

Die Zukunft beginnt heute – Verkehrswende jetzt!

Forderungen des ADFC Berlin
für die Legislaturperiode 2021–2026



Besonderer Dank geht
an all die ADFC-Aktiven,
die an der Publikation mitgewirkt haben.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3		
Es ist 2026	5		
1. Auf dem Weg zur lebenswerten Stadt	6		
1.1 Das Mobilitätsgesetz umsetzen	6		
1.2 Berliner Verwaltungshandeln effektiver machen	6		
1.3 Die Verkehrswende bundesweit denken	7		
2. Abkehr von der autogerechten Stadt	8		
2.1 Stadt revitalisieren (Umbauprojekte)	8		
2.2 Kfz-Verkehr reduzieren und entschleunigen	9		
3. Infrastrukturelle Maßnahmen für den Radverkehr	10		
3.1 Radnetz auf die Straße bringen	11		
3.2 Rad- und Fußverkehr zusammendenken	11		
3.3 Kreuzungen umgestalten	11		
		3.4 Illegales Halten und Parken von Kfz beenden	12
		3.5 Fahrradparken verbessern	12
		3.6 Intermodalität: Radverkehr und öffentlichen Verkehr zusammendenken	13
		4. Förderung des Radverkehrs durch die Polizei	14
		5. Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit	15
		6. Förderung des Radverkehrs im Wirtschaftsverkehr	16
		7. Förderung des Radverkehrs bei Mobilitätserziehung und Mobilitätsbildung	17
		Über uns	18

Abkürzungen:

ARAS – Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
AV – Ausführungsvorschrift (z.B. AV Stellplätze)
BVG – Berliner Verkehrsbetriebe
HVS – Hauptverkehrsstraße
LSA – Lichtsignalanlage (Verkehrsampel)
Lkw – Lastkraftwagen
RSV – Radschnellverbindungen/ Radschnellwege
RVA – Radverkehrsanlagen
StVG – Straßenverkehrsgesetz
StVO – Straßenverkehrsordnung
VBB – Verkehrsverbund Berlin Brandenburg
VSP – Verkehrssicherheitsprogramm

Es ist 2026

Unsere Vision für ein lebenswertes Berlin

Es ist 2026.

In den letzten Jahren haben immer mehr Menschen das Radfahren entdeckt. Seit der Corona-Pandemie erlebte Berlin einen noch deutlicheren Fahrradboom. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist seit 2021 um zehn Punkte auf 28 Prozent gestiegen.

Der Verkehr trägt endlich zum **Klimaschutz** bei. Seit in Berlin die Klimanotlage ernst genommen wird, fördert die Stadt klimafreundliche Mobilität und reduziert aktiv den klimaschädlichen Kfz-Verkehr.

Berlin hat 2018 als erstes Bundesland Deutschlands ein **Mobilitätsgesetz** beschlossen. Mit jahrelanger Verspätung ist endlich auch der Radverkehrsplan verabschiedet worden. Seit es dieses Planungsdokument mit verbindlichen Fristen und Zwischenschritten gibt, bringen Senat und Bezirke das Berliner **Radnetz** lückenlos und flächendeckend auf die Straße.

Zuständigkeitswirrwarr und Ressourcenmangel gehören der Vergangenheit an. Berlins dreizehn Verkehrsverwaltungen arbeiten heute **effizient und koordiniert** zusammen. Das Pop-Up-Verfahren und die agile Arbeit der öffentlichen Verwaltung haben einiges beschleunigt. Statt wie früher jahrelang und kostspielig auf dem Papier zu skizzieren, werden Radfahrstreifen und Fahrradstraßen jetzt direkt vor Ort geplant, ausprobiert, nachgebessert – und zügig dauerhaft eingerichtet. Eine gemeinsame Organisationseinheit, die Kompetenzen und Ressourcen bündelt, hat dem ewigen Behördenpingpong den Garaus gemacht.

Schnelles, sicheres und attraktives Radfahren ist genauso möglich wie komfortables und bedarfsgerechtes Fahrradparken in ganz Berlin. Die Infrastruktur für den Radverkehr dockt bedarfsgerecht an den **Fuß- und öffentlichen Nahverkehr** an. Kreuzungen sind sicherer geworden. Das Falschparken und Halten in zweiter Reihe sind durch flächendeckende Verkehrskontrollen deutlich zurückgegangen. Sowohl durch die Polizei Berlin als auch in der Öffentlichkeitsarbeit des Senats, im Wirtschaftsverkehr und in der Mobilitätsbildung wird der Radverkehr gefördert. Berlin hat über Bundesratsinitiativen weitere Verbesserungen der StVO angestoßen, wir sind deutschlandweit auf einem guten Weg zu einer menschengerechten StVO.

Berlin gelingt es, den Logistik- sowie Personenwirtschaftsverkehr Meter für Meter auf den Umweltverbund zu verlagern. Die letzte Meile gehört inzwischen den **Lastenrädern**. Seit weniger Lkw in der Stadt unterwegs sind, ist auch die Zahl tödlicher Abbiegeunfälle deutlich gesunken. Stau und Lärm sind zurückgegangen, die Stickoxidwerte in der Luft sind gesunken.

Berlin hat von anderen Städten gelernt.

Wo früher Autos rasten, sprießen jetzt **lebendige, autofreie Kieze** aus dem Boden. Durch den Investitionsstopp und den sukzessiven Rückbau von Schnellstraßen und Autobahnen sowie Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung ist eine klimafreundliche, lebenswerte Stadt für alle entstanden.

Es ist 2021. Es gibt einiges zu tun für den Berliner Senat und die Bezirke.



1. Auf dem Weg zur lebenswerten Stadt

1.1 Das Mobilitätsgesetz umsetzen



› Der Senat und die Bezirke stellen sicher, dass das Mobilitätsgesetz eingehalten wird. Dazu erstellt die Senatsverkehrsverwaltung auf Basis des Radverkehrsplans jährlich einen Bericht und veröffentlicht diesen. Dieser Bericht muss auch Informationen über die Aktivitäten des „Bündnis für den Radverkehr“ enthalten.

› Der Senat beschließt den Radverkehrsplan und stellt die für die Umsetzung der Maßnahmen notwendigen Finanz- und Personalmittel bereit. Der Radverkehrsplan beinhaltet auch das berlinweite Radnetz, das Routen auf bevorrechtigten, mit modalen Filtern versehenen Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz ebenso ausweist wie sichere Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Radschnellverbindungen.

› In fünf Jahren haben alle Hauptverkehrsstraßen eine sichere Radinfrastruktur. Bis jetzt hat nur rund die Hälfte der 1.600 km Hauptverkehrsstraßen in Berlin überhaupt eine Radfahrinfrastruktur.

› Der Senat erstellt und beschließt unverzüglich ein neues Verkehrssicherheitsprogramm, das dem gesetzlichen Anspruch der „Vision Zero“ gerecht wird. Das Mobilitätsgesetz schreibt die „Vision Zero“, das Ziel von null Verkehrstoten und null Schwerverletzten, vor. Das VSP wird veröffentlicht, jährlich evaluiert und angepasst. Das bisherige VSP ist am 31.12.2020 ausgelaufen.

Sind Radwege breit und vom Kfz-Verkehr geschützt, steigen Groß und Klein gerne aufs Rad.

1.2 Berliner Verwaltungshandeln effektiver machen

› Berlin erhöht seine jährlichen Pro-Kopf-Ausgaben für den Radverkehr. Im internationalen Vergleich hinkt Berlin weit hinterher (Berlin hat 2018 pro Kopf 4,70 € für den Radverkehr ausgegeben, während bspw. Amsterdam und Kopenhagen im selben Jahr pro Kopf 11,00 € bzw. 35,60 € investiert haben.) Berlin hat hohen Nachholbedarf und sollte die jährlichen Ausgaben bis 2026 mindestens verdreifachen.

› Um kostengünstiger und schneller im Sinne des Mobilitätsgesetzes agieren zu können, erproben Senat und

Bezirke im Rahmen der gültigen Haushaltsordnung agile Verfahren in der Verwaltung. Dazu gehört die Einrichtung weiterer Pop-Up-Radwege und Pop-Up-Fahrradstraßen, die anschließend verstetigt werden.

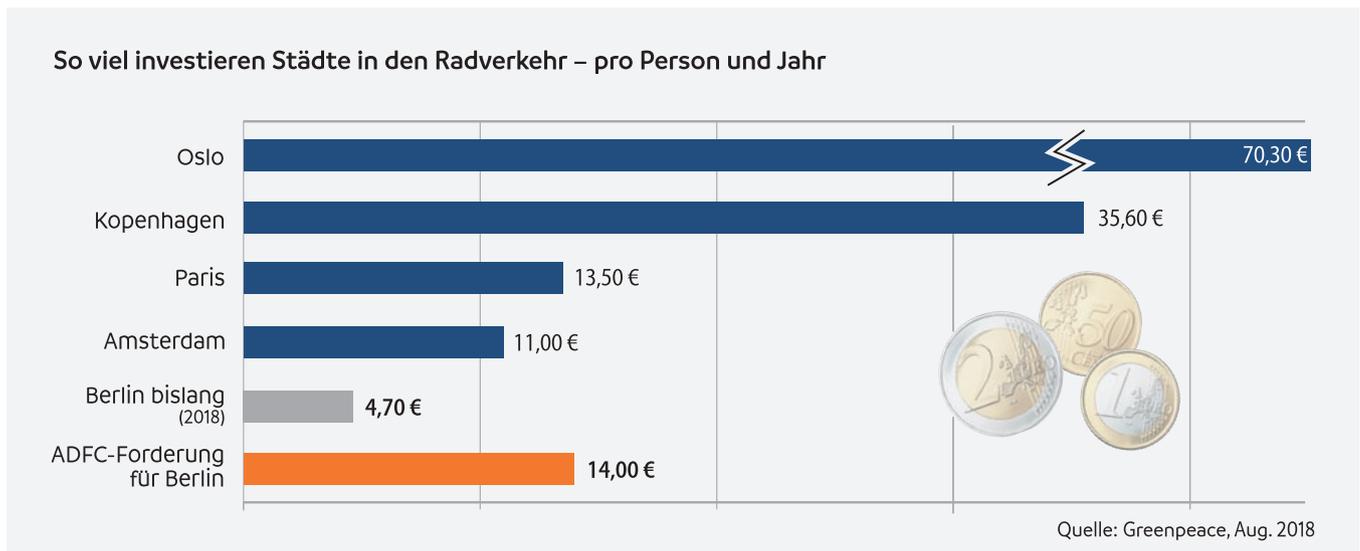
› In den Bezirken wird das Personal in den Tiefbauämtern kurzfristig aufgestockt. Mehr Personal ist nötig, da die derzeitigen Kapazitäten nicht einmal ausreichen, um den Instandhaltungstau abzubauen. Für die Umsetzung der Verkehrswende müssen viele Straßen in großem Umfang umgebaut werden. Das ist nur möglich,

wenn den Tiefbauämtern mindestens für die nächste Dekade deutlich mehr Personal zur Verfügung steht. Instandhaltung und Straßenumbau müssen gleichzeitig bearbeitet werden können.

- › In der Senatsverkehrsverwaltung wird das vorhandene Personal für die Umsetzung der Verkehrswende eingesetzt und entsprechend dem Bedarf aufgestockt.
- › Der Senat ergreift kurzfristig Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit in Berlin zu erhöhen und dem Ziel der „Vision Zero“ gerecht zu werden. Der Zeitraum, der für Änderungen an Lichtzeichenanlagen erforderlich ist, muss signifikant verkürzt werden. Dies kann z.B. durch Vertragsänderungen mit dem Generalübernehmer oder Prozessvereinfachungen erreicht werden.
- › Der Senat wertet die Unfallkommission auf: durch Aufstockung des Personals, Erweiterung von Kompetenzen und Einführung einer Berichterstattungspflicht an die Staatssekretär*innen.
- › Um eine schnellere Umsetzung des Mobilitätsgesetzes zu gewährleisten, werden Planung, Anordnung, Umsetzung und Unterhalt von Neubau, Ausbau und Umbau von Radinfrastruktur (Radschnellverbindungen, Vorrangnetz und Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen) in ei-

ner senats- und bezirksübergreifenden Organisationseinheit (z. B. infraVelo) gebündelt. Diese Organisation wird mit dem für die Umsetzung notwendigen Personal, Finanzen und Kompetenzen ausgestattet.

- › Um mehr Bewerber*innen zu finden, wird der Stellenbesetzungsprozess auf Bezirks- und Landesebene strenger gestaltet, Ungleichheiten zwischen Senat und Bezirken bei der Bewertung der Stellen werden aufgelöst.
- › Um Partizipation und Bürgerbeteiligung ergebnisoffen zu gestalten, spricht der Senat die relevanten Verbände sowie die allgemeine Öffentlichkeit frühzeitig und möglichst zielgruppendifferenziert an. Um Inklusion sicherzustellen, findet die Ansprache übergreifend statt und ist als aufsuchende Beteiligung (nicht angebotsorientiert) organisiert. Die Planungs- und Entscheidungsprozesse – und ihre Grenzen – werden transparent kommuniziert. Ziel ist eine partnerschaftliche Kooperation, bei der die Beteiligten mitentscheiden können.
- › In allen Bezirken gibt es digitale Beteiligungsmöglichkeiten für Anwohner*innen im Bereich Verkehrswende, bspw. kann man den Bedarf an Fahrradbügel (oder von Bänken, Sitzflächen mit Tischen, Grünflächen, Spielplätzen) unkompliziert digital im Bezirksamt melden.



1.3 Die Verkehrswende bundesweit denken

- › Das Land Berlin setzt sich über eine Bundesratsinitiative weiter dafür ein, dass die Höchstgeschwindigkeit in Städten von Tempo 50 auf Tempo 30 gesenkt wird.
- › Das Land Berlin setzt sich weiterhin für die frühzeitige Einführung von verpflichtenden Abbiegeassistenten mit Kollisionserkennung und Not-Stopp ein – sowohl für

neue als auch für bereits zugelassene Lkw sowie Busse im Linien- und Gelegenheitsverkehr.

- › Das Land Berlin setzt sich dafür ein, das StVG so zu ändern, dass Lkw ohne Abbiegeassistenten nicht mehr in geschlossene Ortschaften einfahren dürfen.



Ein Pkw verbraucht 12 m² – werden die Straßen frei für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende, kommen mehr Menschen von A nach B.

2. Abkehr von der autogerechten Stadt

2.1 Stadt revitalisieren (Umbauprojekte)

- › Damit Menschen stadtweit die Vorteile von lebendigen, autofreien Kiezen erleben können, erproben Senat und Bezirke in jedem Bezirk autofreie und autoreduzierte Begegnungsorte ähnlich der Friedrichstraße.
- › Die Bezirke fördern aktiv lebendige, autofreie Kieze und stoppen den Durchgangsverkehr, zum Beispiel durch modale Filter in den Nebenstraßen (etwa nach dem Beispiel der Diagonalsperre im Samariterkiez).
- › Der Senat fördert aktiv lebendige, autofreie Kieze, indem er in Zusammenarbeit mit den Bezirken in den kommenden fünf Jahren mindestens fünf Kiezblocks pro Bezirk nach dem Vorbild von Barcelona erprobt.
- › Der Senat investiert nicht weiter in den Ausbau von Schnellstraßen: Die Lärmsanierung bestehender Berliner Autobahnen und die Instandhaltung derer hat Priorität vor jedem Neubau.
- › Der Senat setzt sich dafür ein, dass der Weiterbau der A100 ersatzlos aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wird. Berlin hat bereits ein sehr dichtes Straßen- und Schienennetz.
- › Schnellstraßen und Autobahnen werden sukzessive rückgebaut. Zum Beispiel:

 - Rückbau der autobahnartigen Ost-West-Achse (Kaiserdamm – Bismarckstr. – Straße des 17. Juni) auf max. zwei Kfz-Streifen pro Richtung und Herstellung einer Radschnellverbindung sowie Wiederherstellung der Doppelallee.
 - Rückbau der A104 (Breitenbachplatz).
- › Als Auflage für alle Großbauprojekte im Bereich Wohnen und Gewerbe gilt: Der Radverkehr wird mitgedacht. Neue Wohn- und Gewerbegebiete müssen über sichere Radverkehrsanlagen an die angrenzenden Quartiere angeschlossen werden und es werden ausreichend Abstellmöglichkeiten für (Lasten-)Räder bereitgestellt. Dazu gehören z. B. die neuen Stadtquartiere:

 - Schumacher Quartier, Reinickendorf
 - Wasserstadt Oberhavel, Spandau
 - Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Köpenick
- › Der Senat bessert bei dem Großbauprojekt BER in puncto Radverkehr nach: Um den ca. 80.000 Pendler*innen eine sichere An- und Abreise auch per Rad zu ermöglichen, wird der südliche Radschnellweg in Berlin (Y-Trasse) über Adlershof hinaus geplant und so der Lückenschluss bis zur Landesgrenze gesichert.
- › Als Auflage für Brückenneu- und -umplanungen gilt: Pro Fahrtrichtung erhalten sie einen separaten Streifen für den Radverkehr. Beispiele für die kommenden Jahre sind:

 - Eisenbrücke, Treptow
 - Mühlendammbrücke, Mitte
 - Lange Brücke, Köpenick
 - Rudolf-Wissell-Brücke, Charlottenburg

2.2 Kfz-Verkehr reduzieren und entschleunigen

› Der Senat reduziert aktiv den Kfz-Verkehr: In den nächsten zehn Jahren wird so die Zahl der Kfz in der Stadt halbiert.

› Der Senat beschließt ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit fossilen Verbrennungsmotoren, das spätestens ab 2030 gilt.

› Senat und Bezirke wandeln im öffentlichen Raum bis 2030 pro Jahr 60.000 Kfz-Parkplätze um, sodass Platz für eine menschengerechte Umgestaltung frei wird.

- Der Senat wandelt öffentliche Parkplätze an Hauptverkehrsstraßen in Flächen für breite Radverkehrsanlagen und Grünflächen (Bodenentsiegelung, Bäume) um.
- Die Bezirke bauen Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten von breiteren, separaten Geh- und Radwegen, Grün-, Spiel-, Sport- und Gemeinschaftsflächen (z.B. auch Gastronomie oder Bänke und andere Stadtmöbel im Seitenraum) zurück. Die Flächengewinnung schafft Synergien für eine verbesserte Aufenthalts- und Lebensqualität in den Kiezen.

Diese Maßnahmen werden als Teil des Koalitionsvertrags in einem Plan verbindlich festgelegt und veröffentlicht. Die Zwischenziele und -ergebnisse werden innerhalb der Legislaturperiode regelmäßig überprüft und angepasst.

› Die Bezirke bewirtschaften den öffentlichen Parkraum innerhalb der Umweltzone ab sofort flächendeckend. Spätestens ab 2023 wird die Parkraumbewirtschaftung über die Umweltzone hinaus sukzessive ausgeweitet. Der Senat erhöht die Parkgebühren deutlich; Parken im

Stadtzentrum ist nicht billiger als eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

› Der Senat verteuert ab sofort den Anwohnerparkausweis auf mindestens 240 € pro Jahr bzw. so, dass der rechtliche Rahmen bis zum Maximum ausgeschöpft wird. Die Kosten eines Anwohnerparkausweises nähern sich so schrittweise den Kosten für einen Pkw-Stellplatz in einem Parkhaus an.

› Senat und Bezirke reduzieren „Elterntaxi-Fahrten“, indem berlinweit das Konzept „Schulstraßen“ nach Wiener Vorbild eingeführt wird. Dies beinhaltet ein temporäres Durchfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr 30 Minuten vor Schulbeginn und nach Unterrichtsende.

› Berlin schöpft im Rahmen seiner Landeszuständigkeit in der Straßengesetzgebung die Möglichkeiten voll und umfangreich stadtweit aus, um die Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und für Verkehrsberuhigung zu sorgen. Darunter fallen etwa das Herauslösen von Straßen aus dem Hauptverkehrsnetz und das Ausweisen von längeren Tempo-30-Abschnitten zum Zweck der Schulwegsicherheit, der Luftreinhaltung oder des Lärmschutzes.

› Senat und Bezirke erhöhen die Kontrolldichte von Polizei und Ordnungsämtern, um die Einhaltung bestehender und neu angeordneter Verkehrsregeln sicherzustellen.



Autos raus, Leben rein. Paris, Wien, Madrid zeigen bereits: Wer den Kfz-Verkehr aktiv einschränkt, schafft mehr Lebensqualität für alle.

3. Infrastrukturelle Maßnahmen für den Radverkehr



Mit Fahrradstraßen löst man mehrere Probleme auf einmal. Weil sie schnell und kostengünstig umsetzbar sind, können mit ihnen ganze Radverkehrsnetze kurzfristig neu hergestellt und bestehende Lücken geschlossen werden. Die Fahrradstraßen werden besonders attraktiv für Radfahrende, wenn sie Vorfahrt vor kreuzenden Nebenstraßen bekommen. Schleichverkehre werden durch Maßnahmen wie Poller unterbunden. So entlasten Fahrradstraßen Kieze von Durchgangs- und Parksuchverkehr, die Verkehrssicherheit nimmt zu.

3.1 Radnetz auf die Straße bringen

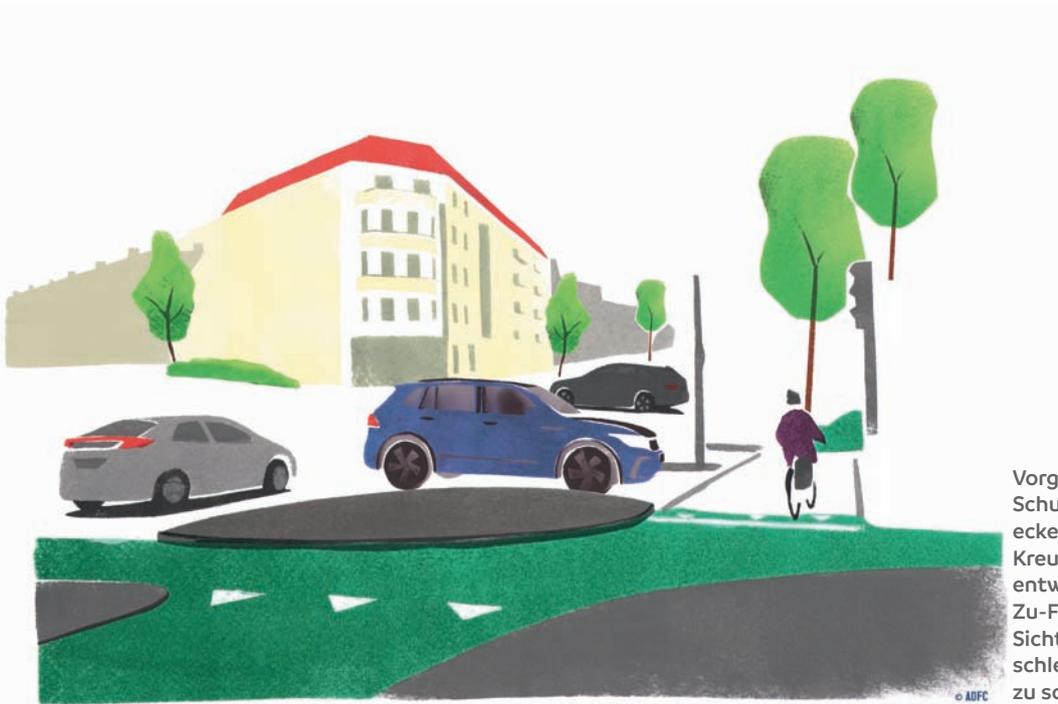
- › Im Vorrangnetz des Radnetzes wird die Geschwindigkeit des Radverkehrs bei der koordinierten Ampelschaltung (Grüne Welle) so einbezogen, dass mindestens zwei signalisierte Kreuzungen nacheinander ohne Halt passiert werden können. Die Grüne Welle soll den Radfahrenden in geeigneter Weise angezeigt werden.
- › Dem Ziel, 100 km RSV zu schaffen, rückt Berlin in den kommenden fünf Jahren näher, indem die infraVelo Schritt für Schritt Teilstrecken in Betrieb nimmt.
- › Der Senat gestaltet Radfahrstreifen an HVS so, dass sie ausreichend Breite aufweisen, damit sie auch Lastenrädern oder Rädern mit Kinderanhängern Platz für Überholvorgänge bieten.
- › Die Bezirke gestalten Fahrradstraßen und Nebenstraßen so, dass der motorisierte Verkehr, außer Ziel- und Quellverkehr (Anwohner*innen), unterbleibt. Fahrradstraßen werden gegen die unberechtigte Nutzung durch Kfz-Fahrende durch bauliche Elemente sowie Aufklärungskampagnen für Autofahrende sicher gemacht.
- › Gute Radverkehrsanlagen brauchen keine Benutzungspflicht. Die Abschnitte mit angeordneter Radwegbenutzungspflicht werden vom Senat überprüft: Bei einer nicht regelkonformen RVA wird die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben – oder die Radverkehrsanlage wird so nachgebessert, dass sie den Kriterien einer benutzungspflichtigen RVA genügt. Nicht regelkonforme Anordnungen werden aufgehoben.
- › Die Bezirke erarbeiten Lösungen für den Radverkehr in Straßen mit Kopfsteinpflaster, das schließt Neu- oder Teilasphaltierung bzw. die Glättung ein.

3.2 Rad- und Fußverkehr zusammendenken

- › Bei der Errichtung von neuen RVA achten Senat und Bezirke auf eine konfliktarme Führung für den Fuß- und Radverkehr. Fußgänger*innen aller Altersgruppen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität genießen dabei einen besonderen Schutz. Bei (baulichen) Umgestaltungen werden Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr erarbeitet.
- › Im stadtweiten Radnetz können RSV auch durch Grünanlagen führen. Nicht jede Grünanlage wird auch als Park oder Erholungsgebiet genutzt. Wo dies jedoch der Fall ist, stellt die infraVelo den Schutz von zu Fuß Gehenden bspw. über bauliche Trennelemente sicher.
- › Senat und Bezirke gestalten Radverkehrsanlagen so breit, dass der Überholvorgang der Radfahrenden nicht zu Lasten von zu Fuß Gehenden erfolgt.

3.3 Kreuzungen umgestalten

- › Der Senat erprobt an Hauptverkehrsstraßen Elemente geschützter Kreuzungen nach niederländischem Vorbild, veröffentlicht die Evaluation und leitet aus den Erkenntnissen weitere Maßnahmen ab, die bis 2026 ergriffen werden.
- › Der Senat sichert Kreuzungen durch eine getrennte Signalisierung des Rechtsabbiegeverkehrs von geradeaus fahrendem Radverkehr. Priorität bei der Umsetzung haben dabei Knotenpunkte, an denen sich in den vergangenen Jahren Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und Radfahrenden bzw. Fußgänger*innen ereigneten. Diese erhalten sofort eine getrennte Signalisierung. Bis zur Umgestaltung der Ampelanlage gilt ein Rechtsabbiegeverbot für alle Kfz, das konsequent überwacht wird. Kriterium für die Festlegung der Reihenfolge aller anderen Knotenpunkte, an denen die Ampelanlage umgestellt werden muss, ist die Menge des Lkw-Verkehrs: je mehr Lkw-Verkehr, desto dringlicher die Umsetzung.
- › Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden richtet der Senat an allen geeigneten Zufahrten zu LSA-geregelten Knoten aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) ein. Diese aufgeweiteten Radaufstellstreifen sowie die hinleitenden Radfurten werden farbig markiert.
- › Der Senat baut zweistreifiges Kfz-Abbiegen dort zurück, wo keine getrennte Signalisierung für ungeschützte Verkehrsteilnehmende vorhanden ist.



Vorgezogene Haltelinien und Schutzinseln an den Kreuzungsecken: Das Niederländische Kreuzungsmodell wurde entwickelt, um Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende durch bessere Sichtbeziehungen und entschleunigten Kfz-Abbiegeverkehr zu schützen.

- › Die Bezirke sorgen für sichere Kreuzungen, indem Fahrradabstellbügel an Knotenpunkten im Nebenstraßennetz angebracht und so die Sichtbeziehungen verbessert werden.
- › An Kreuzungen, wo keine Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten sind, implementiert der Senat den mit der StVO-Novelle 2020 neu eingeführten Grünpfeil zum Rechtsabbiegen für Radfahrende bei roter Ampel.

3.4 Illegales Halten und Parken von Kfz beenden

- › Der Senat gestaltet Radverkehrsanlagen auch durch bauliche Maßnahmen so, dass das illegale Befahren und Beparken unterbleibt.
- › Die Bezirke richten in Straßen mit Einzelhandelskonzentration in regelmäßigen Abständen Ladezonen ein. Die Ladezonen werden durch regelmäßige Kontrollen vom Ordnungsamt und von der Polizei freigehalten oder mit baulichen Maßnahmen (versenkbare Poller) gegen Falschparken geschützt.
- › Die Bezirke und Polizei schrecken Falschparker*innen durch eine deutlich höhere Kontrolldichte und vermehrtes Umsetzen von Kfz ab.
- › Der Senat sorgt mit Aufklärungsarbeit für mehr Bewusstsein bei Autofahrenden, damit sie andere Verkehrsteilnehmende durch Parken und Halten in zweiter Reihe nicht behindern oder gefährden.

3.5 Fahrradparken verbessern

- › Jeder Bezirk evaluiert mind. alle fünf Jahre die Zahl und den Bedarf an Fahrradparkplätzen. Daraus leitet er einen Maßnahmenplan ab.
- › Die Bezirke errichten in allen Gebieten mit starkem Einkaufsverkehr (Supermärkte, Einkaufszentren, Einkaufsstraßen) eingangsnah und ausreichend Fahrradbügel und Stellplätze für Lastenräder.
- › Die Bezirke setzen in Wohngebieten – insbesondere im verdichteten Altbaubestand, wo auf den Grundstücken keine sicheren Abstellmöglichkeiten vorhanden sind – Fahrradbügel systematisch zur Prävention gegen Falschparken ein, z.B. im Kreuzungsbereich, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.
- › Senat und Bezirke errichten Fahrradstellplätze vorrangig am Fahrbahnrand. Nur wenn es auf der Fahrbahn

nicht möglich ist, wird auf den Unterstreifen von Gehwegen ausgewichen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden nur dann auf Gehwegen eingerichtet, wenn eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 3,5m erhalten bleibt. Dies gilt auch für Bike-Sharing-Stationen.

› Senat und Bezirke ermöglichen sicheres und komfortables Fahrradparken auch für die zunehmende Zahl an Spezialrädern, Lastenfahrrädern oder Fahrrädern mit Anhänger.

› Der Senat macht überdachte Fahrradstellplätze und ausgewiesene Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Anhänger zur Auflage bei Neubauten. Bei baugenehmigungspflichtigen Änderungen am Gebäude und bei Nutzungsänderungen sind Fahrradabstellanlagen analog zu Neubauten zu errichten.

› Die Art, wie Wohnorte gestaltet sind, beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen. Im Baugenehmigungsverfahren sind deshalb die gemäß AV Stellplätze vorzusehenden Fahrradabstellanlagen nachzuweisen. Die Umsetzung wird nach Abschluss der Baumaßnahme bei Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten durch die Genehmigungsbehörde überprüft.

› Der Senat legt für Bestandsgebäude ein Förderprogramm zur Errichtung von Fahrradstellplätzen auf. Die zu errichtende Anzahl und die qualitativen wie quantitativen Mindestanforderungen werden analog zur AV Stellplätze geprüft und umgesetzt.



Wohnen leitet Mobilität: Steht das (Lasten)rad sicher und praktisch vor der Tür, nutzen Menschen gerne ihr klimafreundliches Verkehrsmittel.

› Die Bezirke machen in Abstimmung mit dem Senat Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Auflage an Schulen und Kitas. Umfangreiche Abstellmöglichkeiten schaffen Anreize, den Weg zu Schule und Kita mit dem Fahrrad zurückzulegen.

3.6 Intermodalität: Radverkehr und öffentlichen Verkehr zusammendenken

› Die infraVelo richtet an Bahnhöfen, die in besonderer Weise intermodale Schnittstellen für Pendler*innen sind (z. B. Ostkreuz, Gesundbrunnen, Südkreuz oder Spandau), Radstationen ein. Radstationen sind qualitätszertifizierte Fahrradparkhäuser mit Aufsicht und Service. Bis 2026 werden mindestens fünf Radstationen in Betrieb genommen.

› Der Senat und die Bezirke schaffen an allen U- und S-Bahnhöfen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um intermodales Verkehrsverhalten zu fördern. Es stehen ebenfalls ausreichend Parkplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger zur Verfügung.

› Der Senat weitet Bike-Sharing-Angebote auf ganz Berlin aus, damit multimodale Wegeketten auch in den Außenbezirken zu einer attraktiven Option werden. Der Senat baut das Bike-Sharing auch im Angebot aus, z.B.

indem familienfreundliche Räder mit Kindersitz in den Bestand aufgenommen werden.

› Die BVG erprobt die Fahrradmitnahme in Linienbussen und lernt aus Erfahrungen anderer Städte. Der Schwerpunkt liegt dabei zunächst auf Buslinien am Stadtrand und/oder zu Tagesrandzeiten.

› Der VBB setzt das Programm „Rad im Regio“ fort und erweitert das Angebot auf weitere Linien.

› Der VBB trennt Fahrradstellbereiche und Sitzbereiche in S-Bahnen besser voneinander ab.

› Der VBB sorgt für eine bedarfsgerechte Angebotsverdichtung (für Reisende mit und ohne Fahrrad) im Ausflugsverkehr, etwa in Richtung Ostsee, Seenplatte, Spreewald oder Fläming.



Ist auch die Polizei auf dem Fahrrad unterwegs, hat das gleich mehrere Vorteile. So setzt die Stadt ein sichtbares Zeichen dafür, dass Radfahrende für sie ernstzunehmende Verkehrsteilnehmende sind. Die Beamt*innen profitieren dadurch, dass sie in der Praxis nun die Perspektive Jener einnehmen, die sie schützen sollen. Sie sind zudem näher dran am Menschen, weil sie nicht von der Karosserie eines Streifenwagens verdeckt werden.

4. Förderung des Radverkehrs durch die Polizei

- › Der Senat weitet die Fahrradstaffel der Polizei auf ganz Berlin aus und verstärkt sie bis zum Ende der Legislaturperiode auf mindestens 400 Personen.
- › Die Polizei ahndet, wie Ordnungsämter und BVG, das Falschparken auf Bussonderfahrstreifen, an Haltestellen, auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen unterschiedslos, insbesondere durch vermehrtes Umsetzen von Kfz.
- › Die Polizei stoppt die Tolerierung von falschparkendem Wirtschaftsverkehr („Berliner Linie“) und hält Lieferzonen durch regelmäßige Kontrollen und Umsetzen regelwidrig parkender Fahrzeuge frei.
- › In Berlin wurden im Jahr 2020 im Schnitt pro Tag mehr als 80 Fahrräder gestohlen. Die Aufklärungsquote der Polizei lag bei 4–5 Prozent. Zur Verbesserung dieser Quote richtet die Polizei Berlin ab 2022 eine „Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl“ ein. Diese ist zentral dafür zuständig, Fahrraddiebstähle auszuwerten und zu verfolgen und implementiert auch Präventionsstrategien.
- › Ist bei einer Unfallstelle mit Getöteten und Schwerverletzten nicht auszuschließen, dass die Gestaltung der Infrastruktur maßgeblich zur Unfallursache beigetragen hat, sorgt der Senat sowohl durch kurzfristige Maßnahmen (Sperrung der Straßenabschnitte oder Kreuzungen, Rechtsabbiegeverbot o.ä.) als auch durch eine langfristige Umgestaltung für mehr Sicherheit. Die Polizei überwacht die kurzfristig angeordneten Maßnahmen unverzüglich und kontinuierlich. Die Unfallstelle selbst wird innerhalb von fünf Jahren umgestaltet.
- › Die Polizei weitet die Verkehrskontrollen in ganz Berlin deutlich aus. Ein besonderes Augenmerk legt sie dabei auf Geschwindigkeitskontrollen in Tempo-30-Zonen sowie im Nebenstraßennetz, wo ein Großteil des Radverkehrs stattfindet. Die dafür zuständigen Einheiten der

Polizei werden ggf. vergrößert und es werden zusätzliche geeignete Geräte (Blitzer, etc.) angeschafft. Es werden deutlich mehr Anhängerblitzer angebracht.

› Nach Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten ermittelt die Staatsanwaltschaft konsequent: Der/Die Fahrer*in wird auch auf Fahrtauglichkeit, Gesundheitszu-

stand, berauschende Substanzen, Medikamenteneinfluss und Sehhilfen überprüft. Das Fahrzeug wird überprüft und es wird ausgewertet, ob der/die Fahrer*in beim Fahren Kommunikationsgeräte wie Mobiltelefone bzw. Navigationsgeräte bedient hat. Bei beruflich tätigen Kraftfahrer*innen wird auch der Betrieb des Arbeitgebers dahingehend komplett überprüft.



Durch gute Öffentlichkeitsarbeit können Gruppen für das Radfahren gewonnen werden, die derzeit gewohnheitsmäßig mit dem Auto unterwegs sind. Leihradssysteme mit gewöhnlichen Fahrrädern aber insbesondere auch mit Lastenrädern können dabei eine wichtige Rolle spielen.

5. Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

› Berlin nimmt auch in den nächsten fünf Jahren an der Kampagne „Stadtradeln“ teil und verbindet sie mit Anreizen, auf Autofahrten zu verzichten.

› Senat und Bezirke investieren in Werbekampagnen für den Radverkehr, das beinhaltet bspw. die Zusammenarbeit mit Prominenten und Influencer*innen oder Kampagnen, die den Perspektivwechsel zwischen Windschutzscheibe und Lenker fördern sollen.

› Gewohnheiten prägen Verhalten: Der Senat unterstützt die klimafreundliche Mobilität von Neubürger*innen mit einem Neubürger*innenpaket zur Verkehrswende. Dieses beinhaltet bspw. Monatstickets für die BVG und Nextbike sowie bezirkliche Angebote.

› Der Senat verstärkt die Kampagne „1,5m-Abstand zwischen Kfz- und Radverkehr“ auf Bussen.

› Ein Lastenrad kann ein Kfz ersetzen: Der Senat setzt einen Anreiz zum Umstieg, indem er ein über mehrere

Jahre laufendes Lastenradförderprogramm auflegt. Das Fördervolumen pro Lastenrad beträgt mind. 30 Prozent des Kaufpreises (mit Festlegung eines Maximalbetrags).

› Die infraVelo stattet alle Radverkehrszählstellen mit Dialogdisplay aus.

› Die Bezirke statten stark frequentierte Knotenpunkte des Fahrradvorrangnetzes mit Fahrradpumpstationen aus (mindestens drei pro Bezirk).

› Der Senat erhöht stadtweit die Zahl der Fahrradwegweiser, insbesondere an Kreuzungen von Fahrradrouten (sowohl touristischer Wege als auch des Radnetzes), und stellt eine kohärente Wegweisung sicher.

› Berlin stellt die durch die Stadt führenden Abschnitte größerer touristischer Radrouten bis 2025 fertig (z.B. den Radweg Berlin-Leipzig im Süden der Stadt oder den Spree-Radweg in Charlottenburg und Spandau).



Wirtschafts- und Lieferverkehr wachsen: Setzt Berlin auf klimafreundlichen Transport, kann die Stadt den Verkehrsanstieg bewältigen.

6. Förderung des Radverkehrs im Wirtschaftsverkehr

- › Der Senat legt ein Ziel für den Radverkehrsanteil im Wirtschaftsverkehr fest und verankert diese Zielvorgabe inklusive entsprechender Maßnahmenpakete in den relevanten verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Strategien.
- › Der Senat richtet in Zusammenarbeit mit den Bezirken in jedem Bezirk in den kommenden fünf Jahren mindestens drei City-Hubs ein.
- › Durch Umwandlung des bisher durch den motorisierten Individualverkehr besetzten Straßenraumes werden attraktive Umschlagplätze und flächendeckend Lieferzonen für kombinierte Verkehre mit Lastenradanteil eingerichtet. Um auf der letzten Meile die Stadtverträglichkeit der Zustellung und eine Fairness im Wettbewerb sicherzustellen, wird dieser Zustellungsabschnitt konzessioniert.
- › Der Senat erarbeitet ein klimafreundliches Logistikkonzept, führt White Label-Lösungen (Logistikangebote, die offen für alle Nutzer*innen sind) ein und errichtet Anbieterneutrale Mikro-Depots (Micro Hubs) im Berliner Stadtgebiet. Dabei setzt er auf intermodale Lösungen (z.B. durch Kombination Bus/Tram), um unnötige und gefährliche Lkw-Fahrten zu vermeiden.
- › Der Senat bevorzugt bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen Unternehmen, die ihre Leistungen mit intermodalen, lastenradbasierten Logistikkonzepten erbringen.
- › Berliner Firmen und Ämter sorgen für ein klimafreundliches betriebliches Mobilitätsmanagement: Mitarbeitende sollen dazu motiviert werden, ihre dienstlichen Wege nicht mit dem Kfz zurückzulegen.
- › Der Senat richtet eine Beratungsstelle für die Umstellung betrieblicher Logistik ein, die sich im Besonderen an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) richtet. Der Senat betreibt außerdem eine dauerhafte Beratungsstelle für kleinere und mittlere Unternehmen zum Einsatz von Lastenrädern und Velotaxis, inklusive umfangreicher Testmöglichkeiten.

7. Förderung des Radverkehrs bei Mobilitätserziehung und Mobilitätsbildung

- › Der Senat fördert den Wissensaufbau im Bereich Verkehrswende, indem eine Fahrrad-Professur beispielsweise an der TU Berlin sowie ein Master-Studiengang „Urbane Verkehrswende“ eingerichtet werden.
- › Der Senat und die Bezirke fördern aktiv die Erlebbarkeit von nachhaltiger Mobilität für relevante Stakeholder, z.B. mit Fahrradtouren für Abgeordnete und Mitarbeitende in den Verkehrsverwaltungen (analog zur Parlamentarischen Radtour des ADFC und zu den Stadtspaziergängen in Stadterneuerungsgebieten).
- › Der Senat verstärkt die Zusammenarbeit mit außerschulischen Bildungsträgern für die Umsetzung des Rahmenlehrplans im Bereich Verkehrs- und Mobilitätserziehung und stellt Gelder hierfür in einem Mobilitätsfonds bereit.
- › Der Senat und die Bezirke stellen Mittel für Lastenräder sowie Fahrradselbsthilfwerkstätten (SHW) an Schulen bereit. Schulen stellen Lehrkräfte von Unterrichtsstunden frei für Fahrrad-AGs und SHW, sodass dies kein ehrenamtliches Engagement von Lehrkräften sein muss, sondern anerkannter Teil von Mobilitätserziehung wird. Für die Mobilitätserziehung werden Abminderungsstunden

den eingeplant. Personalkosten von außerschulischen Bildungsträgern für Mobilitätserziehung können auch über den Mobilitätsfonds abgerufen werden.

- › Senat und Bezirke fördern Jugendverkehrsschulen und andere Initiativen zur Erlernung des Fahrradfahrens. Die Polizei stellt sicher, dass die Jugendverkehrsschulen wie gewohnt weiter betrieben werden. Es wird eine zweite Stufe der schulischen Fahrradausbildung eingeführt. Hierfür bietet sich die 7. Klasse an, weil der Wechsel in die weiterführende Schule für viele Schüler*Innen einen neuen Schulweg bedeutet.
- › Der Senat und die Bezirke stellen zusätzlich zum schulischen Mobilitätsmanagement auch einen Mobilitätsfonds für Kinder- und Jugendeinrichtungen zur Verfügung, der eine einfache und unbürokratische Antragstellung zulässt.
- › Der Senat und die Bezirke richten einen Förderfonds für Lastenräder an Kitas ein: Gruppen von zehn Kindern können bspw. auf zwei Lastenrädern zu Spielplätzen gefahren werden, sodass vor allem für Kinderläden, die kein eigenes offenes Spielgelände haben, die Mobilität und Organisation von Kitagruppen erleichtert wird.





Über den ADFC Berlin

Der ADFC Berlin e.V. ist ein gemeinnütziger Verein mit mehr als 18.000 Mitgliedern. Wir setzen uns in Berlin für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs ein, für mehr Sicherheit und Umweltschutz im Verkehr. Wir wirken in die Berliner Politik, Gesellschaft und Medien ein, um die alltägliche Situation der Berliner*innen beim Radfahren substanziell zu verbessern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Mit der ADFC-Sternfahrt organisiert der ADFC Berlin jährlich die weltweit größte Fahrraddemonstration. Mit dem Projekt fLotte machen wir berlinweit über 150 Lastenräder zur kostenlosen Ausleihe verfügbar.

Alle Infos über unsere Arbeit unter:

www.adfc-berlin.de

www.radzeit.de

www.flotte-berlin.de

Twitter: @ADFC_Berlin

Facebook: @ADFC.Berlin

Instagram: @adfc_berlin

DU WÜNSCHST DIR EIN FAHRRADFREUNDLICHES BERLIN?



Unterstütze unsere Arbeit, damit die Verkehrswende schon **heute** beginnen kann: Werde jetzt ADFC-Mitglied!

www.adfc.de/sei-dabei/mitglied-werden



HERAUSGEBER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Berlin e.V. (ADFC Berlin)
Yorckstraße 25
10965 Berlin

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20

E-Mail: kontakt@adfc-berlin.de
Webseite: adfc-berlin.de

Produktion:
ADFC-Team Redaktion und Layout – Lisa Feitsch, Carolina Mazza, Philipp Poll
Druck – Möllerdruck

Bildnachweise:
Alle Illustrationen ADFC/april agentur GbR außer S. 7 (ADFC)