durch den pandemiebedingten Lockdown aufgrund fehlender technischer Ausstattung in Bezirken nur teilweise weitergeplant beziehungsweise umgesetzt werden. Außerdem besteht in den Bezirken weiterhin ein erheblicher Personalmangel in den für Radwegeinfrastruktur zuständigen Bezirksämtern. Dies führte auch dazu, dass Pop-up-Radwege in 2020 noch nicht verstetigt werden konnten (in 2021 wurden bereits mehrere Pop-up-Radwege Maßnahmen umgesetzt). Hinzu kommt, dass einige große Maßnahmen über SIWA oder das Bundesprogramm KInv 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. Die Anmeldungen und Vorbelegungen auf Basis der in Planung befindlichen über 200 Radinfrastrukturprojekte lassen für den Haushalt 2021 einen nahezu vollständigen Mittelabfluss erwarten.

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

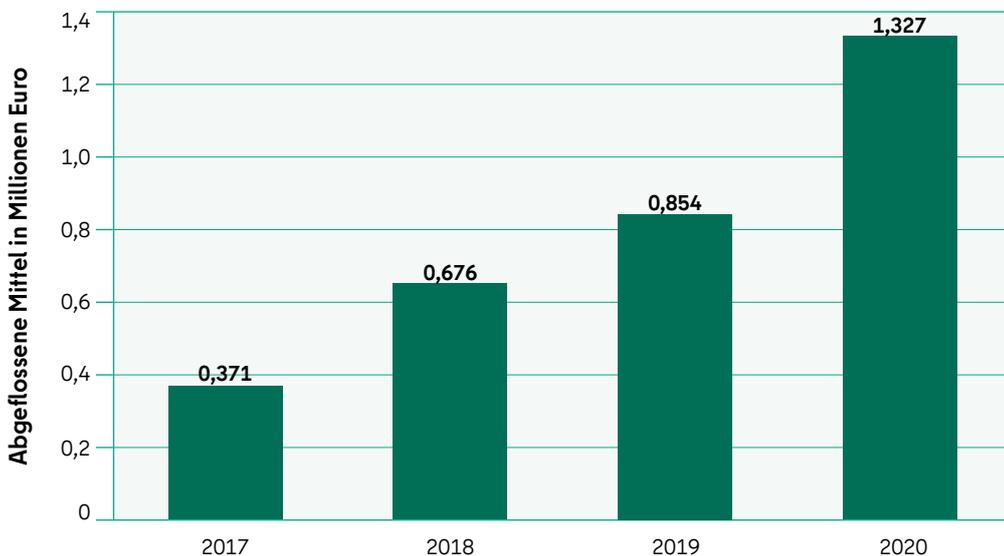
Abbildung 3: Entwicklung der Haushaltsmittel 2017 bis 2020 (ohne Mittel für Personal)



Die in Abbildung 3 dargestellten SIWA-Mittel sind die Summe der seit 2017 im SIWA für den Radverkehr bereitgestellten Mittel (50 Millionen Euro, 16 Millionen Euro, 30 Millionen 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 immer weiter ausgebaut. Abbildung 4 zeigt den Anstieg dieser Mittel.

Abbildung 4: Entwicklung der Haushaltsmittel des Programms „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2020



4 FAHRRADINFRASTRUKTUR

4.1 Das Berliner Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz spielt eine zentrale Rolle bei der Verbesserung der Alltagsmobilität und ist damit ein essenzieller Baustein, um Berlin noch fahrradfreundlicher zu machen. Es stellt die Grundlage für eine strukturierte Planung dar. Das Berliner Radverkehrsnetz ist Bestandteil des Radverkehrsplans und wird mit diesem als Rechtsverordnung erlassen werden. Im Folgenden wird der Netzentwurf mit Stand 04. Juni 2021 vorgestellt. Der Netzentwurf wurde in der zweiten Jahreshälfte 2020 den Bezirken und den Mitgliedern des FahrRats vorgestellt. Nach Einarbeitung der Rückmeldungen liegt nun ein Entwurf vor, der als Teil des Radverkehrsplans in das Verabschiedungsverfahren eingebracht wurde.

Für die Entwicklung des neuen Berliner Radverkehrsnetzes wurde eine hierarchisierte Netzplanung in Anlehnung an die RIN 2008 (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) angewendet. Ausgehend von der Verbindung von Zentren beziehungsweise Orten verschiedener Bedeutungsstufen wurde das Berliner Radverkehrsnetz aufgrund der Quell- und Zielmethodik neu aufgestellt.

Das neue Berliner Radverkehrsnetz wird als planerisches Zielnetz in seinem Umfang und seinen Standards rund 2.400 Kilometer umfassen. Das Radverkehrsnetz² enthält ein Vorrangnetz mit Verbindungen gesamtstädtischer Bedeutung mit einer Länge von rund 850 Kilometern (zuzüglich Radschnellverbindungen, wobei von einer teilweisen Überlappung auszugehen ist). Dieses soll vorrangig umgesetzt werden. Außerdem gelten für dieses Netz hochwertige, deutlich über die deutschlandweiten Richtlinien hinausgehende, Qualitätsstandards, darunter eine Standardbreite von 2,50 Metern – für Radschnellverbindungen sogar noch höhere Standards (siehe unten). Das ebenfalls zum Radverkehrsnetz gehörende Ergänzungsnetz hat eine Länge von circa 1.500 Kilometern. Für dieses sind ein Regelmaß von 2,30 Metern und eine Mindestbreite von zwei Metern vorgesehen. Hinzu kommen weitere rund 550 Kilometer Hauptverkehrsstraßen, die nicht Teil des planerischen Zielnetzes sind, aber gemäß § 43 MobG BE mit Radverkehrsanlagen auszustatten sind. Hier soll ebenfalls der neue Basisstandard mit einem Regelmaß von 2,30 Metern und einer Mindestbreite von 2,0 Metern angewendet werden.

4.2 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. Derzeit befinden sich zehn Trassenkorridore in der Bearbeitung mit einer Gesamtlänge von 137 Kilometern. Dafür wurden im Jahr 2020 wichtige Meilensteine für die weitere Planung erreicht, da sieben Machbarkeitsuntersuchungen (MU) fertiggestellt wurden. Die übrigen drei Untersuchungen wurden im März 2021 abgeschlossen. Die Veröffentlichung der Berichte erfolgt bis zum Ende des ersten Halbjahres 2021. Bei drei Trassen wurde 2020, bei drei weiteren zu Beginn des Jahres 2021 mit der Grundlagen- und Vorplanung begonnen. Der genaue Verlauf der jeweiligen Routen sowie die tatsächliche planerische Gestaltung werden sich erst im Laufe der Planungsphasen entscheiden.

² 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, zum Beispiel auf kleinen Plätzen, wo die andere Richtung an der anderen Platzseite entlangläuft oder bei Rampen zu Schnellstraßen.

Für die Durchführung der MU und die anschließenden Planungsleistungen wurden und werden die Bauherrenaufgaben sowie Projektsteuerungsleistungen von der landeseigenen infraVelo erbracht. Dazu hatte infraVelo in Vorbereitung auf die Vergabe der MU und die Planungsleistungen für die Radschnellverbindungen entsprechende Anforderungsprofile und Leistungsbeschreibungen definiert.

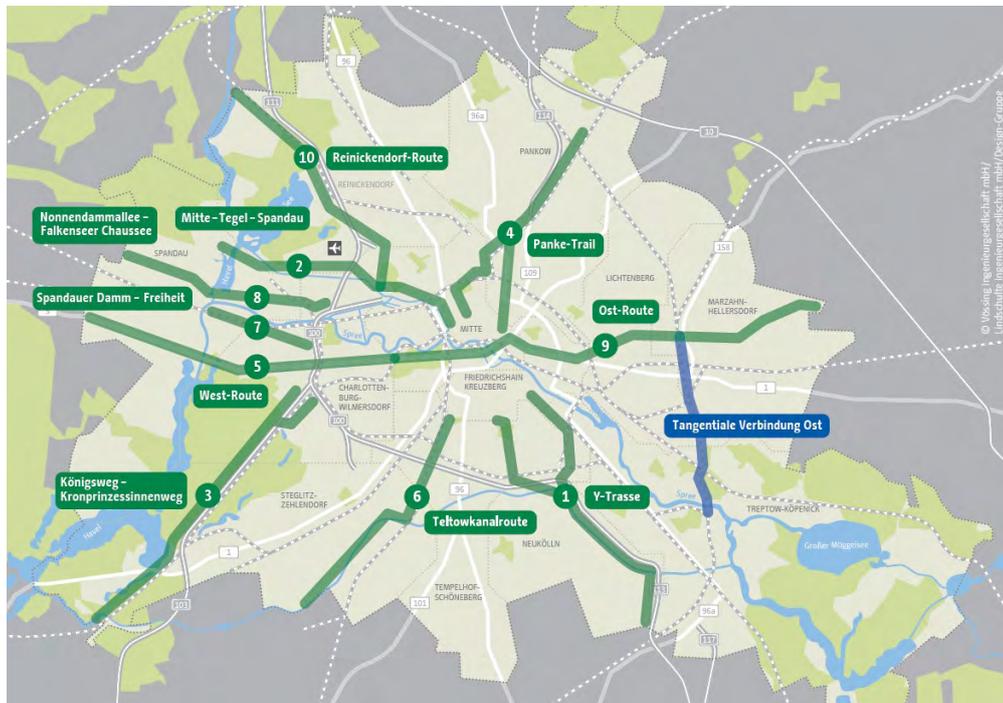
Die Trassenkorridore wurden in drei Losen zusammengefasst und die MU und Planungsleistungen nach der Honorarordnung für Architekten beziehungsweise und Ingenieure (HOAI) mit den Leistungsphasen 1 bis 6 ausgeschrieben.

Tabelle 2: Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen und Stand

Route	Kurzbeschreibung	MU	Ergebnis MU	Weitere Schritte
„Teltowroute“ (circa 8,7 Kilometer)	Route führt durch die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf entlang des Teltowkanals	Erfolgt (September 2020)	Verkehrlich sowie baulich machbar	Erarbeitung der Grundlagen- und Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) bis Mitte 2021
„Y-Route“ (circa 20,2 Kilometer)	Route verläuft über Neukölln in Richtung Südosten/Schönefeld, parallel zur A113	Erfolgt (September 2020)	Verkehrlich sowie baulich machbar	Erarbeitung der Grundlagen- und Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) bis Mitte 2021
„Trasse Königsweg - Kronprinzessinnenweg“ (circa 12,2 Kilometer)	Route führt durch den Grunewald in Richtung Wannsee/Potsdam	Erfolgt (September 2020)	Verkehrlich sowie baulich machbar	Erarbeitung der Grundlagen- und Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) bis Mitte 2021
„Trasse Mitte - Tegel - Spandau“ (circa 14,0 Kilometer)	Route verläuft zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bezirk Spandau mit Anbindung an den ehemaligen Flughafen Tegel	Offen - Mitte 2021	-	
„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	
„Ost-Route“ (circa 23,0 Kilometer)	Route verläuft südlich der Spree vom S-Bahnhof Westend bis in die Altstadt von Spandau	Erfolgt (November 2020)	Verkehrlich sowie baulich machbar	
„Trasse Spandauer Damm-Freiheit“ (circa 3,4 Kilometer)	Route bindet den Jakob-Kaiser-Platz an Siemensstadt und Spandau an	Erfolgt (November 2020)	Verkehrlich sowie baulich machbar	
„Reinickendorf-Route“ (circa 10,8 Kilometer)	Route verbindet die Stadtteile Reinickendorf, Wedding mit der Stadtmitte parallel zur A111	Offen - Mitte 2021	-	
„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	Erarbeitung der Grundlagen- und Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) bis Mitte 2021

Die Grundlagen- und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) der ersten drei Radschnellverbindungen werden im Sommer 2021 abgeschlossen sein. Die vorläufigen Planungsergebnisse wurden zum Jahreswechsel 2020/21 bereits allen in die Planung eingebundenen Fachabteilungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und der Bezirke sowie den Bezirksstadträt*innen vorgestellt.

Abbildung 5: Übersichtskarte Korridore der Radschnellverbindungen



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/>

4.3 Neubau oder Verbesserung von Radverkehrsanlagen

Die Steigerung der Verkehrssicherheit und die Erhöhung des Komforts für die Radfahrer*innen sind zentrale Ziele der Berliner Mobilitätswende. Zum einen wird dadurch dem zunehmenden Radverkehr Rechnung getragen. Zum anderen können so zusätzliche Bevölkerungsgruppen zum Fahrradfahren animiert werden, die besonderen Wert auf Sicherheit und Komfort legen. Im Ergebnis kommt Berlin so der Vision Zero näher und es entstehen attraktive Alternativen zum fossil betriebenen Kfz-Verkehr, zudem senkt Berlin den CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors und kann so seine Klimaschutzziele erreichen.

Die Attraktivitätssteigerung der Radverkehrsanlagen (RVA) ist deswegen ein Schlüsselbereich zur Steigerung des Radverkehrs insgesamt.

Der Bau von Radverkehrsanlagen verteilt sich in Berlin auf verschiedene Baulastträger. Hinzu kommen unterschiedliche Finanzierungsquellen und Förderprogramme, über die der Bau finanziert werden kann. Außerdem gibt es Radverkehrsanlagen ohne größere bauliche Eingriffe, die weitgehend nach 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 7.3.3).

Tabelle 3 stellt die im Jahr 2020 errichteten/angeordneten 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 3: Stand Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Jahr 2020 (in Kilometern)³

	Fertiggestellt	In Bau	In Planung	Summe
Sonderprogramm RVA bezirkliches Radverkehrsprogramm (auftragsweise Bewirtschaftung)	17,7	26,1	85,0	128,8
<i>Davon Einrichtung von Fahrradstraßen</i>	2,9	2,7	8,5	14,1
Grünbeschichtungen	5,4	3,5	-	8,9
RVA-Sanierung/Neubau im Rahmen einer Straßensanierung der Abteilung V	5,4	1,0	22,8	29,2
Straßenverkehrsrechtliche Anordnung (Pop-up-Radwege)	25,0	-	0,8	25,8
Straßenneubauprojekte	-	-	11,6	11,6
Summe	53,3	30,6	120,2	204,3

In der Tabelle sind nicht alle Straßenbauprojekte erfasst, die positive Auswirkungen auf den Radverkehr haben. Nicht enthalten sind: Straßensanierungen durch die Bezirke oder andere Baulastträger (zum Beispiel Deutsche Bahn) sowie städtebauliche Umbau-/Sanierungsmaßnahmen (zum Beispiel Residenzstraße zwischen Lindauer Allee und Holländerstraße).

4.3.1 Bezirkliches Radverkehrsprogramm

Für das bezirkliche Radverkehrsprogramm sind detailliertere Auswertungen möglich. Grundlage dafür stellt eine Datenbank dar, für die wichtige Grundlagenarbeiten 2020 abgeschlossen wurden (siehe 7.3.2). Die Datenbank wird gemeinsam mit den Bezirken und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erstellt und befindet sich noch im Aufbau. Sie wird kontinuierlich erweitert und ergänzt, sodass sich die Qualität der Auswertungen durch regelmäßige Aktualisierung der Daten durch die Bezirke in Zukunft weiter verbessern wird.

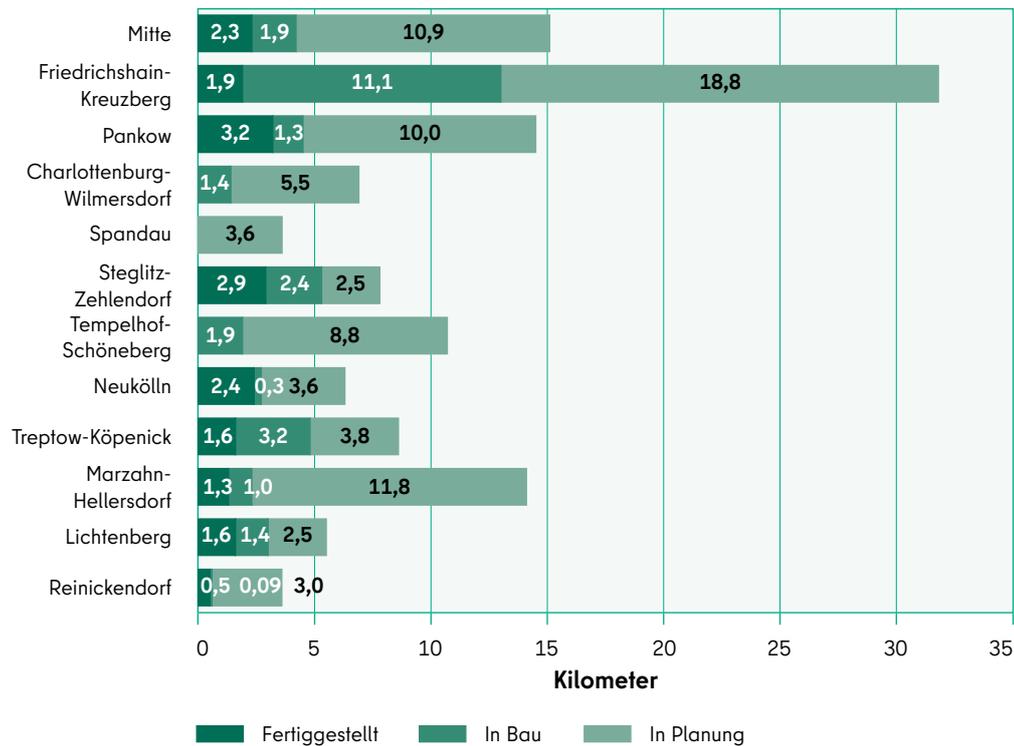
Eine Zusammenstellung der 2020 fertiggestellten und in Bau befindlichen Maßnahmen befindet sich in Anlage 1.

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 beziehungsweise befinden sich in der Planung.

Zur Unterstützung der Bezirke für die Finanzierung der Anlage von Radverkehrsanlagen gibt es ein Sonderprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. 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), Pop-up-Radwege und Straßenneubauprojekte nicht dargestellt.

³ In 2021 begonnene Planungen und Realisierungen von Maßnahmen sind in der Tabelle nicht berücksichtigt.

Abbildung 6: Radverkehrsanlagen des bezirklichen Radverkehrsprogramms nach Bezirken 2020



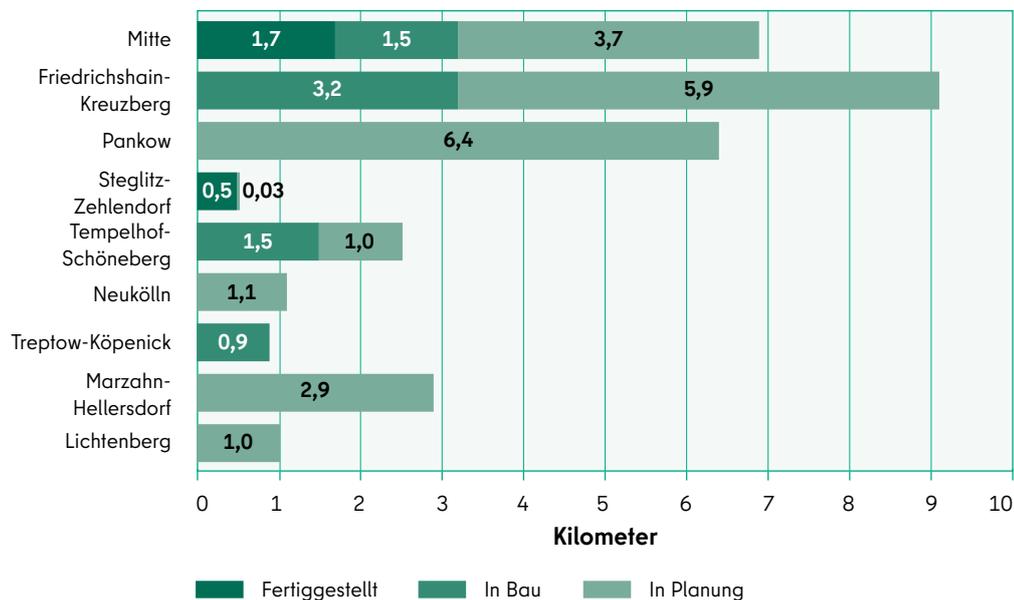
4.3.2 Besondere Maßnahmen

4.3.2.1 Geschützte Radfahrstreifen

Ein Schwerpunkt wird in Berlin seit dieser Legislaturperiode auf geschützte Radfahrstreifen gelegt. Dies sind Radfahrstreifen, die die Radfahrenden durch Poller oder andere Abgrenzungselemente (zum Beispiel Schwellen) vom fließenden Kfz-Verkehr abgrenzen. Berlin setzte 2018 als erste deutsche Stadt solche Radverkehrsanlagen nach den zeitgemäßen Ansprüchen, zunächst als Verkehrsversuch, um. Im Jahr 2020 wurden im bezirklichen Radverkehrsprogramm 2,2 Kilometer fertiggestellt, weitere 7,1 Kilometer sind im Bau und für 22,2 Kilometer wurden Planungen begonnen. Hinzu kommen Maßnahmen der Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wie beispielsweise die Karl-Marx-Allee mit 1,6 Kilometer neuer Radwege. Außerdem sollen rund 25 Kilometer Pop-up-Radwege verstetigt werden.

Insgesamt haben wichtige Verbindungen wie beispielsweise die Karl-Marx-Allee oder die Hasenheide geschützte Radverkehrsanlagen erhalten. Beim Kottbusser Damm läuft in der ersten Hälfte 2021 die Umsetzung und weitere wichtige Achsen wie die Hermannstraße oder der Tempelhofer Damm sind in Umsetzung oder Planung.

Abbildung 7: Umsetzung geschützter Radfahrstreifen im Jahr 2020 im bezirklichen Radverkehrsprogramm (ohne Maßnahmen der Abteilung V)



Eine Auflistung der 2020 fertiggestellten und in Bau befindlichen geschützten Radfahrstreifen im bezirklichen Radverkehrsprogramm ist in Anlage 2 zusammengestellt.

Auf die Pop-up-Radwege wird in Abschnitt 4.3.3 gesondert eingegangen.

4.3.2.2 Grünbeschichtungen

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wird an ausgewählten Streckenabschnitten die grüne Beschichtung von bereits bestehenden Schutz- und Radfahrstreifen (in den Knotenpunktbereichen rot) durchgeführt. Durch eine einheitliche Einfärbung der durch die Randmarkierung vom motorisierten Verkehr abgetrennten Flächen wird eine dauerhaft gut sichtbare Trennung der Radverkehrsanlagen von der Fahrbahn und damit eine höhere Sicherheit gewährleistet. Bisher wurden in den Jahren 2018 und 2019 insgesamt 21 Kilometer markiert. Im Jahr 2020 wurden 5,4 Kilometer fertiggestellt:

Tabelle 4: Abgeschlossene Maßnahmen Grünbeschichtung 2020 (in Kilometern)

Bezirk	Maßnahme	Länge
Steglitz-Zehlendorf	Schloßstraße (Gutmuthsstraße - Grunewaldstraße)	2,1
Lichtenberg	Alt-Friedrichsfelde Ost (Südseite östlich Am Tierpark)	0,7
Mitte	Reinickendorfer Straße (Weddingstraße - Ungarnstraße)	2,6
Summe		5,4

Die Erfahrungen zum verwendeten Material (Epoxidharz und Kaltplastik) und zu Verhaltensveränderungen der Verkehrsteilnehmenden werden dabei im Rahmen einer Begleituntersuchung evaluiert. Im Frühjahr 2021 wurde der Zwischenbericht der Begleituntersuchung veröffentlicht. Es zeigt sich, dass sich das mit Videoaufnahmen erfasste Verhalten der Rad- sowie Autofahrenden vor und nach der Grünbeschichtung veränderte. Die Aufnahmen wurden jeweils an den gleichen Orten und zu den gleichen Tageszeiten gemacht, um andere Einflüsse möglichst auszuschließen. Die Verhaltensbeobachtungen zeigten, dass sowohl Rad- als auch Autofahrende sich nach der Grünbeschichtung stärker an bestehende Regeln hielten und sich verkehrssicherer verhielten. In den Befragungen gaben 66 Prozent der Radfahrenden an, dass sie sich gegenüber dem vorherigen Zustand sicherer oder viel sicherer fühlten.

Die Ergebnisse sind nachzulesen unter:

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

Bei allen ausgewählten Abschnitten wird darüber hinaus geprüft, ob diese auch verbreitert werden können. Wenn eine Verbreiterung möglich ist, wird der Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, wie zum Beispiel in der Schloßstraße und der Reinickendorfer Straße, im Zuge der Maßnahme entsprechend angepasst. Auf der Straße Alt-Friedrichsfelde wurde die Radverkehrsinfrastruktur dadurch teilweise neu angelegt. Zusätzlich wurden beispielsweise auf der Schloßstraße und der Straße Alt-Friedrichsfelde abschnittsweise Poller errichtet. Diese schützen die Radfahrenden nun zusätzlich vor dem fließenden Kfz-Verkehr und verhindern, dass die Radstreifen durch haltende oder parkende Kfz blockiert werden.

Weitere 3,5 Kilometer wurden 2020 geplant, abschnittsweise wurde bereits 2020 mit den Arbeiten begonnen, insgesamt wurden die Baumaßnahmen auf den beiden Strecken 2021 abgeschlossen.

Tabelle 5: Maßnahmen Grünbeschichtung abgeschlossen Anfang 2021 (in Kilometern)

Bezirk	Maßnahme	Länge
Marzahn-Hellersdorf	Allee der Kosmonauten (Rhinstraße - Beilsteiner Straße)	1,3
Charlottenburg-Wilmersdorf	Schlüterstraße (Kurfürstendamm - Schillerstraße)	2,2
Summe		3,5

Die Bauarbeiten auf der Schlüterstraße in Charlottenburg-Wilmersdorf haben im Oktober 2020 begonnen, zwei letzte Bauabschnitte erfolgten im Frühjahr 2021. Der Radfahrstreifen wurde hier auf bis zu zwei Meter verbreitert. Auch auf der Allee der Kosmonauten in Marzahn-Hellersdorf haben die Maßnahmen im Jahr 2020 begonnen. Der Radfahrstreifen wurde hier nicht flächendeckend, sondern in Form von pfeilartigen Abschnitten grün beschichtet. Die Arbeiten mussten im Dezember 2020 unterbrochen werden, da die Witterungsverhältnisse eine Beschichtung mit Kaltplastik nicht länger zuließen. Im Frühjahr 2021 wurden die Arbeiten beendet.

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist infraVelo im Auftrag der jeweiligen Bezirke verantwortlich.

AUSBLICK

Es ist geplant, 2021 weitere Strecken farblich zu beschichten. Die Auswahl wird zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, den Bezirken und infraVelo abgestimmt.

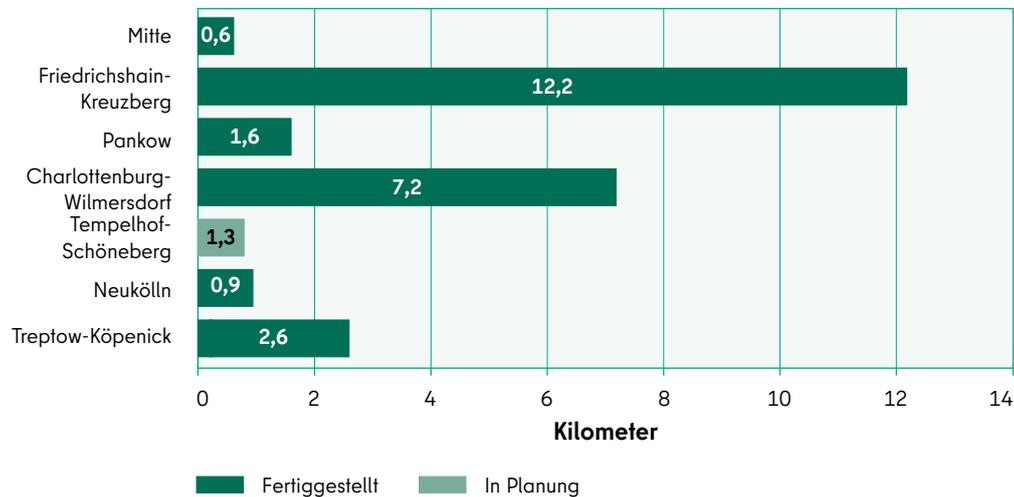
Eine Auflistung aller seit 2018 durchgeführten Grünbeschichtungen ist in Anlage 3 dargestellt.

4.3.3 Pop-up-Radwege

Im Zuge der Covid-19-Pandemie wurde 2020 nach Wegen gesucht, schneller mit der Einrichtung besonders sicherer Radverkehrsanlagen voranzuschreiten. Diese TEER-Maßnahmen (Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen), die sogenannten Pop-up-Radwege, basieren auf einer temporären Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde (SVB). Die Abgrenzung zur übrigen Fahrbahn erfolgt durch mobile Abgrenzungselemente wie etwa Baustellenbaken. Diese werden, wenn möglich, in eine endgültige Anlage überführt werden. In sieben Berliner Bezirken sind Pop-up-Radwege mit einer Länge von insgesamt 25,9 Kilometer eingerichtet worden. Bis Ende Mai 2021 wurden weitere 5,6 Kilometer umgesetzt und weitere 3,3 Kilometer angeordnet. Darüber hinaus werden derzeit weitere Strecken geplant und mit den Bezirken abgestimmt.

Für die Zukunft sollten weitere Anstrengungen gerade in den restlichen Bezirken unternommen werden, um auf diesem Wege kurzfristig eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit herzustellen für die Übergangszeit bis zur dauerhaften Umsetzung.

Abbildung 8: Pop-up-Radwege 2020 nach Bezirken



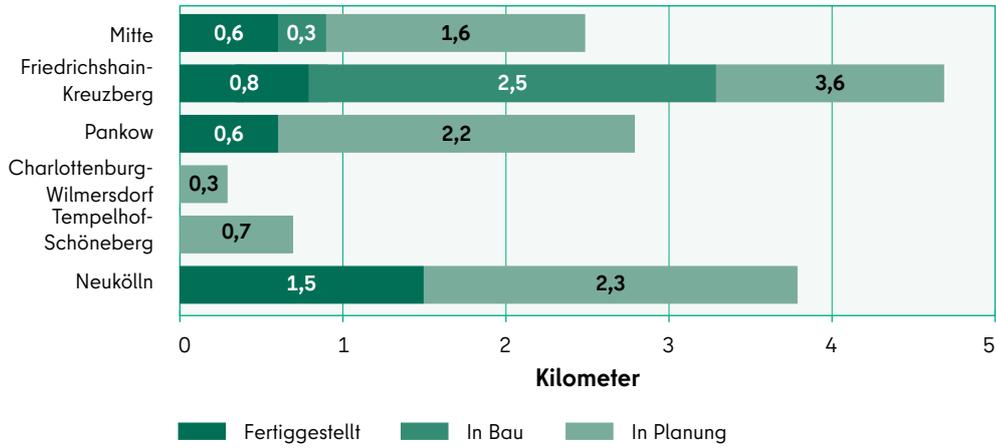
Eine Auflistung aller Pop-up-Radwege aus 2020 befindet sich in Anlage 4.

4.4 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind im MobG BE in § 44 „Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz“ entsprechend geregelt. Sie 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. Die Senatsverkehrsverwaltung hat den Bezirken einen umfangreichen Leitfadens zur Einrichtung von Fahrradstraßen zur Verfügung gestellt, damit diese zügig und rechtssicher eingerichtet werden können (siehe 7.6.1)

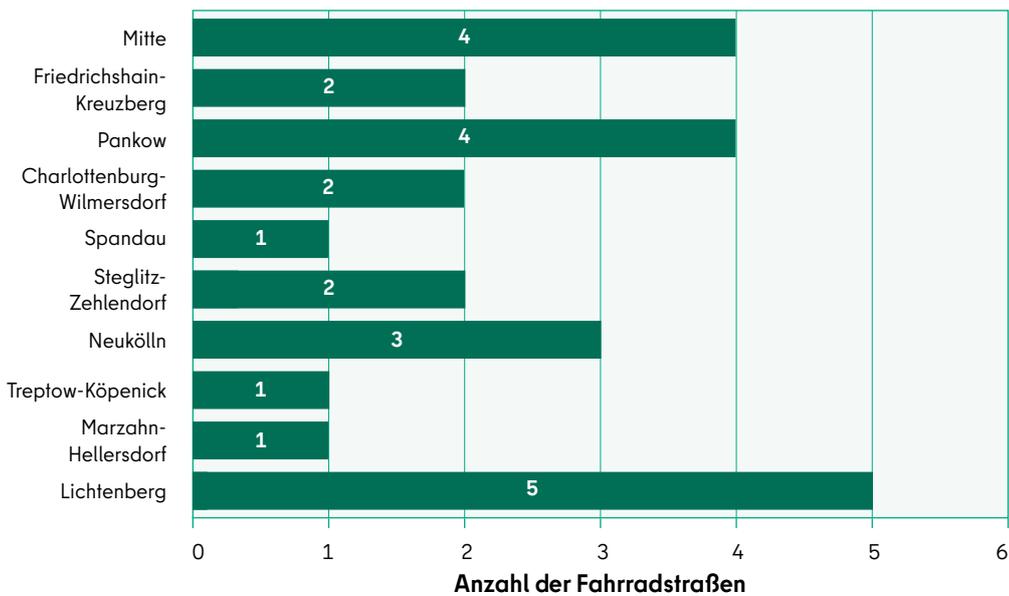
Im Jahr 2020 sind vier Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 3,2 Kilometern fertiggestellt worden. In Mitte wurde die Linienstraße für Radfahrende komfortabler ausgebaut. In Neukölln wurde ein Teilstück des Weigandufers, das seit 2018 Fahrradstraße ist, so umgebaut, dass der Kfz-Verkehr nicht mehr durchfahren kann. Neu hinzugekommen sind im Jahr 2020 zwei Fahrradstraßen, womit sich die Gesamtzahl von angeordneten Fahrradstraßen auf 25 erhöht hat. In Planung befinden sich weitere neun Projekte, die insgesamt eine Länge von 11,1 Kilometern haben werden und sich teilweise bereits in der ersten Hälfte 2021 in Umsetzung befinden, wie zum Beispiel die Herrfurthstraße in Neukölln. Hinzu kommen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg realisierte Pop-up-Fahrradstraßen, zum Beispiel vom Südsterne zum Mariannenplatz, die in den Tabellen nicht enthalten sind.

Abbildung 9: Realisierung von Fahrradstraßen im Jahr 2020 nach Bezirken



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

Abbildung 10: Fahrradstraßen insgesamt in Berlin



Anmerkung: Schwedter Straße und Choriner Straße zu Pankow gezählt

Die Zusammenstellung aller Fahrradstraßen in Berlin ist in Anlage 5 dargestellt.

4.5 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 Abteilung V, die Umprogrammierung der LSA wird von Alliander Stadtlicht übernommen. Im Folgenden werden Maßnahmen dargestellt, die sich 2020 in konkreter Planung oder Umsetzung befunden haben.

Tabelle 6: Ausgewählte Maßnahmen mit besonderem Radverkehrsbezug, Fertigstellung/Planung 2020 - Stand Ende 2020

Bezirk	Straße	Art der Maßnahme	Umsetzungsstand
Mitte	Alexanderstraße - Karl-Marx-Allee/Alexanderstraße - Otto-Braun-Straße	Getrennte Rechtsabbiegesignalisierung von der Alexanderstraße in die Karl-Marx-Allee	Umgesetzt
Mitte	Bornholmer Straße - Osloer Straße/Grüntaler Straße	Neubau Radwegrampe	Umsetzung bis Juni 2021
Mitte	Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße	Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens	Markierung umgesetzt, Protektionselemente folgen noch
Friedrichshain-Kreuzberg	Strausberger Platz - Karl-Marx-Allee/Lichtenberger Straße	Umbau LSA, Standortverbesserung der Signalgeber, Ausstattung mit LED, Änderung der Radwegführung und Verbreiterung der RVA	Anordnung Lageplan ist erfolgt, Umsetzungsbeginn Juni 2021
Friedrichshain-Kreuzberg	Oranienplatz (Ost und West)	Einführung von aufgeweiteten Aufstellflächen (ARAS) in der Nebenrichtung, durchgehende Radfahrerführung mit einer Protektion, wo möglich	Umsetzung bis Mai 2021
Neukölln	Sonnenallee/Hertzbergstraße - Treptower Straße	Räumsignale in Übergröße, Radfurten, Verbreiterung der Busspur zur Verbesserung der gemeinsamen Führung mit Radverkehr, vorgezogene Haltlinien Radfahrer	Anordnung erfolgt, Umsetzung bis Ende April 2021
Reinickendorf	Eichborndamm/Am Nordgraben	Änderung der Markierung, übergroße Räumsignale	Umsetzung bis Juni 2021
Treptow-Köpenick	Bulgarische Straße	Bau einer sicheren Aufstellfläche für Radfahrende, Bordanpassung	Im Bau, Umsetzung bis Juni 2021
Charlottenburg-Wilmersdorf	Caprivibrücke	Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Halteverbote, Ummarkierung des Schutzstreifens zu ausreichend breiten, geschützten Radfahrstreifen	Anordnung erfolgt, Umsetzung bis Sommer 2021

4.6 Radfernwege

Die Radfernwege dienen in erster Linie dem überregionalen Fahrradtourismus. Dennoch stellen sie abschnittsweise auch für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen dar. Sie werden als ein Bestandteil des Berliner Radverkehrsnetzes betrachtet und machen insgesamt eine Länge von 350 Kilometern aus.

Bei drei Radfernwegen laufen derzeit Vorbereitungen und Planungen für den Ausbau der vorhandenen, aber nicht immer den Anforderungen (Breite, Oberflächenqualität) an einen Radfernweg entsprechenden Wege.

SPREE-RAD- UND -WANDERWEG

Der Rad- und Wanderweg entlang der Spree führt auf einer Länge von 360 Kilometern von den Quellen der Spree bis nach Berlin, wo die Spree in die Havel mündet. Gemäß einem Beschluss des Berliner Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 2018 wurde der Senat aufgefordert, umgehend alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Rad- und Wanderweg entlang der Spree fertigzustellen. Ziel des Projektes ist die Fertigstellung eines durchgängigen, barrierefreien, attraktiven und sicheren Weges für Wandernde, Radreisende, den Ausflugs- und Tourismusverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen und ältere Menschen.

Die Koordinierung für die Umsetzung dieser Maßnahme wurde der infraVelo übertragen. Seit April 2018 steuert sie das bezirksübergreifende Projekt für den Abschnitt von der Jungfernhaidbrücke in Charlottenburg bis zur Mündung der Spree in die Havel in Spandau. An diesem Abschnitt der Spree gibt es eine Vielzahl von Bauvorhaben verschiedener Bauträger, die parallel zum Ausbau dieses Rad- und Wanderwegs geplant und umgesetzt werden.

2020 wurden von der infraVelo gemeinsam mit einem Landschaftsarchitektenbüro in einem ersten Arbeitspaket sämtliche Planungsleistungen für die Abschnitte mit Führung am Ufer durch Grünzüge und Kleingartenanlagen erarbeitet. Für diesen Planungsprozess wurde ab Februar 2020 auf die Beteiligung von Verbänden aus den Bereichen Naturschutz und Kleingärten sowie von Radfahrenden, Fußgängerinnen und Fußgängern sowie mobilitätseingeschränkten Personen in nicht öffentlichen Dialogen gesetzt. Im Mai und Juni 2020 folgten Einzelgespräche mit einigen Interessenverbänden. Die Dialogveranstaltungen wurden im Herbst und Winter 2020 intensiviert und aufgrund der Kontaktbeschränkungen als digitale Veranstaltungen weitergeführt.

Für die in einem zweiten Arbeitspaket definierte Planung einer neuen Brücke über die Spree sowie der Verkehrs- und Uferanlagen am Wiesendamm/Sophienwerderweg konnte im November 2020 das Vergabeverfahren abgeschlossen und anschließend mit der Grundlagenermittlung begonnen werden.

Im Berichtszeitraum wurde das Planungsgebiet vermessen und es wurden auf Basis der artenschutzrechtlichen Potenzialanalyse faunistische Kartierungen durchgeführt. Im Ergebnis steht einem Aus-/Neubau des Weges unter Berücksichtigung aller artenschutzrechtlichen Anforderungen nichts entgegen.

AUSBLICK

Der Dialog mit den Interessenverbänden soll 2021 weitergeführt werden. Hier werden vor allem das Thema Naturschutz und die Entwurfsplanung für die Abschnitte 14 und 15 im Vordergrund stehen. Für andere Abschnitte sowie für die Brücke auf Höhe des Grützmachergrabens ist gemäß Berliner Straßengesetz ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Deshalb ist in diesen Abschnitten mit einem Baubeginn frühestens 2024 zu rechnen.

Der Vertrag über die Übernahme der Zusatzleistungen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Realisierung des Radwegs an der Schnittstelle zum „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17“ des Wasserstraßen-Neubauamts (WNA) liegt im Entwurf vor, es wird mit einer Unterzeichnung im zweiten Quartal 2021 gerechnet.

WASSERWEG AM SPREEPARK

Der Wasserweg soll im Rahmen der Umgestaltung des Kunst- und Kulturparks Spreepark und der Wiedereröffnung des Eierhäuschens 2022 für Radfahrende sowie für Fußgängerinnen und Fußgänger ausgebaut werden. Damit erschließen der Wasserweg, über den zukünftig auch der Europaradweg R1 geführt wird, und der angrenzende Stichweg den Spreepark und das Eierhäuschen auf direktem Wege. infraVelo ist für die Planung des Neubaus des gemeinsamen Fuß- und Radwegs zuständig und soll die Bauherrenfunktion, das Projektmanagement sowie die Abstimmung mit allen Projektbeteiligten übernehmen. Dazu stimmt sich infraVelo fortlaufend mit der Muttergesellschaft Grün Berlin ab, die für die Projektentwicklung des Spreeparks zuständig ist. Die Vorplanung (VPU) zum Neubau des Wasserweges wurde im November 2020 eingereicht und ist seitdem in Prüfung. Darüber hinaus wurde ein Eingriffsgutachten beauftragt und durchgeführt.

AUSBLICK

Im zweiten Quartal 2021 sollen die Bauplanungsunterlagen (BPU) erarbeitet und im dritten Quartal 2021 genehmigt werden. Im Anschluss soll die Ausführung der Bauleistung ausgeschrieben und vergeben werden. Der Beginn der Baumaßnahme ist für Anfang 2022 avisiert.

RADFERNWEG BERLIN-LEIPZIG

Die Gesamtroute dieses Radfernwegs ist circa 250 Kilometer lang und verbindet die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin miteinander. Der Streckenabschnitt in Berlin führt vom Schlossplatz in Berlin-Mitte bis zur Landesgrenze am Jenbacher Weg und von dort weiter entlang des Berliner Mauerwegs bis nach Lichtenrade. infraVelo ist damit beauftragt, den „Lückenschluss“ der letzten offenen Strecke bis zur Landesgrenze Berlin-Brandenburg herbeizuführen. Die Vorplanungsunterlagen für den Abschnitt des Mauerwegs, der parallel mit dem Radfernweg Berlin-Leipzig verläuft (zwischen Osdorfer Straße in Lichterfelde-Süd bis Lichtenrade), einschließlich der Wegeverbindungen zwischen Mauerweg und Radfernweg, wurden 2020 zur Prüfung eingereicht. Eine Variantenuntersuchung zum technischen Umgang mit dem Ersatzneubau unter wirtschaftlichen und nachhaltigen Aspekten wurde ebenfalls in Auftrag gegeben. Parallel wurde mit der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) begonnen. Für die Planungsaufgaben ist neben den Objektplaner*innen ein Büro für die ökologische Planungs- und Baubegleitung zuständig. Das Projektmanagement liegt bei der Grün Berlin GmbH.

AUSBLICK

Im Laufe des Jahres 2021 werden die Bauplanungsunterlagen zur Prüfung eingereicht und eine naturschutzrechtliche Genehmigung für das Projekt angestrebt.

4.7 Abstellen von Fahrrädern

4.7.1 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“

Sicherheit ist nicht nur eine Frage des fließenden Fahrradverkehrs, sondern auch des ruhenden. Nicht zuletzt, weil immer mehr hochwertige Fahrräder in Gebrauch sind, stellt sich die Frage nach einer sicheren Abstellmöglichkeit umso drängender. Abstellbügel sind deswegen zur Steigerung des Alltagskomforts ein entscheidendes Element. Die Senatsverwaltung hat darauf bereits 2017 mit dem Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ reagiert. Aufgrund des großen Erfolgs, wurde es fortgesetzt und ausgeweitet.

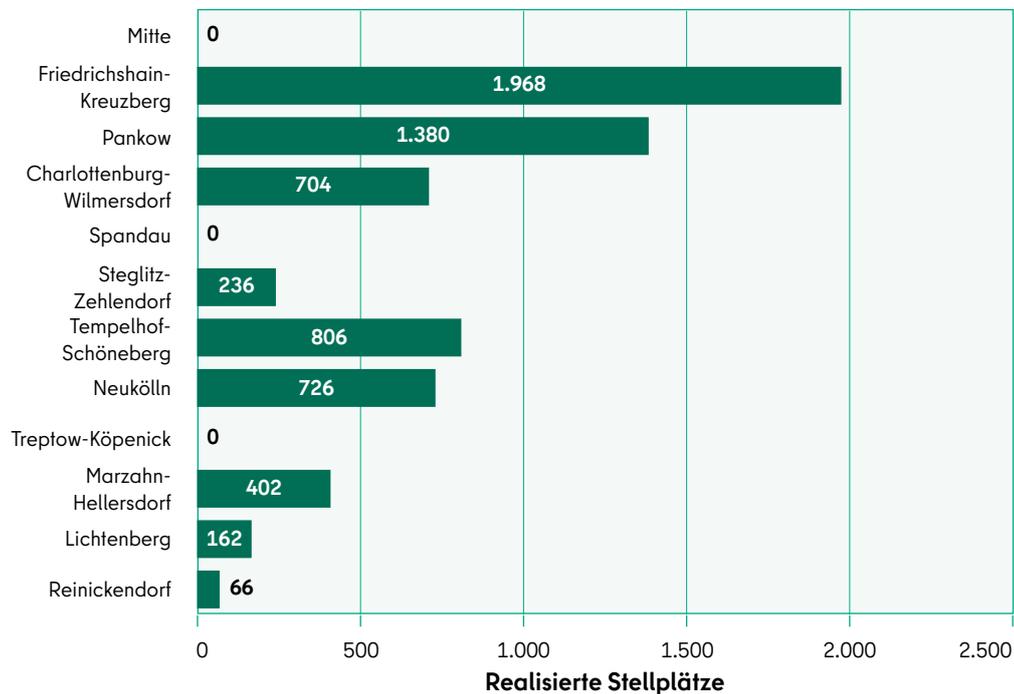
Aus diesem Programm erhalten Bezirke aus Landesmitteln finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum. Im Jahr 2020 wurde mit 6.450 geschaffenen Stellplätzen ein Höchststand bezüglich der neu aufgestellten Fahrradbügel erreicht. Pro Fahrradbügel entstehen zwei Stellplätze, es werden mit dem Programm teilweise auch andere Arten von Abstellanlagen finanziert.

Abbildung 11: Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2020 (Stellplätze, Berlin gesamt)



Die dargestellte Aufteilung gibt die geschaffenen Stellplätze in Form von 2020 durch Landesmittel geförderte Fahrradbügel wieder. Insgesamt konnten aus Landesmitteln rund 19.000 Stellplätze im gesamten Stadtgebiet errichtet werden. Abstellanlagen, die aus Bezirksmitteln oder anderen Quellen errichtet wurden, sind bisher noch nicht zentral erfasst, die tatsächliche Zahl liegt also voraussichtlich über 19.000.

Abbildung 12: Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ nach Bezirken (neue Stellplätze 2020, Berlin gesamt)



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

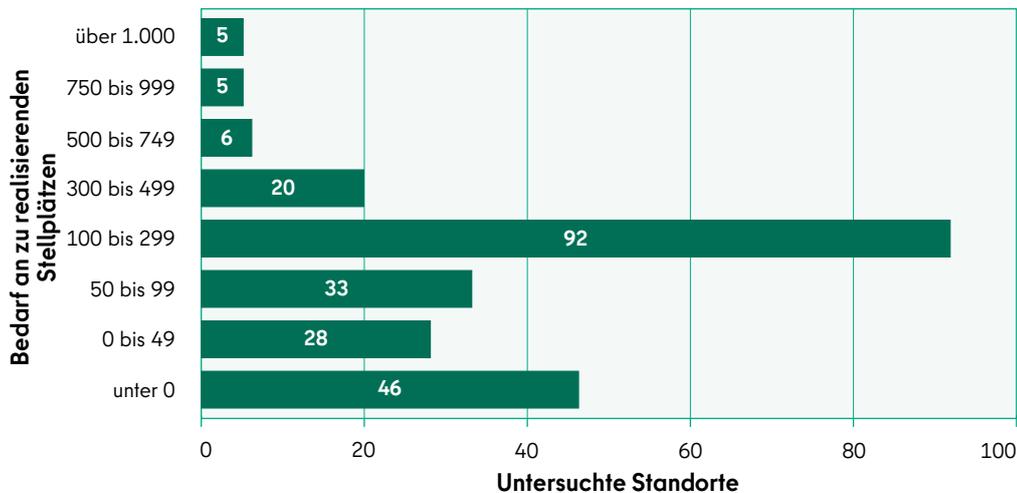
4.7.2.1 Standort- und Potenzialanalysen

Das Fahrrad dient häufig dazu, die letzte Meile zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle zurückzulegen. Entsprechend wichtig ist es, die dort vorhandenen Abstellanlagen zu modernisieren und auszubauen und somit attraktiv und sicher zu gestalten.

Die entsprechend 2018 begonnenen Standort- und Potenzialanalysen für Fahrradabstellanlagen an 236 Stationen des ÖPNV wurden 2020 fertiggestellt. Im Ergebnis ergibt sich ein Bedarf von insgesamt 78.000 Stellplätzen bis 2030. Besonders hohe Bedarfe an Abstellmöglichkeiten sind an Stationen des ÖPNV im Innenstadtbereich, an Pendlerbahnhöfen beziehungsweise an Stationen, die sich am Übergang der Tarifbereiche BC befinden, zu verzeichnen. Bisher sind an den Stationen des ÖPNV bereits 36.000 Stellplätze vorhanden. Es müssten also etwa genauso viele Fahrradstellplätze errichtet werden, wie bereits vorhanden sind, um den Bedarf zu decken.

Auffällig ist, dass es einen hohen Bedarf an Anlagen mit einer Größe bis zu etwa 300 Stellplätzen gibt. An fünf Standorten wurde ein Bedarf von über 1.000 Fahrradstellplätzen ermittelt. Für diese Menge empfiehlt sich die Errichtung von Fahrradparkhäusern, da es im öffentlichen Raum kaum möglich ist, diese Anzahl von Stellmöglichkeiten gut erreichbar mit dezentral aufgestellten Fahrradbügeln unterzubringen.

Abbildung 13: Stellplatzbedarf an ÖPNV-Haltepunkten



Inhalt dieser Voruntersuchungen waren die Bestandsaufnahme inklusive der Begehung und Dokumentation der bestehenden Fahrradabstellanlagen und deren aktuelle Nutzung, die Darstellung der Ergebnisse in einem Lageplan, die Befragung von Nutzer*innen und Kund*innen, die Errechnung von Prognosewerten zum Bedarf für das Jahr 2030, die Flächensuche und Potenzialbestimmung sowie die Ermittlung eines Kostenrahmens für die jeweiligen Maßnahmen. Zum Jahresende 2020 wurde eine Vorschlagsliste mit einer Priorisierung der Stationen erarbeitet. Hierbei waren Kriterien wie eine hohe Bedarfsdeckung und einfache Realisierbarkeit entscheidend. An einigen Standorten wurde auch der Bedarf für den Bau von Fahrradparkhäusern bestätigt. Über die anschließende Standortauswahl und Umsetzung von Fahrradabstellanlagen entscheiden die jeweiligen Bezirke in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Die Untersuchung wurde von infraVelo im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz durchgeführt. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hat für 39 S- und U-Bahnstationen eigene Analysen durchgeführt.

AUSBLICK

Die Ergebnisse der Analysen und der Vorschlagsliste bilden die Grundlage zur Umsetzung von verschiedenen Abstellanlagen im Land Berlin. Mit den Bezirken wird im Weiteren auch die Flächenverfügbarkeit für den Bau von Fahrradparkhäusern abgestimmt.

Die detaillierten Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalysen sind in Anlage 6 aufgeführt.

4.7.2.2 Fahrradparkhäuser

Für die Standorte, die ein Potenzial für Fahrradparkhäuser ergeben haben, werden im Jahr 2021 MU durchgeführt.

Im Jahr 2020 haben dafür bereits erste Vorabstimmungen an den Stationen Mahlsdorf und Haselhorst stattgefunden. infraVelo hat im Berichtszeitraum die Ausschreibung eines Rahmenvertrags für MU und Betreiberkonzepte mit Bedarfsplanungen erarbeitet und veröffentlicht. Über diesen Rahmenvertrag wird der Leistungsabruf für die geplanten MU erfolgen.

Am Bahnhof Ostkreuz wurden im Rahmen der 2019 erfolgten MU der Grün Berlin GmbH zur Gestaltung des nördlichen Vorplatzes verschiedene Realisierungsvarianten eines Fahrradparkhauses entwickelt und bewertet. Die am besten bewertete Variante fand Zuspruch durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und wurde im zweiten Halbjahr 2020 mittels eines Betreiberkonzepts mit Bedarfsplanung konkretisiert. Aufgrund der erforderlichen Tiefbauarbeiten der favorisierten Variante wurde im Sommer 2020 ein geotechnisches Gutachten zur Konkretisierung und Absicherung der Kostenschätzung erstellt.

AUSBLICK

Der Leistungsabruf für die einzelnen MU wird ab Frühjahr 2021 durch infraVelo erfolgen. Erste Ergebnisse werden bis zum dritten Quartal 2021 erwartet.

Derzeit prüft die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, wie durch eine Anpassung beziehungsweise Übertragung der Zuständigkeiten eine Beschleunigung der Umsetzung erreicht werden kann. Hierfür ist gegebenenfalls eine Anpassung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes (AZG) nötig.

4.7.2.3 Sicherungssystem für Sammelabstellanlagen

Für die kostenpflichtige und/oder zugangsbeschränkte Nutzung von gesicherten Radabstellanlagen wurde ein Buchungs- und Zutrittskontrollsystem entwickelt. Damit soll Radfahrenden berlinweit und standortunabhängig ein einfacher, schneller und flexibler Zugang zu gesicherten Fahrradparkplätzen ermöglicht werden. Die technischen Vorbereitungen konnten 2020 abgeschlossen werden.

AUSBLICK

Die Erstinbetriebnahme an einem oder mehreren Standorten im Pilotbetrieb wird für 2021 angestrebt, dies ist jedoch von dem jeweiligen Umsetzungsstand der Fahrradabstellanlagen abhängig. infraVelo verantwortet die Entwicklung und Einführung des stadtweiten Buchungs- und Zutrittskontrollsystems für Radabstellanlagen im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

4.7.2.4 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 die 8.144 Fahrradabstellplätze zum 01. Juli 2020 von der S-Bahn Berlin GmbH. Diese Stellplätze waren seit 1999 an 76 S-Bahnhöfen im Land Berlin auf Flächen der Deutschen Bahn AG sowie auf Flächen der jeweiligen Bezirke errichtet worden. Die Bezirksämter sind seit der Übernahme im Sommer 2020 für die Abstellanlagen auf bezirklichen Flächen verantwortlich. Für die Abstellanlagen auf Geländen der Deutschen Bahn wurde ein Gestattungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Berlin geschlossen, auf dessen Basis infraVelo den Betrieb und Unterhalt verantwortet. Seit der Übernahme ist infraVelo für den Betrieb und Unterhalt von 2.347 Stellplätzen an 25 Anlagen verantwortlich und koordiniert die Reinigung, Instandhaltung und das Schrottradmangement an den Anlagen.

AUSBLICK

Den Bezirken wurde 2020 von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz das Angebot unterbreitet, die von ihnen übernommenen Abstellanlagen ab Sommer 2021 durch infraVelo betreiben und unterhalten zu lassen. Die hierfür erforderlichen vertraglichen Vereinbarungen befinden sich in Prüfung und Vorbereitung.

5 HANDLUNGSFELD SERVICE

5.1 Leihradsysteme

Leihfahräder 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 Wegekettten, und das im gesamten Stadtgebiet. In Berlin gibt es eine Vielzahl privater Anbieter*innen 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 2020 stieg die Nutzung weiter um 34 Prozent auf rund 895.000 Fahrten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Pandemie-Jahr 2020 durch den einbrechenden Tourismus eine relevante und bislang große Gruppe von Nutzer*innen wegfiel. Extra gefördert wurde die Nutzung durch das Angebot der kostenfreien Ausleihe der Räder in den ersten 30 Minuten Ausleihzeit während des ersten Lockdowns von März bis Mai 2020.

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.

Tabelle 7: Entwicklung des Leihradsystems seit 2017

	Anzahl Stationen	Anzahl Räder	Ausleihen/Jahr
Mai 2017	107	1.513	242.408
Dezember 2017	152	2.020	
Mai 2018	185	2.083	627.760
Dezember 2018	248	2.345	
Mai 2019	273	2.808	667.703
Dezember 2019	278	2.708	
Mai 2020	301	2.883	894.937
Dezember 2020	313	4.996	

Weitere 51 Stationen sind bereits genehmigt und werden zeitnah gebaut. Die Standorte werden von den Bezirken genehmigt und bei Bedarf bspw. mit der BVG abgestimmt, um eine mit dem ÖPNV verknüpfte Mobilität zu ermöglichen. Viele Stationen wurden ordentlich beantragt, jedoch durch die zuständigen Bezirksämter nicht bewilligt (siehe Anlage 7). Um dennoch eine angemessene Abdeckung und Nutzbarkeit des Systems zu ermöglichen, wurde das System auf ein sogenanntes Hybridsystem umgestellt: 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.

Durch die anteilige Finanzierung des Nextbike-Angebotes durch das Land Berlin entstehen folgende Vorteile:

- direkte Einflussnahme auf die Qualität der Stationen und Räder;
- Einfluss auf den Umgang mit Stationen des Betreibers (Überprüfung der Verträglichkeit der Flächeninanspruchnahme);
- Möglichkeit, die Verlässlichkeit und Stabilität des Systems inklusive des Hintergrundsystems einzufordern und Abweichungen zu erfassen;
- hoher Beitrag zur Wertschöpfung in Deutschland (unter anderem Montage, Softwareentwicklung und Call Center in Deutschland, Servicestützpunkt am Standort Berlin);
- dauerhaft datenschutzkonformes Agieren;
- Etablierung eines Systems in Berlin, das im Vergleich zu anderen (zum Teil nur temporär am Markt) verfügbaren Anbietenden konstant in hoher Qualität und großem Umfang verfügbar war und ist.

Während der Pandemielage konnte erreicht werden, dass immer ausreichend Räder zur Verfügung stehen und dass kurzfristig Anpassungen zum Wohle der Berliner*innen etabliert werden (wie die bereits genannte kostenfreie Nutzung im ersten Lockdown).

Der Anbieter hat sich darüber hinaus in die Stadtgesellschaft und Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots eingebracht, zum Beispiel als Teil integrierter Angebote für touristische Zwecke oder Kombi-Angebote der BVG, Forschungsprojekte oder betriebliches Mobilitätsmanagement.

Für die 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.

Zudem wird ein Dienstleistungsauftrag zur „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke“ vergeben. Die Leistungserbringung soll noch im Jahr 2021 erfolgen und abgeschlossen werden.

5.2 Fahrradbarometer

Fahrradbarometer sind Zählstellen des Radverkehrs, die die gezählten Radfahrenden in Echtzeit auf einem Display anzeigen.

Mit Fahrradzahlstellen soll die intensive und steigende Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad dokumentiert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die erfassten Radfahrenden werden als aktueller Tageswert (Zählergebnis ab null Uhr bis zum aktuellen Zeitpunkt) und als Jahreswert (Zählergebnis ab dem 01. Januar eines laufenden Jahres bis zum aktuellen Zeitpunkt) auf einer hierfür vorgesehenen Anzeige in räumlicher Nähe zu der eigentlichen Zählrichtung dargestellt.

Im Jahr 2020 wurde die Erstellung von Fahrradbarometern weiter vorangetrieben. Die 2019 erstellte Bauplanungsunterlage wurde Ende Juni 2020 mit einem Umfang für vorerst zwölf Dauerzählstellen sowie drei Anzeigetafeln genehmigt. Damit konnten die nächsten Schritte zur Installation der Fahrradbarometer begonnen werden. Dazu zählten die Beantragung für Hausanschlüsse beim Stromnetz Berlin, der Abschluss der entsprechenden Strom- und Wartungsverträge, die Ausschreibung der Bau- und Lieferleistungen sowie die Ausschreibung und Vergabe des Qualitäts- und Störungsmanagements.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des ersten Fahrradbarometers an der Straße des 17. Juni vor dem Hauptgebäude der Technischen Universität Berlin (TU Berlin) ist für Sommer 2021 vorgesehen, gefolgt von zwei weiteren Fahrradbarometern an der Schönhauser Allee und der Karl-Marx-Allee.

Laut den Vorgaben für die Radverkehrsplanung sollen mindestens 10 Prozent der Dauerzählstellen im Radverkehr mit Fahrradbarometern ausgestattet werden. Die automatischen Radzählsysteme helfen, das Mobilitätsverhalten einzuschätzen, und zeigen die Entwicklung des Radverkehrs. Ziel ist es, die Fahrradbarometer an hochfrequentierten Standorten aufzustellen, um die Sichtbarkeit der Anzahl der Radfahrenden deutlich zu erhöhen. Die Barometer haben damit eine motivierende Wirkung, da die einzelnen Radfahrenden sehen, dass Sie gezählt und wahrgenommen werden. Darüber hinaus sollen sie dazu beitragen, die Akzeptanz der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu erhöhen, indem die Notwendigkeit der Maßnahmen durch die Verkehrsmengen verdeutlicht wird.

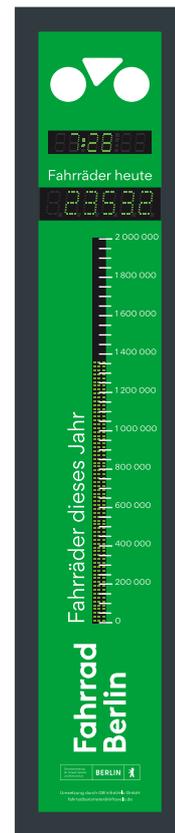


Abbildung 14: Modell der Fahrradbarometer
Quelle: infraVelo/Eco-Counter

6 HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

6.1 Fahrrad Berlin: eine Fahrradmarke für die Hauptstadt

Mit einer modernen Radinfrastruktur schaffen das Land Berlin und die Bezirke die Voraussetzung dafür, dass Fahrradfahren in Berlin immer attraktiver wird. Für die Förderung und eine insgesamt höhere Akzeptanz des Radverkehrs ist darüber hinaus eine aktive und kontinuierliche Kommunikation entscheidend. Ziel ist es, Berlins Selbstverständnis als Fahrradmetropole zu stärken und eine neue Radkultur zu etablieren. Die Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“ schafft dafür ein sichtbares Dach.

Abbildung 15: Logo der Dachmarke



Die Marke „Fahrrad Berlin“ macht – mit ihrer klaren Schrift, dem plakativen Logo und Vorgaben für die Verwendung von leuchtenden Farbtönen – den Radverkehr in der Stadt stark und identitätsstiftend wahrnehmbar. Sie kennzeichnet nicht nur Berlins neue Radinfrastruktur und Radservice-Angebote. Sie ist zugleich Ausdruck der Wertschätzung der Fahrradmobilität und einer vielfältigen und aktiven Fahrradgemeinschaft in Berlin – und unterstreicht die Bedeutung des Fahrrades für Berlin.

Als eigenständige Marke wird die Dachmarke „Fahrrad Berlin“ in der direkten Kommunikation mit den Berlinerinnen und Berlinern immer dann genutzt, wenn das Fahrradfahren als Servicethema im Vordergrund steht: zum Beispiel auf Infomaterialien und Radroutenflyern, zur Kennzeichnung von Infrastrukturmaßnahmen wie Radschnellverbindungen, Abstellbügeln und Fahrradparkhäusern oder zur Gestaltung der Fahrradbarometer im öffentlichen Straßenland. Bei offiziellen Informationen der Verwaltung mit planerischem oder politischem Hintergrund wird die Fahrradmarke als Partnerlogo eingesetzt.

„Fahrrad Berlin“ bildet darüber hinaus das Dach für eine kontinuierliche, aktivierende Kommunikation rund um Fahrradthemen in Berlin. Das Ziel: Service bieten, Impulse setzen, Anlässe schaffen – und so immer mehr Menschen in Berlin motivieren, häufiger das Rad zu nutzen. In den sozialen Medien, auf Twitter und Instagram, sollen auf diese Weise die kulturellen Werte der Radmarke künftig sichtbar gemacht und mit Leben gefüllt werden.

6.2 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 Senatsverkehrsverwaltung. Das Ziel: möglichst viele Menschen davon zu überzeugen, dass das Fahrrad ein geeignetes Verkehrsmittel ist, um einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Im Jahr 2020 hat die Senatsverwaltung das Berliner Stadtradeln im Zeitraum vom 02. bis 22. September durchgeführt. Dabei nahmen rund 15.000 Personen teil und damit rund dreimal so viele wie im Jahr 2018. Rechnerisch haben sie durch ihre etwa 3.500.000 mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer über 510 Tonnen CO₂ eingespart gegenüber einer entsprechenden Nutzung dieser Wege mit dem Kfz. Männer und Frauen waren im Teilnehmer*innenfeld etwa gleich stark vertreten, das Durchschnittsalter betrug 40 Jahre. 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 Einwohner*innen den ersten Platz belegen und hatte sowohl die meisten Teilnehmer*innen als auch geradelten Kilometer.

In Berlin wird die Aktion STADTRADELN als Kooperationsprojekt der Senatsverkehrsverwaltung und des ADFC Berlin realisiert. Der Radiosender rbb 88.8 und das Internetportal nebenan.de waren Medienpartner. Berlin wird im Herbst 2021 Gastgeber der bundesweiten Abschlussveranstaltung von STADTRADELN sein.

6.3 Engagementpreis „Fahrrad Berlin“

Der Staatssekretär für Verkehr hat zur Ehrung des Engagements für den Radverkehr in Berlin am 15. Juni 2020 die Auszeichnung „Fahrrad Berlin“ verliehen. Dieser Berliner Fahrradpreis hieß bislang „FahrradStadtBerlin“ und wurde im vergangenen Jahr – unter neuem Namen – zum elften Mal vergeben. Insbesondere Personen, Unternehmen und Initiativen, die sich wesentlich um die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen bemühen, werden jährlich mit diesem Preis vom Land Berlin ausgezeichnet. Ihr Einsatz und ihre Ideen unterstützen eine noch stärkere Nutzung des Fahrrads.

Die Preisträger 2020 waren:

1.) Die Leibniz-Schule sowie das Straßen- und Grünflächenamt in Friedrichshain-Kreuzberg. Sie erhielten die Auszeichnung für einen beispielhaften interaktiven und integrierenden Planungsprozess bei der Umsetzung von neuen Fahrradabstellanlagen. Die Schüler*innen wurden von Beginn an in den Prozess eingebunden, außerdem beschleunigte die gute Zusammenarbeit von Schule und Bezirk die Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Fahrradabstellanlagen.

2.) Die Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg. Die Einrichtung erhielt die Auszeichnung für ihre Initiative „Mit Helm – aber sicher!“ und ihre kommunikative und praktische Präventionsarbeit in der Verkehrssicherheit mit Jugendlichen: In einem für Jugendliche angepassten Workshopkonzept fördert die Initiative eine fächerübergreifende Auseinandersetzung und Sensibilisierung für das Thema Verkehrssicherheit. Das Projekt ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit diverser schulischer und außerschulischer Akteurinnen und Akteure im Land Berlin.

3.) Die Campus Berlin-Buch GmbH. Das Unternehmen erhielt die Auszeichnung für seine Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts mit einem starken Fokus auf das Fahrrad. Für ihre gelungenen Maßnahmen wurde das Unternehmen bereits vom ADFC mit dem EU-Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber ausgezeichnet.

Aufgrund der aktuellen Pandemielage fand die Preisverleihung im Juni 2020 digital statt, sie wurde live im Internet übertragen und als Video veröffentlicht.

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung zeichnet seit 2009 Projekte und Initiativen aus, die sich um den Radverkehr in Berlin verdient gemacht haben. Ziel des Preises ist es, das vielfältige Engagement der Berliner Fahrrad-Community ebenso wie die Arbeit der Bezirke sichtbarer zu machen. Die ausgezeichneten Projekte sollen als Beispiel und Vorbild gelten und zu weiteren Aktionen motivieren.

6.4 Digitale Kommunikation

Die Aktivitäten des Radverkehrs werden auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/ und von infraVelo auf www.infravelo.de dargestellt.

Im Jahr 2020 wurde der Auftritt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz neu aufbereitet und auch der Bereich des Radverkehrs neu gegliedert. Die Aktivitäten zur Umsetzung des MobG BE auf dem Weg zu einer Verkehrswende sind jetzt neu unterteilt und besser auffindbar. Gleichzeitig wurde die neue, bereits realisierte Radverkehrsinfrastruktur fotografisch festgehalten und das Bildmaterial unter anderem für die überarbeitete Website genutzt. Unter www.berlin.de/mobilitaetswende wurde ein Überblick über aktuelle Projekte und Veränderungen in Berlins Mobilität geschaffen. Dabei wurden auch zahlreiche Radverkehrsprojekte wie die geschützten Radfahrstreifen oder Fortschritte beim Fahrradparken dargestellt. Mit geeigneten Werbemaßnahmen wurde im Rahmen der Kampagne zur Mobilitätswende auf diesen Überblick verwiesen, sodass sich zahlreiche Bürger*innen 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 Senatsverkehrsverwaltung dar. Mit ihrem erfolgreichen Twitter-Profil konnten 2020 erstmals über 11.000 Follower*innen angesprochen werden; die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 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 zwei Neuerungen, die eine wichtige Angebotsverbesserung darstellen.

PROJEKTLANDKARTE

Auf einer Landkarte (www.infravelo.de/karte/) sind seit Dezember 2020 die Projekte, die an infraVelo übertragen wurden, und ausgewählte Projekte, die in der Verantwortung der Bezirke liegen, dargestellt. Die einzelnen Projekte können angeklickt und detaillierte Informationen zu Ort, Art und Terminen eingesehen werden. Die Karte zeigt Baumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, die geplant oder ausgeführt werden oder seit dem 01. Januar 2017 abgeschlossen wurden. Die Karte befindet sich noch im Aufbau und wird kontinuierlich weiterentwickelt (weitere Details in Kapitel 7.3).

LOGBUCH SPREE-RAD- UND -WANDERWEG

Seit August 2020 wird in einem Projekt-Logbuch (www.infravelo.de/projekt/spree-rad-und-wanderweg-west/#c1266) über Neuigkeiten im Zusammenhang mit dem Spree-Rad- und -Wanderweg berichtet. Hintergründe, Informationen zu Prozessabstimmungen, Treffen von Akteur*innen und Befahrungen werden hier in kurzen Einträgen aufbereitet und vom Projektteam laufend aktualisiert.

Darüber hinaus gibt der infraVelo-Internetauftritt vertieft Auskünfte über Einzelprojekte und Aktivitäten. Im Bereich „Aktuelles“ informiert die Webseite über Neuigkeiten aus den Projekten. Auf den einzelnen Projektseiten sind die Informationen umfassend dargestellt. Für einen schnellen Überblick können sich die Nutzerinnen und Nutzer mithilfe von häufig gestellten Fragen und Antworten (FAQ) einen Überblick verschaffen. Seit April 2019 erscheint in einem sechs- bis achtwöchigen Rhythmus ein Newsletter, der die Abonnent*innen über Projektfortschritte und übergreifende Radverkehrsthemen mit Berlin-Bezug informiert. Auf dem Twitter-Kanal von infraVelo (twitter.com/GBinfraVelo) werden neben Meldungen zu Projekten auch Aktionen wie das STADTRADELN begleitet.

An der Zahl der Aufrufe ist abzulesen, dass das Interesse an der neuen Projektkarte sehr hoch ist. Diese verzeichnet, neben den Projektübersichtsseiten zu den Radschnellverbindungen und Grünbeschichtungen, die meisten Aufrufe.

AUSBLICK

Die Projektlandkarte als zentraler Anlaufpunkt für Informationen über Berliner Radverkehrsprojekte wird weiter ausgebaut und die Nutzer*innenfreundlichkeit verbessert. Neben der Überarbeitung der Filtermöglichkeiten sind auch neue Funktionen in Planung, die den Nutzer*innen zu schnelleren Ergebnissen verhelfen. Ein Projekt-Tracker, der einen Überblick über abgeschlossene, laufende sowie geplante Projekte gibt, ist ebenfalls in Planung.

7 HANDLUNGSFELD STRUKTUREN UND AKTEUR*INNEN

7.1 FahrRat

Der FahrRat ist ein fachliches Beratungsgremium, das die Radverkehrsförderung in Berlin seit vielen Jahren erfolgreich unterstützt. Er wurde ursprünglich 2003 im Rahmen der Erarbeitung der ersten Radverkehrsstrategie für Berlin gegründet, ist über die Jahre gewachsen und hat sich neuen Entwicklungen und Anforderungen angepasst.

Der FahrRat bringt Akteur*innen innerhalb und außerhalb der Verwaltung zusammen, um den Radverkehr in der Stadt zu fördern und die Planung und Umsetzung von Maßnahmen voranzutreiben. Die Mitwirkenden im FahrRat vertreten die verschiedenen Sichtweisen auf das Thema Radverkehr sowie die verschiedenen Planungsebenen.

Das im Juli 2018 in Kraft getretene MobG BE weist dem FahrRat eine wichtige Bedeutung zu. Damit einhergehend wurde die Zusammensetzung des FahrRats erweitert.

Nachdem das Abgeordnetenhaus am 17. September 2019 über die Zusammensetzung des FahrRats beschlossen hat, fand die konstituierende Sitzung des FahrRats in seiner neuen Konstellation am 06. März 2020 statt.

Auf der Sitzung wurden unter anderem folgende Themen besprochen:

- **Selbstverständnis des FahrRats:** Der FahrRat bestätigt seine Rolle als beratendes, transparentes Fachgremium mit dem Fokus auf fachlichen Diskussionen und inhaltlicher Beratung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.
- **Format und Frequenz künftiger Sitzungen:** Drei bis vier halbtägige Sitzungen pro Jahr werden angestrebt.
- **Regeln der Zusammenarbeit:** Der FahrRat strebt ein vertrauensvolles und offenes Diskussionsklima an, arbeitet ergebnis- und zielorientiert, bezieht bei Bedarf externe Fachleute ein und fasst Beschlüsse mit einer einfachen Zweidrittelmehrheit.

Im Jahr 2020 fand aufgrund der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Infektionsschutzmaßnahmen nur eine Sitzung statt. Die Mitglieder wurden im Laufe des Jahres jedoch in anderen Beteiligungsformaten, zum Beispiel bei der Erstellung des Radverkehrsplans, intensiv eingebunden.

Mitglieder des FahrRats:

Senatsverwaltungen und nachgeordnete Behörden

- Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Staatssekretär für Verkehr; Bündnis für den Radverkehr (vertreten durch die Koordinierungsstelle Radverkehr); Abteilung VI (Verkehrsmanagement)
- infraVelo
- Bildung, Jugend und Familie
- Inneres und Sport
- Der Polizeipräsident in Berlin, Stabsbereich Verkehr
- Stadtentwicklung und Wohnen

Bezirke

- Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt
- Marzahn-Hellersdorf, Straßen- und Grünflächenamt
- Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt
- Reinickendorf, Straßen- und Grünflächenamt
- Steglitz-Zehlendorf, Straßen- und Grünflächenamt

Verbände

- ADFC Berlin e.V.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Berlin e.V.
- FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland
- IHK zu Berlin
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V., Landesverein Nordost
- Changing Cities e.V.
- LSBB – Landessenorenbeirat Berlin
- Landesschülerausschuss

ÖPNV

- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- S-Bahn Berlin GmbH

Wissenschaft

- GDV e.V./Unfallforschung der Versicherer (UDV)
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)

Fahrradwirtschaft

- Velokonzept Saade GmbH
- Vertragspartner*innen des Landes Berlin aus dem Bereich Leihfahrradsysteme

Tourismus

- visitBerlin

7.2 Bündnis für den Radverkehr

Mit der Unterzeichnung des Bündnisses für den Radverkehr haben die Partner*innen am 10. Mai 2019 ein Bündnis zur Beschleunigung der baulichen und organisatorischen Abläufe von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen und damit der Verwirklichung der Ziele des MobG BE geschlossen. Das Bündnis für den Radverkehr besteht aus mehreren Gremien, unter anderem einem Lenkungskreis, der über die strategischen Fragen der Umsetzung des MobG BE und über konkrete Konfliktlösungen beraten und entscheiden soll. Zudem wird das Bündnis regelmäßig über eine Maßnahmenliste entscheiden, um unter allen Beteiligten eine geteilte Verbindlichkeit für konkrete Radverkehrsprojekte herzustellen.

Das erste koordinierende Treffen des Bündnisses fand am 12. Dezember 2018 in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz statt. Im Januar 2020 fand eine Sitzung des Arbeitskreises statt, die die Erstellung eines Maßnahmenplans vorbereitet hat. Aufgrund der Corona-Pandemie musste das geplante Treffen des Lenkungskreises entfallen. Wegen der damit verbundenen aktuellen Planungsunsicherheit wurde der Zweijahresmaßnahmenplan nicht verabschiedet. Die nächste Sitzung wird stattfinden, sobald ein vollständiger Präsenzbetrieb aller beteiligten Bündnispartner*innen wieder möglich ist.

Partner*innen des Bündnisses für Radverkehr sind:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- Berliner Bezirksämter
- infraVelo
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- S-Bahn Berlin GmbH
- DB Station und Service
- Berliner Wasserbetriebe
- Berliner Stadtreinigung

- Alliander Stadtlicht GmbH
- GASAG
- Vattenfall
- NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg

Weitere Akteur*innen, wie zum Beispiel das Bundesamt für Wasserstraßen oder die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), sollen projektbezogen in die Arbeitsgruppe Radverkehr einbezogen werden. Eine Unterstützung durch die Bezirksverordnetenversammlungen ist darüber hinaus erwünscht.

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

infraVelo ist als Projektsteuerin des Umsetzungsprozesses für die bezirklichen Radverkehrsprojekte, die durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung IV finanziert werden, tätig, um ein einheitliches Monitoring des Radwegeausbaus zu gewährleisten.

Seit Anfang 2020 hat infraVelo das Programmmanagement und die Prozesssteuerung für die bezirklichen Radverkehrsprojekte übernommen. Sie ist damit für die Organisation und Moderation der bezirklichen Steuerungsrounds zuständig, in denen Radverkehrsinfrastrukturprojekte vorgeschlagen und hinsichtlich des Planungs-/Umsetzungsstandes besprochen werden. Daneben ist infraVelo auch für die Organisation und Leitung von projektspezifischen Terminen (zum Beispiel der Maßnahmenplanung) und Abstimmungsterminen mit Stakeholder*innen 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.

infraVelo hat mit der Erarbeitung einer Bewertungsmatrix begonnen, mit der in Zukunft eine Priorisierung und damit effizientere Steuerung der Radverkehrsinfrastruktur-Planung vorgenommen werden soll.

Grundlage der Tätigkeiten von infraVelo innerhalb der bezirklichen Projektsteuerung und des Bündnisses für den Radverkehr bilden unter anderem das MobG BE und die Vereinbarung über das „Bündnis für den Radverkehr“.

7.3.2 Datenbank

Das Vorantreiben der Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen setzt eine Standardisierung grundlegender Strukturen und Prozesse sowie die Festlegung von Zuständigkeiten und Verantwortungen, Berichtsformaten und zugehörigen IT-Hilfsmitteln voraus.

Entscheidend ist dafür die Zusammenfassung aller Daten in einem Tool, auf das alle zuständigen Akteure zugreifen können. Ein entsprechendes Projekterfassungs- und Projektsteuerungstool für die bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen wurde von infraVelo entwickelt. Es befindet sich seit 2019 in Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und den Bezirken Berlins. Es konnte 2020 implementiert werden und kann seit 2021 genutzt werden. Als Basis wurde die bereits für die Belange der infraVelo genutzte Software Jedox (Datenbank) verwendet.

Für die gemeinsame Nutzung der Datenbank durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die Bezirke Berlins und infraVelo wurde die Datenbank in einer Cloud-Umgebung realisiert.

In der Datenbank erfassen die Bezirke die Art der Maßnahme, Projektphase oder Bauzeiten, Meilensteine und Kennzahlen. Weitere Informationen werden gemeinsam mit den zuständigen Mitarbeitenden der Bezirke kontinuierlich vervollständigt und überarbeitet. Die vorhabenbezogenen Projektinformationen werden für die Transparenz, die Identifikation von Problemstellungen, die Effizienzsteigerung bei der Umsetzung der Maßnahmen und das Berichtswesen erfasst. Zudem besteht damit die Möglichkeit, die Maßnahmen in ein Geoinformationssystem (GIS) aufzunehmen (siehe Projektlandkarte). Damit wird ein einheitliches Monitoring des Radwegebbaus auf allen Ebenen leichter möglich. Nachdem die Nutzer*innen im ersten Halbjahr 2021 die Anwendung erprobt haben, ist künftig eine eigenverantwortliche Betreuung der Projekte möglich, auch die Abwicklung der Finanzierung kann in Zukunft über das Tool erfolgen.

7.3.3 Projektlandkarte

Seit Dezember 2020 können die Radverkehrsmaßnahmen der Bezirke und die von infraVelo auf einer digitalen Projektkarte auf der infraVelo-Webseite angezeigt werden (www.infravelo.de/karte). Auch diese Karte ist eine Erweiterung der Datenbank beziehungsweise eine Verwendung ihrer Daten.

Die digitale Projektkarte bildet neben Projekten, die infraVelo übertragen wurden, auch ausgewählte Radverkehrsprojekte in der Verantwortung der Bezirke ab. Initial wurden rund 200 bezirkliche Radverkehrsmaßnahmen auf der Projektkarte integriert und abgebildet. Über eine Programmierschnittstelle können Daten mit externen digitalen Anwendungen ausgetauscht werden. Die Karte bietet Informationen zu Ort, Art und Zeiträumen von Baumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, die geplant oder ausgeführt werden oder seit dem 01. Januar 2017 abgeschlossen wurden. Grundlage hierfür ist die oben erwähnte Datenbank, in der bezirkliche Projekte zentral erfasst und verwaltet werden. Für die Veröffentlichung der bezirklichen Projekte steht die Kommunikationsabteilung von infraVelo in Kontakt mit den Bezirken, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Bereich Multiprojektcontrolling von infraVelo, um die Erweiterung der Projektdatenbank bezirklicher Projekte redaktionell zu begleiten und gemeinsam abzustimmen.

Die Karte befindet sich im Ausbau. 2021 und zukünftig werden sukzessive weitere Projekte hinzukommen.

Abbildung 16: Beispielhafter Bildausschnitt der Projektlandkarte

infraVelo
GRÜNERBERLIN

KARTE AUFGABEN PROJEKTE AKTUELLES ÜBER UNS 🔍

BAULICH GETRENNTER RADWEG
Oranienstraße, Nordseite (Bauabschnitt 2)

Abgeschlossen Friedrichshain-Kreuzberg

Vorbrenter: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Bauherr: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Projektsteuerer: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Bauunternehmer: Baufirma M.Hajek
Planungsbüro: M + O Berlin Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
Zeitraum Bau: 1. Quartal 2018 - 3. Quartal 2020
Projektart: Baulich getrennter Radweg

Die Oranienstraße ist eine Ost-West-Verbindung im Kreuzberg. Hier wurde der beschädigte und schmale Radweg auf der nördlichen Straßenseite zwischen Alte Jakobstraße und Axel-Springer-Straße saniert und verbreitert.

261 Projekte

AUSBLICK

Weiterhin wird die übergreifende Abstimmung und Umsetzung eines Entscheidungs- und Konfliktlösungsprozesses für bezirkliche Projekte und des Bündnisses für den Radverkehr erarbeitet. Unterstützt durch die Datenbank der bezirklichen Projekte, wird die effiziente Kommunikation von Entscheidungsbedarfen zwischen bezirklichen Steuerungsrunden und den anderen Gremien des Bündnisses ermöglicht werden.

Um die Umsetzung der Gesamtmaßnahme „Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur“ besser zu strukturieren, haben die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und infraVelo gemeinsam begonnen, ein Konzept zur Priorisierung von Radverkehrsprojekten anhand transparenter und objektiver Kriterien auszuarbeiten.

7.3.4 Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation im Bereich Radverkehr

Das Projekt Prozessanalyse Radinfrastruktur (PARI) des Zukunftspakts Verwaltung hat anhand eines exemplarischen Prozesses – die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an einer Hauptverkehrsstraße im Bestand – gezeigt, dass die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes Abschnitt Radverkehr eine Beschleunigung von Prozessen inklusive organisatorischer Veränderungen bedarf. Auf Basis erster Zwischenergebnisse des Projektes sowie des Organisationsgutachtens Verkehrlenkung Berlin sowie weiterer Erkenntnisse wurden mehrere Maßnahmen angestoßen, die zu einer besseren Steuerbarkeit der Umsetzung der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes Abschnitt Radverkehr beitragen. Unter anderem wurde zu Beginn des Jahres 2020 die nachgelagerte Behörde Verkehrlenkung Berlin in die neue Abteilung für Verkehrsmanagement und straßenverkehrsbehördliche Aufgaben überführt. Des Weiteren wurden Vorbereitungen getroffen, die Betreuung von infraVelo zum Jahresende in die Zuständigkeit der Abteilung Tiefbau zu übertragen, und es wurde eine Überprüfung der Finanzierungsstruktur von infraVelo begonnen. Ziel ist eine insgesamt bessere Steuerung und effizientere Abwicklung der für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur relevanten Prozesse in Berlin.

7.3.5 Zielvereinbarungen

Die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes Teil Radverkehr durch die Bezirke soll zukünftig über Zielvereinbarungen zwischen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und den Bezirken als Baulastträger gesteuert werden. Im Teilprojekt 3 des Projektes PARI wurde ein Dienstleister gebunden, der Vorbereitungen zur Erstellung dieses Zielvereinbarungssystems trifft. In Zusammenspiel mit den oben genannten Instrumenten Datenbank, Bewertungsmatrix und Projektsteuerung resultiert daraus eine umfassende Monitoring- und Controlling-Architektur für den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur im Land Berlin.

7.4 GB infraVelo GmbH

infraVelo wurde 2017 als Tochterunternehmen der 100 Prozent landeseigenen Grün Berlin GmbH gegründet.

Aufgabe der Gesellschaft ist die Wahrnehmung von Projektsteuerungs-, Projektmanagement-, Baumanagement- sowie Bauherrenaufgaben im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen des Landes Berlin, insbesondere bezirksübergreifende Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen wie beispielsweise die Radschnellverbindungen. Für die Projekte der Bezirke übernimmt infraVelo koordinierende Aufgaben und steuert gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz das Gesamtportfolio der bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen, unter anderem mithilfe einer Datenbank zum Projektportfolio. Zudem werden Dienstleistungen (zum Beispiel kaufmännische, administrative und technische) für das Land Berlin und seine Einrichtungen erbracht. Für einzelne Projekte (Schönhauser Allee, RVA entlang der U-Bahnlinie U5) wurde infraVelo die Projektsteuerung und Planung übertragen.

Alleinige Gesellschafterin ist die Grün Berlin GmbH. Der Aufsichtsrat besteht aus Vertreter*innen der Bezirke, der für das Thema Verkehr/Radverkehr/Tiefbau Verantwortlichen bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, der Senatsverwaltung für Finanzen sowie fachbezogener, berufsständischer Verbände/Organisationen oder wissenschaftlicher Einrichtungen. Er berät die Geschäftsführung und beaufsichtigt die Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Gesellschaft.

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 Personalmanagement, Finanzen/Rechnungswesen/Steuern, IT, Vergabemanagement, Innenrevision, Kommunikation und Partizipation, Multiprojekt- und Objektcontrolling (MPOC), Empfang/Zentraler Service sowie die Bereiche Hochbau und Liegenschaftsmanagement.

Im Verlauf des Jahres 2021 wird angestrebt, alle im Stellenplan vorhandenen Stellen zu besetzen. Pandemiebedingt war das aktuell nur bedingt möglich.

7.5 Personalaufbau

Grundlegend ist weiterhin der seit einigen Jahren vorangetriebene Personalaufbau auf allen Ebenen. Die Anzahl der für den Radverkehr im Land Berlin tätigen Stellen hat sich von 3,5 in 2016 inzwischen mehr als verzwanzigfacht. Die Stellen verteilen sich auf die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die Bezirke und die infraVelo.

Bei der 2017 gegründeten infraVelo waren zum Jahresende 2020 44 Stellen (Vollzeitäquivalente) besetzt. Die Bezirke machen Fortschritte bei der Besetzung der bezirklichen Stellen für Radverkehrsplaner*innen. Die Entwicklung der Vollzeitäquivalente bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz seit 2017 wird in Abbildung 17 dargestellt.

Abbildung 17: Entwicklung der Vollzeitäquivalente für den Radverkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



7.6 Leitfäden

Um Prozesse zu beschleunigen, berlinweit einheitlich zu gestalten und so die Umsetzung von Radverkehrsprojekten durch die Bezirke zu erleichtern, hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine Reihe von Leitfäden entwickelt. Diese werden auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gesammelt öffentlich zur Verfügung gestellt.

Im Jahr 2020 wurden Leitfäden für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und für die Umsetzung von Fahrradstraßen veröffentlicht. Auf letzteren wird im Folgenden im Detail eingegangen.

7.6.1 Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“

Für die Einrichtung von Fahrradstraßen sind in Berlin in der Regel die Bezirke zuständig. Ein von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz entwickelter und im Jahr 2020 veröffentlichter Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ dient dazu, den Bezirksämtern von Berlin (Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden) eine Hilfestellung bei der Ausgestaltung von Fahrradstraßen zu geben, um so ein einheitliches und hohes Niveau bei der Realisierung von Fahrradstraßen zu erreichen und eine rechtssichere und möglichst schnelle Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen.

Mit dem Leitfaden werden standardisierte Handlungsvorgaben für bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sowie Möglichkeiten zur Anordnung und Regelung und sonstigen Ausgestaltung von Fahrradstraßen in Berlin dargestellt. Dazu gehören unter anderem straßenverkehrsrechtliche Mittel wie Verkehrszeichen (Markierungen und Beschilderungen) sowie sonstige gestalterische Elemente (nicht amtliche Piktogramme und Hinweisbeschilderung oder ähnliches), die stadtweit sowie bezirksübergreifend einheitlich angewendet und eingesetzt werden sollen. Insbesondere für Straßenabschnitte, die Bestandteil des Berliner Radverkehrsnetzes sind, sollen die Handlungsvorgaben zur straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung sowie sonstige Gestaltungs- und Markierungselemente des Leitfadens eingehalten werden, um so einen hohen Wiedererkennungswert bei diesen Elementen der Radverkehrsinfrastruktur erzielen zu können.

Der Leitfaden dient zudem als Hilfe, wie die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung für die Anordnung von Fahrradstraßen – beispielsweise vorherrschende Verkehrsart – zu verstehen beziehungsweise auszulegen sind. Zudem werden die Bedingungen für die Einzelfallprüfung und die erforderlichen Abwägungsentscheidungen aufgeführt.

Durch die einheitliche Anordnung von Fahrradstraßen in Berlin werden für die Radfahrenden unter anderem folgende Aspekte verbessert:

Verkehrssicherheit:

- Mehr Platz für die Radfahrenden ermöglicht mehr Sicherheit, unter anderem durch sicheres Überholen und weiteren Abstand zu parkenden Kfz.
- Weniger Konflikte mit zu Fuß Gehenden.
- Beruhigung und Reduzierung des motorisierten Verkehrs durch Verhinderung des Kfz-Durchgangsverkehrs.

Attraktivitätssteigerung und Förderung des Radverkehrs:

- Radfahrende gelangen durch mehr Raum schneller, komfortabler und sicherer ans Ziel.
- Fahrradstraßen erleichtern zudem das Radfahren und steigern die Attraktivität des Verkehrsmittels.
- Die Möglichkeit, nebeneinander fahren zu können, ermöglicht eine unkomplizierte Kommunikation und vermittelt ein Gemeinschaftsgefühl.

Bündelung des Radverkehrs:

- Durch die Bündelung des Radverkehrs werden Hauptverbindungen im Radverkehr sichtbar und leichter erkennbar, wodurch eine bessere Orientierung für alle Radfahrenden ermöglicht wird und diese Routen aufgewertet werden.
- Fahrradstraßen können aber auch unabhängig von Fahrradrouten gezielt zur Lenkung des Radverkehrs eingesetzt werden, da sie von Radfahrenden intuitiv als geeignete Wegstrecke wahrgenommen werden.

8 ZUSAMMENFASSUNG

Die Herausforderungen des Verkehrs, des Klimaschutzes, der fairen Aufteilung des öffentlichen Raums in der Stadt, der Lärminderung und der Luftverbesserung sind ohne einen attraktiven Radverkehr nicht zu meistern. Die Infrastruktur muss entsprechend ausgebaut werden, damit die vielen Menschen, die heute schon mit dem Fahrrad unterwegs sind, sicher, schnell und komfortabel vorankommen. Und damit noch mehr Menschen gerne auf den Sattel steigen und mit diesem gesunden, preiswerten und oftmals schnellen Verkehrsmittel unterwegs sind.

Berlin hat sich auf den Weg zur Fahrradmetropole gemacht. Die Senatsverkehrsverwaltung, die landeseigene infraVelo und die Bezirke arbeiten gemeinsam daran, die dafür notwendige Infrastruktur zu realisieren, den Wandel kommunikativ zu begleiten und damit das Fahrrad als populäres Verkehrsmittel im Alltag noch beliebter zu machen.

Der Fortschrittsbericht stellt umfassend und detailliert dar, wo Berlin in diesem Prozess steht.

ANLAGE 1 - ANLAGE 7

ANLAGE 1

Bezirkliche Radverkehrsprogramme, Radverkehrsanlagen ohne Pop-up-Radwege, Grünbeschichtungen, geschützte Radfahrstreifen und Maßnahmen der Abteilung V
Fertiggestellt 2020 (in Kilometern), In Bau 2020 (in Kilometern)

ANLAGE 2

Geschützte Radfahrstreifen: Fertiggestellt 2020 (in Kilometern), In Bau 2020 (in Kilometern)

ANLAGE 3

Überblick über die fertiggestellten Grünbeschichtungen seit 2018 (in Kilometern)

ANLAGE 4

Fertiggestellte Pop-up-Radwege 2020 (in Kilometern)

ANLAGE 5

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003

ANLAGE 6

Standort- und Potenzialanalysen - Gesamtergebnisse (Stand: Dezember 2020)

ANLAGE 7

Nextbike Berlin - Stationsnetzwerk

ANLAGE 1

Bezirkliche Radverkehrsprogramme, Radverkehrsanlagen ohne Pop-up-Radwege, Grünbeschichtungen, geschützte Radfahrstreifen und Maßnahmen der Abteilung V
Fertiggestellt 2020 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs in der Oranienstraße auf der Nordseite zwischen Axel-Springer-Straße und Alte Jakobstraße	0,2
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs in der Petersburger Straße von Frankfurter Tor bis Bersarinplatz (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	0,2
Friedrichshain-Kreuzberg	Erneuerung des Radwegs auf der Ostseite des Mehringdammes zwischen Schwiebusser Straße und Bergmannstraße	0,5
Friedrichshain-Kreuzberg	Rote Markierung der Radfahrstreifen An der Schillingbrücke	0,2
Lichtenberg	Radwegverbindung Rüdigerstraße - Rhinstraße (Vorplatz Friedhof Friedrichsfelde)	1,4
Lichtenberg	Asphaltierung von bisher gepflasterten Teilbereichen der Wallensteinstraße zur Erleichterung des Radverkehrs (Erweiterung)	0,2
Marzahn-Hellersdorf	Bau eines Radwegs von Hoyerswerdaer Straße bis Sebnitzer Straße beziehungsweise bis zum Asphaltweg parallel zur U-Bahn (Radfernweg ZR1 und Ergänzungsrouten zum Europaradweg)	0,4
Marzahn-Hellersdorf	Radweg, Bau von Querungsstellen und Unterführungssicherung für Radfahrer*innen östlich parallel zur Wuhle	0,9
Marzahn-Hellersdorf	Sanierung der Radverkehrsanlage in der Knotenpunktausfahrt Landsberger Allee hinter Raoul-Wallenberg-Straße (Herstellung eines Radwegabschnitts durch Bordversetzung)	0,1
Mitte	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Annenstraße und Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe im Einmündungsbereich Heinrich-Heine-Straße/Dresdener Straße	0,6
Neukölln	Asphaltierung der Pannierstraße zwischen Donaustraße und Sonnenallee (außerhalb des Fördergebiets der Aktiven Zentren liegender Teil der Gesamtmaßnahme Asphaltierung Donaustraße/Pannierstraße)	0,9
Pankow	Radverkehrsanlagen in der Pasewalker Straße zwischen Schloßallee und Galenusstraße	0,4
Pankow	Radverkehrsanlagen Danziger Straße zwischen Nr. 142 (100 Meter westlich Bötzowstraße) und Landsberger Allee	1,2
Pankow	Markierung von Radfahrstreifen in der Berliner Straße und in der Pasewalker Straße zwischen Schönhauser Straße und Eweststraße einschließlich baulicher Begleitmaßnahmen	1,0
Reinickendorf	Asphaltierung der Fahrbahn in der Ernststraße zwischen Brückenauffahrt („Spindel“) und Berliner Straße	0,2
Reinickendorf	Sanierung des Radwegs in der Roedernallee von Alt-Reinickendorf bis S-Bahnbrücke (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	0,3
Steglitz-Zehlendorf	Asphaltierung der Brauerstraße von Brauerplatz bis Oberhofer Weg	0,5
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung des Radwegs hinter dem Hahn-Meitner-Institut zwischen Glienickestraße und Roedenbecksteig (inklusive vorbereitende Maßnahmen)	0,8
Steglitz-Zehlendorf	Asphaltierung Sondershauser Straße zwischen Trippsteinstraße und Apoldaer Straße	0,2
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Königstraße (Südseite 255) (Nordseite 230) östlich der Wannseebrücke	0,5
Steglitz-Zehlendorf	Dahlemer Weg südlich Curtiusstraße	0,3
Treptow-Köpenick	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Fürstenwalder Allee an der Ingeborg-Hunzinger-Straße	0,1
Treptow-Köpenick	Radweg Müggelseedamm Nordseite von Fürstenwalder Damm bis Charlotte-E.-Pauly-Straße	1,2
Treptow-Köpenick	Bau Geh- und Radweg Am Wiesenweg	0,3

Bezirkliche Radverkehrsprogramme, Radverkehrsanlagen ohne Pop-up-Radwege, Grünbeschichtungen, geschützte Radfahrstreifen und Maßnahmen der Abteilung V
In Bau 2020 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung der Radwege im Knotenpunktbereich Bundesallee/Hohenzollerndamm/Nachodstraße/Pariser Straße und Regensburger Straße Bereiche schon fertiggestellt, Alliander baut im Kreuzungsbereich, Umsetzung Abschnitt zwischen Meierottostraße und Pariser Straße wegen Hochbauarbeiten erst 2022 oder 2023	0,1
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung des Radwegs der Hardenbergstraße zwischen Jebensstraße und Joachimsthaler Straße (Richtung Joachimsthaler Straße)	0,1
Charlottenburg-Wilmersdorf	Verbreiterung der Bussonderfahrstreifen in der Hardenbergstraße zwischen Jebensstraße und Ernst-Reuter-Platz und Erweiterung der Geltungszeiten durch Aufhebung aller zeitlichen Einschränkungen	0,8
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung der Radwege/Verbreiterung eines baulich angelegten Radwegs auf 2 Meter am Luisenplatz (Seitenraum auf beiden Straßenseiten)	0,4
Friedrichshain-Kreuzberg	Lückenschluss RR 10 in der Dresdener Straße von der Dresdener Straße 176 und 177	0,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Herstellung von Radverkehrsanlagen Paul- und Paula-Ufer mit Anschluss Kynaststraße	0,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung der Sanierung des Radwegs in der Karl-Marx-Allee zwischen Strausberger Platz und Kino Kosmos	1,0
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung und Bau eines Radwegs nördlich des Landwehrkanals im Bereich Böcklerpark zwischen der Uferpromenade Fraenkelufer und der Prinzenstraße	0,4
Friedrichshain-Kreuzberg	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor	1,5
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung beziehungsweise Verbreiterung des Radwegs in der Möckernstraße von Yorckstraße bis Hornstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	0,2
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs in der Oranienstraße zwischen Alte Jakobstraße und Stallschreiberstraße (Seitenraum auf der nördlichen Straßenseite)	0,5
Friedrichshain-Kreuzberg	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor	0,9
Friedrichshain-Kreuzberg	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße zwischen Lindenstraße/Zossener Straße und Alexandrinenstraße	0,5
Lichtenberg	Planung und Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Rhinstraße zwischen Plauener Straße und Marzahner Straße (Ostseite)	0,7
Lichtenberg	Planung und Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Rhinstraße zwischen Plauener Straße und Marzahner Straße (Westseite)	0,7
Lichtenberg	Sanierung von Verkehrsflächen in der Jugendverkehrsschule Lichtenberg	0,1
Marzahn-Hellersdorf	Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7 – Bau eines Radwegs von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße	1,0
Mitte	Sanierung des Radwegs in der Seestraße von Oudenarder Straße bis Groninger Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	0,2
Neukölln	Asphaltierung der Braunschweiger Straße zwischen Richardstraße und Unstrutstraße sowie zwischen Niemetzstraße und Sonnenallee inklusive Umgestaltung des Knotenpunktes Braunschweiger Straße/Sonnenallee	0,4
Pankow	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Danziger Straße zwischen Prenzlauer Allee und Haus-Nr. 142 (100 Meter westlich Bötzowstraße), 2. Bauabschnitt	1,1
Pankow	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ostseestraße im Bereich der Bushaltestellen vor Prenzlauer Promenade	0,1

Bezirk	Maßnahme	Länge
Reinickendorf	Sanierung der Radwegeverbindung zwischen dem Tornower Weg und dem Wilhelmsruher Damm, inklusive Ersatzbaumpflanzung und Entwicklungspflege	0,1
Spandau	Radweg im Zuge LSA-Umbau am Ferdinand-Friedensburg-Platz	0,1
Steglitz-Zehlendorf	Zweirichtungsradweg entlang der Gallwitzallee bis in den Park	0,7
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Finkenstraße und Pücklerstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	0,7
Tempelhof-Schöneberg	Fahrradfreundlicher Umbau der Parkstraße und Blumenthalstraße zwischen Parkanlage, Bosestraße und Friedensplatz (bezirkliche Fahrradnebenroute NR3)	0,2
Tempelhof-Schöneberg	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Attilastraße (Nordwestseite zwischen Arnulfstraße und Tankredstraße)	0,1
Treptow-Köpenick	Herstellung eines Geh- und Radwegs Müggelheimer Straße von Wendenschloßstraße bis Pablo-Neruda-Straße	0,5
Treptow-Köpenick	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Edisonstraße und in der Spreestraße in Schönevide	1,9

ANLAGE 2

Geschützte Radfahrstreifen

Fertiggestellt 2020 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Mitte	Karl-Marx-Allee (GR 1.16)	1,7
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen Dahlemer Weg zwischen Mörchinger Straße und Curtiusstraße (Anlage von Schutzstreifen und geschützten Radfahrstreifen)	0,5

In Bau 2020 (in Kilometern):

Bezirk	Maßnahme	Länge
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützter Radfahrstreifen in der Hasenheide (Südseite) von Südsterne bis Wissmannstraße	1,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung der Radverkehrsanlage in der Frankfurter Allee zwischen Niederbarnimstraße und Jessener Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	0,8
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung der Radverkehrsanlagen an der Straße Hallesches Ufer	1,3
Mitte	Sanierung des Radwegs in der Stromstraße (Ostseite zwischen Turmstraße und Perleberger Straße)	0,2
Mitte	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße	1,3
Tempelhof-Schöneberg	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Kolonnenstraße im Stauraum vor Hauptstraße (ab Ende des Bussonderfahrstreifens)	1,5
Treptow-Köpenick	Umwandlung des rechten Fahrstreifens des Adlergestells zwischen Rudower Chaussee und Köpenicker Straße in einen geschützten Radfahrstreifen	0,9

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
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
Steglitz-Zehlendorf	Habelschwerdter Allee	1,7	Kaltplastik
Steglitz-Zehlendorf	Schloßstraße	2,1	Kaltplastik
Tempelhof-Schöneberg	Rheinstraße	0,5	Kaltplastik
Summe		29,7	

ANLAGE 4

Fertiggestellte Pop-up-Radwege 2020 (in Kilometern):

Bezirk	Straße	Von	Bis	Länge
Charlottenburg-Wilmersdorf	Kantstraße/Neue Kantstraße	Messedamm	Budapester Straße	7,2
Friedrichshain-Kreuzberg	Kottbusser Brücke			0,1
Friedrichshain-Kreuzberg	Lichtenberger Straße	Holzmarktstraße	Strausberger Platz	1,0
Friedrichshain-Kreuzberg	Hallesches Ufer	Hallesches Tor	Köthener Straße	1,3
Friedrichshain-Kreuzberg	Tempelhofer Ufer	Schöneberger Straße	Hallesche-Tor-Brücke	1,7
Friedrichshain-Kreuzberg	Petersburger Straße	Bersarinplatz	Landsberger Allee	1,7
Friedrichshain-Kreuzberg	Kottbusser Damm/Kottbusser Straße	Kottbusser Tor	Hermannplatz	2,4
Friedrichshain-Kreuzberg	Gitschiner Straße/ Skalitzer Straße	Hallesches Tor	Kottbusser Tor	3,5
Friedrichshain-Kreuzberg	Frankfurter Allee	Samariterstraße	Proskauer Straße	0,4
Mitte	Schöneberger Ufer	Potsdamer Brücke	Köthener Straße	0,6
Neukölln	Blaschkoallee	Britzer Damm	Buschkrugallee	0,9
Pankow	Danziger Straße	Landsberger Allee	Danziger Straße 144	1,8
Treptow-Köpenick	Adlergestell	Sterndamm	Rudower Chaussee	2,6

ANLAGE 5

Überblick über Fahrradstraßen in Berlin seit 2003:

Bezirk	Straße	Abschnitt	Freigabe
Marzahn-Hellersdorf	Alberichstraße	Hadubrandweg - Alfelder Straße	2003
Pankow	Schwedter Straße	Gleimstraße - Schwedter Steg von Nr. 76 bis Nr. 83	2005
Pankow	Norwegerstraße	Behmstraße - Bösebrücke Nr. 1 bis Nr. 6, Finnländische Straße - Bösebrücke	2005
Charlottenburg-Wilmersdorf	Teufelsseechaussee	Teufelsseestraße - Grunewald (beziehungsweise Nr. 13 und Baumnummer 1)	2007
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 zwischen Nr. 1b-30, 97-67, Waghäuser Straße - am Volkspark, Wexstraße - Durlacher Straße	2012
Lichtenberg	Hönower Weg	(Verlängerung Fahrradstraße Zobtener Straße) Zobtener Straße - Neuer Feldweg (s. a. Nr. 16)	2012
Lichtenberg	Zobtener Straße	Schlichtallee - Hönower Weg (s. a. Nr. 14)	2012
Mitte	Gormannstraße	Zehdenicker Straße - Weinmeister Straße	2012
Pankow	Choriner Straße	Schwedter Straße - Schönhauser Allee, Haus Nr. 19 (gegenüber 64a) und 41 (gegenüber 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

ANLAGE 6

Standort- und Potenzialanalysen – Gesamtergebnisse (Stand: Dezember 2020)

Hinweise zur Tabelle:

- Die Bestandsaufnahme fand in den Jahren 2018 bis 2020 statt.
- Der Wert in der Spalte „Zuwachspotenzial“ wurde errechnet, wenn sich aus der Bedarfsprognose ergab, dass eine große Anzahl neuer Fahrradstellplätze benötigt wird und die zur Verfügung stehenden Flächen außerdem genug Platz für ein Fahrradparkhaus bieten würden oder dies aus anderen Gründen sinnvoll sein könnte. Das Zuwachspotenzial beträgt 70 Prozent und beruht auf den Erfahrungen anderer Städte. Bei ihnen wurde festgestellt, dass ein Fahrradparkhaus als qualitativ sehr hochwertiges Angebot dazu führt, dass noch mehr Bürger*innen auf das Rad umsteigen.
- Zellen sind leer, wenn der zukünftige Bedarf an Stellplätzen bereits gedeckt ist und keine zusätzlichen Stellplätze benötigt werden.

Charlottenburg-Wilmersdorf					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Grunewald	72	35	84	119	
U-Bahnhof Rüdeshheimer Platz	112	76	111	187	
U-Bahnhof Ruhleben	12	30	/	20	

Friedrichshain-Kreuzberg					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Anhalter Bahnhof	153	262	6	268	
U-Bahnhof Frankfurter Tor	107	208	/	186	
U-Bahnhof Gleisdreieck	106	26	155	181	
U-Bahnhof Gneisenaustraße	355	134	470	604	
U-Bahnhof Görlitzer Bahnhof	127	156	67	223	
U-Bahnhof Hallesches Tor	180	147	166	313	
U-Bahnhof Kochstraße (Checkpoint Charlie)	86	22	128	150	

Lichtenberg					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Frankfurter Allee	296	311	351	662	
U-Bahnhof Friedrichsfelde	80	112	30	142	
S-Bahnhof Gehrenseestraße	4	6	1	7	
S-Bahnhof und Regionalbahnhof Hohenschönhausen	35	70	/	60	
S-Bahnhof Karlshorst	424	447	279	726	
S- und U-Bahnhof Lichtenberg	354	324	274	598	
U-Bahnhof Magdalenenstraße	143	87	153	240	
S-Bahnhof Nöldnerplatz	543	318	600	918	

Lichtenberg					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Betriebsbahnhof Rummelsburg	122	96	124	220	
S-Bahnhof Rummelsburg	40	138	/	73	
U-Bahnhof Tierpark	250	368	62	430	
S-Bahnhof Wartenberg	55	106	/	93	

Marzahn-Hellserdorf					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Ahrensfelde	172	376	/	294	
S-Bahnhof Biesdorf	171	320	/	300	
U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz	141	188	133	321	
S-Bahnhof Hellersdorf	35	100	/	61	
S-Bahnhof Kaulsdorf	116	172	31	203	
S-Bahnhof Mahlsdorf	350	257	352	609	1.035
U-Bahnhof Cottbusser Platz	5	44	/	9	
S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost	82	66	76	142	
U-Bahnhof Hönow	197	643	/	343	
U-Bahnhof Louis-Lewin-Straße	13	58	/	23	
S-Bahnhof Marzahn	38	232	/	66	
S-Bahnhof Raoul-Wallenberg-Straße	21	52	/	36	
S-Bahnhof Springpfuhl	68	52	66	118	
S- und U-Bahnhof Wuhletal	247	188	242	430	
U-Bahnhof Biesdorf-Süd	109	196	/	195	
U-Bahnhof Kaulsdorf-Nord	34	44	17	61	
U-Bahnhof Kienberg - Gärten der Welt	18	150	/	33	
S-Bahnhof Mehrower Allee	31	78	/	56	
S-Bahnhof Poelchaustraße	5	14	/	9	

Mitte					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
U-Bahnhof Afrikanische Straße	47	108	/	81	
S- und U-Bahnhof Alexanderplatz	565	792	161	953	
U-Bahnhof Amrumer Straße	179	194	102	296	
U-Bahnhof Anton-Wilhelm-Amo-Straße	107	120	64	184	
S-Bahnhof Bellevue	167	88	278	366	
U-Bahnhof Bernauer Straße	108	41	146	187	
S-Bahnhof Beusselstraße	71	0	119	119	

Mitte					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
U-Bahnhof Birkenstraße	161	56	210	266	
S- und U-Bahnhof Brandenburger Tor	120	46	161	207	
U-Bahnhof Bundestag	73	220	/	126	
U-Bahnhof Französische Straße	485	198	602	800	
S- und U-Bahnhof Friedrichstraße	309	352	169	521	886
S- und U-Bahnhof Gesundbrunnen	355	428	171	599	
S-Bahnhof Hackescher Markt	174	249	44	293	
U-Bahnhof Hansaplatz	64	102	8	110	
S- und U-Bahnhof Hauptbahnhof	590	311	663	974	1.656
U-Bahnhof Hausvogteiplatz	376	161	460	621	
U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße	50	18	65	83	
S-Bahnhof Humboldthain	25	31	12	43	
S- und U-Bahnhof Jannowitzbrücke	95	16	144	160	
U-Bahnhof Klosterstraße	232	128	255	383	
U-Bahnhof Leopoldplatz	164	131	140	271	
U-Bahnhof Märkisches Museum	72	106	18	124	
U-Bahnhof Mendelssohn-Bartholdy-Park	16	50	/	27	
U-Bahnhof Naturkundemuseum	264	140	296	436	
U-Bahnhof Nauener Platz	60	44	55	99	
S-Bahnhof Nordbahnhof	295	204	283	487	
S-Bahnhof Oranienburger Straße	270	54	392	446	
U-Bahnhof Oranienburger Tor	199	102	227	329	
U-Bahnhof Osloer Straße	131	222	65	287	
S- und U-Bahnhof Pankstraße	165	23	250	273	
S- und U-Bahnhof Potsdamer Platz	851	552	851	1.403	
U-Bahnhof Rehberge	103	73	105	178	
U-Bahnhof Reinickendorfer Straße	65	128	/	112	
U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz	222	176	209	385	
U-Bahnhof Rosenthaler Platz	492	91	721	812	1.380
U-Bahnhof Schillingstraße	39	106	/	67	
U-Bahnhof Schwartzkopffstraße	87	42	102	144	
U-Bahnhof Seestraße	222	99	269	368	
U-Bahnhof Spittelmarkt	86	62	86	148	
U-Bahnhof Stadtmitte	745	296	936	1.232	

Mitte					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Tiergarten	193	98	220	318	
U-Bahnhof Turmstraße	384	158	477	635	
U-Bahnhof Voltastraße	82	55	87	142	
S- und U-Bahnhof Wedding	129	140	143	283	
S-Bahnhof Westhafen	45	16	83	99	
U-Bahnhof Weinmeisterstraße	245	54	351	405	

Neukölln					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S- und U-Bahnhof Neukölln	82	68	73	141	
U-Bahnhof Blaschkoallee	40	74	/	67	
U-Bahnhof Boddinstraße	140	99	138	237	
U-Bahnhof Britz-Süd	40	72	/	69	
U-Bahnhof Grenzallee	48	16	67	83	
U-Bahnhof Hermannplatz	244	87	326	413	
S- und U-Bahnhof Hermannstraße	286	86	406	492	
S-Bahnhof Johannisthaler Chaussee	118	223	/	203	
U-Bahnhof Karl-Marx-Straße	164	230	47	277	
S-Bahnhof Kölnische Heide	34	50	7	57	
U-Bahnhof Lipschitzallee	65	108	3	111	
U-Bahnhof Leinestraße	62	65	40	105	
U-Bahnhof Parchimer Allee	121	168	36	204	
U-Bahnhof Rathaus Neukölln	252	166	260	426	
U-Bahnhof Rudow	228	234	150	384	
S-Bahnhof Sonnenallee	191	139	190	329	
U-Bahnhof Zwickauer Damm	56	144	/	94	
U-Bahnhof Wutzkyallee	87	150	/	94	

Pankow					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Blankenburg	340	310	311	621	
S-Bahnhof Bornholmer Straße	247	88	366	454	
S-Bahnhof Buch	330	327	288	615	
U-Bahnhof Eberswalder Straße	170	106	207	313	
U-Bahnhof Greifswalder Straße	190	80	273	353	
S-Bahnhof Karow	216	286	114	400	
S-Bahnhof Landsberger Allee	159	96	287	383	651
S- und U-Bahnhof Pankow	750	575	1.763	2.338	

Pankow					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf	112	277	/	207	
S-Bahnhof Prenzlauer Allee	182	146	293	439	
S- und U-Bahnhof Schönhauser Allee	909	772	446	1.218	
U-Bahnhof Senefelder Platz	145	217	51	268	
S-Bahnhof Storkower Straße	264	310	179	489	
U-Bahnhof Vinetastraße	135	82	168	250	
S-Bahnhof Wollankstraße	344	170	462	632	

Reinickendorf					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zuwachspotenzial
S-Bahnhof Alt-Reinickendorf	8	28	/	13	
U-Bahnhof Alt-Tegel	180	198	117	315	
U-Bahnhof Borsigwerke	127	92	132	224	
S-Bahnhof Eichborndamm	14	38	/	25	
U-Bahnhof Franz-Neumann-Platz	62	38	71	109	
S-Bahnhof Frohnau	510	431	471	902	
S-Bahnhof Heiligensee	80	42	93	135	
S-Bahnhof Hermsdorf	370	485	358	843	
U-Bahnhof Holzhauser Straße	133	92	141	233	
S- und U-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik	25	48	/	43	
U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz	72	126	0	126	
U-Bahnhof Lindauer Allee	10	24	/	18	
U-Bahnhof Otisstraße	44	24	53	77	
U-Bahnhof Paracelsus Bad	56	76	21	97	
U-Bahnhof Rathaus Reinickendorf	63	186	/	110	
U-Bahnhof Residenzstraße	106	46	140	186	
U-Bahnhof Scharnweberstraße	17	34	/	30	
S-Bahnhof Schönholz	125	130	89	219	
S-Bahnhof Schulzendorf	186	136	191	327	
S-Bahnhof Tegel	31	82	/	54	
S-Bahnhof Waidmannslust	116	96	107	203	
S-Bahnhof Wilhelmsruh	82	164	/	143	
S- und U-Bahnhof Wittenau	85	168	/	149	

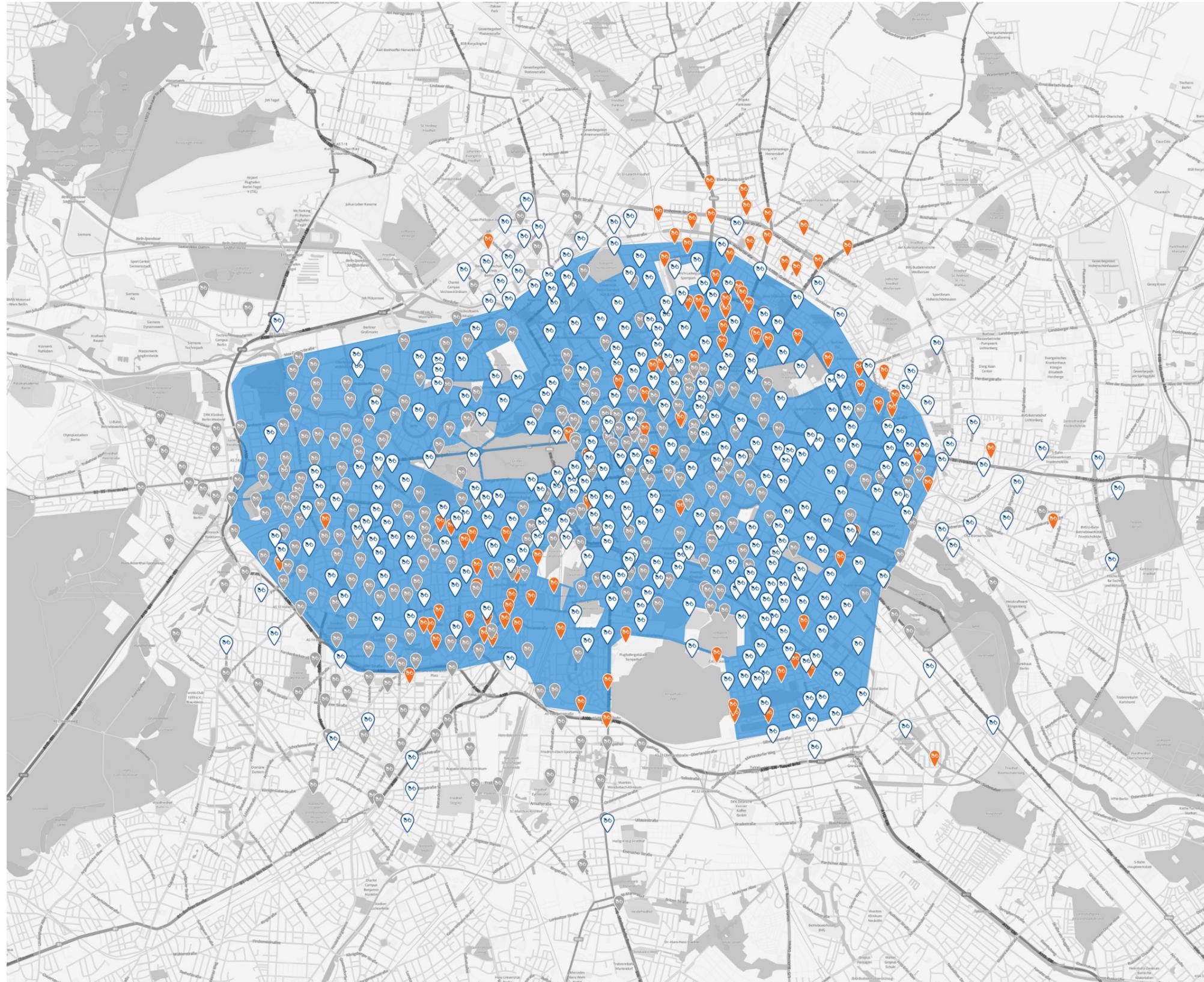
Spandau					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Wachstumspotenzial
Regionalbahnhof Albrechtshof	51	114	/	89	
U-Bahnhof Altstadt Spandau	56	113	/	95	
U-Bahnhof Haselhorst	78	70	103	173	
U-Bahnhof Paulsternstraße	32	12	42	54	
U-Bahnhof Rathaus Spandau und S-Bahnhof Spandau	654	578	538	1.116	
U-Bahnhof Rohrdamm	61	82	26	108	
U-Bahnhof Siemensdamm	192	107	219	326	
Regionalbahnhof Staaken	32	10	45	55	
S-Bahnhof Stresow	17	20	10	30	
U-Bahnhof Zitadelle	5	6	3	9	

Steglitz-Zehlendorf					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Wachstumspotenzial
S-Bahnhof Botanischer Garten	93	66	89	155	
U-Bahnhof Breitenbachplatz	165	93	183	276	
U-Bahnhof Dahlem-Dorf	26	84	/	44	
S-Bahnhof Feuerbachstraße	152	60	194	254	
U-Bahnhof Freie Universität	82	83	53	136	
S-Bahnhof Lankwitz	117	98	99	197	
S-Bahnhof Lichterfelde Ost	264	298	142	440	
S-Bahnhof Lichterfelde Süd	138	114	116	230	
S-Bahnhof Lichterfelde West	184	146	161	307	
S-Bahnhof Nikolassee	131	134	85	219	
U-Bahnhof Onkel Toms Hütte	140	162	72	234	
S-Bahnhof Osdorfer Straße	70	42	75	117	
U-Bahnhof Oskar-Helene-Heim	65	70	38	108	
U-Bahnhof Podbielskiallee	14	42	/	24	
S- und U-Bahnhof Rathaus Steglitz	305	239	270	509	
S-Bahnhof Schlachtensee	169	102	180	282	
U-Bahnhof Schloßstraße	315	372	157	529	
S-Bahnhof Südende	52	26	61	87	
S-Bahnhof Sundgauer Straße	176	99	195	294	

Tempelhof-Schöneberg					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zu- wachspotenzial
U-Bahnhof Alt-Mariendorf	234	236	151	387	
U-Bahnhof Alt-Tempelhof	114	72	115	187	
S-Bahnhof Attilastraße	36	14	45	59	
U-Bahnhof Bayerischer Platz	281	175	286	461	
S-Bahnhof Buckower Chaussee	124	100	102	202	
U-Bahnhof Bülowstraße	116	40	154	194	
U-Bahnhof Eisenacher Straße	234	128	265	393	
S-Bahnhof Friedenau	236	42	344	386	
U-Bahnhof Friedrich-Wilhelm- Platz	155	64	196	260	
S-Bahnhof Innsbrucker Platz	111	92	147	239	
S-Bahnhof Julius-Leber-Brücke	140	116	120	236	
U-Bahnhof Kaiserin-Augusta- Straße	142	63	175	238	
U-Bahnhof Kleistpark	310	195	313	508	
U-Bahnhof Kurfürstenstraße	43	16	56	72	
S-Bahnhof Lichtenrade	210	168	182	350	
S-Bahnhof Marienfelde	148	124	119	243	
U-Bahnhof Nollendorfplatz	384	200	428	628	
U-Bahnhof Parodestraße	23	40	/	39	
U-Bahnhof Platz der Luft- brücke	74	38	88	126	
S-Bahnhof Priesterweg	86	90	52	142	
U-Bahnhof Rathaus Schöne- berg	23	15	24	39	
S-Bahnhof Schichauweg	213	138	211	349	
S-Bahnhof Schöneberg	107	60	170	230	
S-Bahnhof Südkreuz	334	444	108	552	939
S-Bahnhof Tempelhof	75	40	84	124	
U-Bahnhof Ullsteinstraße	173	172	112	284	
U-Bahnhof Viktoria-Luise-Platz	91	10	143	153	
U-Bahnhof Walther-Schreiber- Platz	181	83	221	304	
U-Bahnhof Westphalweg	58	82	13	95	
U-Bahnhof Wittenbergplatz	177	140	157	297	
S- und U-Bahnhof Yorckstraße/ Großgörschenstraße	164	162	109	271	

Trepow-Köpenick					
Bahnhof	Gezählte Fahrräder	Vorhandene Stellplätze	Zusätzlich benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze bis 2030	Insgesamt benötigte Stellplätze inklusive Zu- wachspotenzial
S-Bahnhof Adlershof	364	528	98	626	
S-Bahnhof Alt-Glienicke	112	96	93	189	
S-Bahnhof Baumschulenweg	151	148	190	338	
S-Bahnhof Friedrichshagen	508	628	246	874	
S-Bahnhof Grünau	419	499	220	719	
S-Bahnhof Grünbergallee	67	150	/	112	
S-Bahnhof Hirschgarten	129	170	64	234	
S-Bahnhof Köpenick	463	404	392	796	1.353
S-Bahnhof Oberspree	13	36	/	24	
S-Bahnhof Plänterwald	101	62	108	170	
S-Bahnhof Rahnsdorf	538	340	569	909	
S-Bahnhof Betriebsbahnhof Schöneweide	42	38	38	76	
S- und Regionalbahnhof Schöneweide	360	133	485	618	
S-Bahnhof Spindlersfeld	162	124	150	274	
S-Bahnhof Trepower Park	400	396	291	687	
S-Bahnhof Wilhelmshagen	125	106	109	215	
S-Bahnhof Wuhlheide	80	94	41	135	

ANLAGE 7



**nextbike Berlin
Stationsnetzwerk**

-  Stationen Aufgebaut
-  Stationen Beantragt
-  Stationen Abgelehnt

0 1 2 km

Department Location Planning
nextbike GmbH | Date 08.03.2021 | Format A3

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Aufbau der Ziele und Handlungsschwerpunkte im Radverkehrsplan (Entwurf)	5
Abbildung 2:	Überblick über den Ablauf des Beteiligungsprozesse	6
Abbildung 3:	Entwicklung der Haushaltsmittel 2017 bis 2020 (ohne Mittel für Personal).....	9
Abbildung 4:	Entwicklung der Haushaltsmittel des Programms „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2020	9
Abbildung 5:	Übersichtskarte Korridore der Radschnellverbindungen	12
Abbildung 6:	Radverkehrsanlagen des bezirklichen Radverkehrsprogramms nach Bezirken 2020	14
Abbildung 7:	Umsetzung geschützter Radfahrstreifen im Jahr 2020 im bezirklichen Radverkehrsprogramm (ohne Maßnahmen der Abteilung V).....	15
Abbildung 8:	Pop-up-Radwege 2020 nach Bezirken	17
Abbildung 9:	Realisierung von Fahrradstraßen im Jahr 2020 nach Bezirken.....	18
Abbildung 10:	Fahrradstraßen insgesamt in Berlin	18
Abbildung 11:	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ 2017 bis 2020 (Stellplätze, Berlin gesamt)	22
Abbildung 12:	Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ nach Bezirken (neue Stellplätze 2020, Berlin gesamt)	23
Abbildung 13:	Stellplatzbedarf an ÖPNV-Haltepunkten	24
Abbildung 14:	Modell der Fahrradbarometer.....	28
Abbildung 15:	Logo der Dachmarke	29
Abbildung 16:	Beispielhafter Bildausschnitt der Projektlandkarte.....	37
Abbildung 17:	Entwicklung der Vollzeitäquivalente für den Radverkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	39

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Finanzen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (nach Haushaltstiteln ohne Personalmittel).....	8
Tabelle 2:	Zusammenstellung der vorgesehenen Radschnellverbindungen und Stand	11
Tabelle 3:	Stand Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Jahr 2020 (in Kilometern).....	13
Tabelle 4:	Abgeschlossene Maßnahmen Grünbeschichtung 2020 (in Kilometern).....	15
Tabelle 5:	Maßnahmen Grünbeschichtung abgeschlossen Anfang 2021 (in Kilometern).....	16
Tabelle 6:	Ausgewählte Maßnahmen mit besonderem Radverkehrsbezug, Fertigstellung/Planung 2020 - Stand Ende 2020	19
Tabelle 7:	Entwicklung des Leihradsystems seit 2017	26

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/uvk



twitter.com/senuvkberlin



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

Berlin, 07/2021