



Fahrrad
Berlin



RADVERKEHRSPLAN DES LANDES BERLIN (Radverkehrsplan Berlin – RVP) Anlagen

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung IV - Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

TITELBILD

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz/Ralf Rühmeier





INHALTSVERZEICHNIS


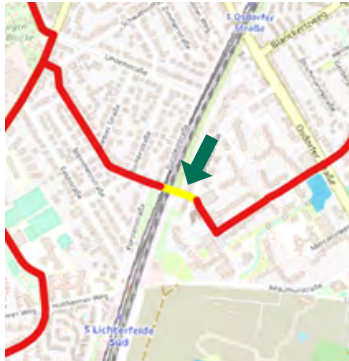



Anlage 1.1 - Liste wichtiger Streckenneubauten.....	4
Anlage 1.2 - Maßnahmenrepertoire zur Führung des Radverkehrs nach Knotenpunktart.....	11
Anlage 1.4 - Methodischer Ansatz für die Standort- und Potenzialanalyse zum Fahrradparken an S- und U-Bahnhöfen im Land Berlin	13
Anlage 1.5 - Muster-Bürgerbefragung Fahrradparken.....	19
Anlage 1.6 - Maßnahmenplan Radverkehrsplan	23





ANLAGE 1.1 - LISTE WICHTIGER STRECKENNEUBAUTEN




Grundkarten: © OpenStreetMap

RADVORRANGNETZ

Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
1	Bahn- und Kanalquerung Kieler Straße (Bezirk Mitte)	neue Bahn- und Kanalquerung zwischen Lehrter Straße und Kieler Straße	
2	Kanalbrücke Linkstraße (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)	neue Kanalbrücke in Verlängerung der Linkstraße in Richtung Gleisdreieck	
3	Spreebrücke Brommystraße (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)	neue Spreebrücke in Verlängerung der Brommystraße	
4	Anbindung Putlitzbrücke (Bezirk Mitte)	Anbindung zwischen Quitzowstraße und Putlitzbrücke für Radverkehr	

Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
5	Anbindung Weg am Schifffahrtskanal (Bezirk Reinickendorf)	Anbindung zwischen dem Weg und der General-Ganeval-Brücke (abhängig von zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen)	
6	Bahnquerung verlängerte Müllerstraße (Bezirk Steglitz-Zehlendorf)	fahradgerechter Ausbau der Bahnquerung zwischen den S-Bahnhöfen Osdorfer Straße und Lichterfelde Süd	
7	Querung Landsberger Allee bei Rebhuhnweg (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)	Verbindung zwischen Rebhuhnweg und Marzahner Promenade (niveaugleich)	
8	S-Bahn-Brücke nördlich Kurfürstendammbrücke (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf)	Brücke für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung von Georg-Wilhelm-Straße an Radschnellverbindung	
9	Bahnquerung Attilastraße (Bezirk Steglitz-Zehlendorf)	straßenparallele Bahnquerung Attilastraße für Fuß- und Radverkehr	

Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
10	Bahnquerung nördlich Yorckstraße (Bezirk Tempelhof-Schöneberg)	leistungsfähige Querung der Bahnlei-se für direkte Verbindung zwischen Bülowstraße und Hornstraße	
11	Brücke Bouchéstraße (Bezirk Neukölln)	Brücke über den Neuköllner Schifffahrtskanal in Verlängerung der Bouchéstraße	
12	Anbindung Grenzstraße (Bezirk Mitte)	Anbindung zwischen Grenzstraße und künftiger Radschnellverbindung	
13	Anbindung Berliner Straße (Bezirk Pankow)	Anbindung zwischen Berliner Straße und künftiger Radschnellverbindung (Rampe)	
14	Anbindung Stubenrauchstraße (Bezirk Treptow-Köpenick)	Anbindung zwischen Stubenrauchstraße/Massantebrücke und künftiger Radschnellverbindung (Rampe)	
15	Bahnquerung Grunewald (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf)	für Radverkehr befahrbare Bahnquerung am S-Bahnhof Grunewald	





Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
16	Gleisquerung Neue Wuhle (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)	Querung der S-Bahn-Gleise parallel zur Neuen Wuhle	
17	Gleisquerung Storkower Straße (Bezirk Pankow)	Querung der S-Bahn-Gleise in Verlängerung der Bötzowstraße zur Storkower Straße und Pieskower Weg	
18	Gleisquerung Nöldnerplatz (Bezirk Lichtenberg)	für Radverkehr befahrbare Querung der S-Bahn-Gleise am Haltepunkt Nöldnerplatz	

ERGÄNZUNGSNETZ

Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
1	Bahnquerung Klaustaler Straße (Bezirk Pankow)	Bahnquerung zwischen Klaustaler Straße und Retzbacher Weg, auch zur Anbindung der Radschnellverbindung	
2	Brücke Teltowkanal (Bezirk Neukölln)	Brücke über den Teltowkanal südlich des Hafens Britz Ost	


Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
3	Bahnquerung S-Bahnhof Mahlsdorf (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)	Bahnquerung westlich des S-Bahnhofs Mahlsdorf zwischen Neuenhagener Straße und Hörselbergstraße	
4	Bahnquerung Arnfriedweg (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)	Bahnquerung zwischen Arnfriedweg und Am Alten Flugplatz	
5	Bahnquerung Zobtener Straße (Bezirk Lichtenberg)	Bahnquerung westlich des Betriebsbahnhofs Rummelsburg (ehemaliger Fußgängertunnel)	
6	Querung A 114 Panke (Bezirk Pankow)	Querung der Autobahn A 114 nördlich des Anschlusses Pasewalker Straße	
7	Bahnquerung Benzstraße (Bezirk Tempelhof-Schöneberg)	Bahnquerung zwischen Stegerwaldstraße und Benzstraße	
8	Spreequerung Sophienwerderweg (Bezirk Spandau)	Querung der Spree zwischen Sophienwerderweg und Am Juliesturm	

Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
9	Bahnquerung Mehrower Allee (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)	Bahnquerung für Radverkehr zwischen Leunaer Straße und Mehrower Allee	
10	Bahnquerung Helsingforser Platz (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)	Bahnquerung (Betriebsgleise) zwischen An der Ostbahn und Helsingforser Platz	
11	Spreebrücke Plänterwald (Bezirk Treptow-Köpenick)	Spreebrücke zwischen Dammweg und Blockdammweg	
12	Rampe Kynaststraße (Bezirk Lichtenberg)	direkte Verbindung zwischen Kynaststraße und Marktstraße	
13	Rampe Jordanstraße (Bezirk Treptow-Köpenick)	direkte Verbindung zwischen Bouché- straße und RSV längs der Jordanstraße	
14	Rampe Kiefholzstraße (Bezirk Treptow-Köpenick)	direkte Verbindung zwischen Rad- schnellverbindung und Kiefholzstraße - Treptower Straße	

Lfd. Nr.	Stichwort und Lage	Vorhaben	Karte
15	Brücke Grimmnitzpark (Bezirk Spandau)	Brücke über Grimmnitzsee zwischen Park und Wochenendsiedlung Grimmnitzsee	
16	Spreebrücke Wilhelminenhofstraße (Bezirk Treptow-Köpenick)	Spreequering zwischen Wilhelminenhofstraße und Oberspreestraße	
17	Bahnquerung Igo-Etrich-Straße (Bezirk Treptow-Köpenick)	Bahnquerung zwischen Igo-Etrich-Straße und Adlergestell	
18	Bahnquerung S-Bahn-Halt Hirschgarten (Bezirk Treptow-Köpenick)	für Radverkehr befahrbare Bahnquerung zwischen Am Wiesenrain und Mittelheide westlich des S-Bahn-Halts Hirschgarten	

ANLAGE 1.2 - MAßNAHMENREPERTOIRE ZUR FÜHRUNG DES RADVERKEHRS NACH KNOTENPUNKTART

Hinweis zur Tabelle: Maßnahmen aus der ERA 2010; darüber hinausgehende Angaben in *kursiver* Darstellung

Knotenpunktarm und Abbiegebeziehung	Maßnahmen zur Führung und Sicherung des Radverkehrs (zum Teil kombinierbar)
I Knotenpunkte mit Rechts-vor-links-Regelung	
alle	Führung auf der Fahrbahn
II Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen	
übergeordnete Straße, Radverkehr nach rechts	keine speziellen Maßnahmen
übergeordnete Straße, Radverkehr geradeaus	Markierung der Furt bei Radfahrstreifen, Radwegen und Schutzstreifen sowie bei der Regelung „Gehweg/Radfahrende frei“ (nur in Ausnahmefällen anzuwenden) Radwegüberfahrt (Radweg bleibt baulich angehoben, abbiegender Verkehr quert diesen über Anrampung)
übergeordnete Straße, Radverkehr nach links	Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen (geteilte) Mittellinseln gemäß ERA (2010) als Aufstellraum für den links abbiegenden Radverkehr
untergeordnete Straße, Radverkehr nach rechts	keine speziellen Maßnahmen
untergeordnete Straße, Radverkehr geradeaus	Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen in den übergeordneten Knotenpunktarmen
untergeordnete Straße, Radverkehr nach links	in der Regel direktes Linksabbiegen
III Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage	
übergeordnete, durch längere Freigabezeiten begünstigte Straßen, Radverkehr nach rechts	freies Rechtsabbiegen des Radverkehrs über Radweg nach rechts außerhalb der Haltlinie gegebenenfalls in Kombination mit einem FGÜ <i>freies Rechtsabbiegen des Radverkehrs mittels</i>
	 <i>Zeichen 721 StVO</i> (Einsatz noch abhängig von den zukünftigen Hinweisen in der VwV StVO)
übergeordnete, durch längere Freigabezeiten begünstigte Straßen, Radverkehr geradeaus	Radfahrstreifen oder Radwege zum Vorbeifahren an wartenden Kraftfahrzeugen (bei Neuanlage in Berlin nicht mehr in der Verwendung)
	Markierung der Furt bei Radfahrstreifen, Radwegen und Schutzstreifen sowie bei der Regelung „Gehweg/Rad frei“ vorgezogene Haltlinien
	Verzicht auf freie Rechtsabbieger für den Kraftfahrzeugverkehr
	Fahrradschleuse
übergeordnete, durch längere Freigabezeiten begünstigte Straßen, Radverkehr nach links	Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen
	Linksabbiegestreifen für den Radverkehr
	Fahrradschleuse Diagonalqueren mit eigener Phase

Knotenpunktarm und Abbiegebeziehung	Maßnahmen zur Führung und Sicherung des Radverkehrs (zum Teil kombinierbar)
untergeordnete Straßen oder Abbiegestreifen mit geringen Freigabezeiten, Radverkehr nach rechts	Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege zum Vorbeifahren an wartenden Kraftfahrzeugen freies Rechtsabbiegen des Radverkehrs über Radweg nach rechts außerhalb der Haltlinie gegebenenfalls in Kombination mit einem FGÜ <i>freies Rechtsabbiegen des Radverkehrs mittels Zeichen 721 StVO</i>
untergeordnete Straßen mit geringen Freigabezeiten, Radverkehr geradeaus	Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege zum Vorbeifahren an wartenden Kraftfahrzeugen aufgeweiteter Radaufstellstreifen Fahrradschleuse
untergeordnete Straßen mit geringen Freigabezeiten, Radverkehr nach links	Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege zum Vorbeifahren an wartenden Kraftfahrzeugen direktes Linksabbiegen aufgeweiteter Radaufstellstreifen Fahrradschleuse
IV Minikreisverkehre	
Radverkehr nutzt Kreisfahrbahn mit	keine speziellen, da Fahrbahnführung auch in den Zu- und Abfahrten
V Kleine Kreisverkehre	
Radverkehr nutzt Kreisfahrbahn mit	Überführung vom Radweg und Radfahrstreifen der Zufahrt in Schutzstreifen, dieser endet vor Fahrbahnsteiler
Radverkehr auf umlaufenden Radwegen mit Bevorrechtigung	Furtmarkierung über die Zufahrten
Radverkehr auf umlaufenden Radwegen mit Nachrang (in der Regel außerorts)	keine Furtmarkierung, jedoch Zeichen 205 StVO am Radweg

ANLAGE 1.4 - METHODISCHER ANSATZ FÜR DIE STANDORT- UND POTENZIALANALYSE ZUM FAHRRADPARKEN AN S- UND U-BAHNHÖFEN IM LAND BERLIN

Methodik der Standort- und Potenzialanalyse

Mit dem Ziel, das Fahrradparken im Land Berlin zu verbessern, wurden 2018 bis 2020 an 279 S- und U-Bahnhöfen die Potenziale für das Fahrradparken analysiert. Die Analysen umfassten folgende Leistungen:

- Bestandsaufnahme Fahrradparken,
- Bedarfsermittlung an Fahrradstellplätzen für das Jahr 2030,
- Kunden-/Nutzerbefragung,
- Flächensuche und Kostenrahmen.

Die Bedarfsermittlung an Fahrradstellplätzen für das Jahr 2030 erfolgte nach einem methodischen Ansatz, der in den folgenden Abschnitten vorgestellt wird. Des Weiteren werden die Grundlagen für die Kunden-/Nutzerbefragung erläutert und in diesem Zusammenhang der Fragebogen vorgestellt. Abschließend wird auf die Flächensuche und die überschlägige Kostenermittlung für die Maßnahmenumsetzung eingegangen, zwei für die weitere Entwicklung der Standorte wichtige Komponenten.

Die nachfolgende Methodik kann für Bedarfsermittlungen an Zugangsstellen zum ÖV beziehungsweise weiteren Standorten, an denen das Fahrradparken ausgebaut werden soll, als Vorlage genutzt werden.

1 Bestandsaufnahme Fahrradparken

Bei einer Vor-Ort-Begehung wird an den Stationen der Bestand zum Fahrradparken aufgenommen und dokumentiert. Dazu werden innerhalb eines Radius von maximal 100 Metern um alle Zugänge zu den Stationen alle Fahrradabstellanlagen und ihre Merkmale (zum Beispiel Art der Abstellanlage, Anzahl der Fahrradstellplätze, Überdachung) fotografisch dokumentiert. Parallel werden die abgestellten Fahrräder differenziert nach an den Fahrradabstellanlagen abgestellten Rädern einschließlich der Wildparker gezählt.

Die Bestandsaufnahmen sollten in den Monaten Mai bis Oktober bei trockener Witterung und außerhalb der Ferienzeiten erfolgen. Um ein repräsentatives Ergebnis zu erhalten, werden die Erhebungen an den Wochentagen Montag bis Donnerstag im Zeitraum zwischen 09:00 Uhr und 16:00 Uhr durchgeführt. Die Erhebungen erfolgen an jedem Standort einmal.

2 Bedarfsermittlung und Erstellung der Prognose

Der Radverkehr ist von den verschiedenen Jahreszeiten abhängig. Damit eine Vergleichbarkeit der Zählungen gewährleistet werden kann, werden auf Basis von Vergleichszählungen im Winter Korrekturfaktoren ermittelt. Diese Faktoren werden wie folgt auf die Zählungen angewendet:

- Bei Zählungen in den Monaten April bis Oktober wird kein Korrekturfaktor angewendet.
- Bei Zählungen in den Monaten März und November wird ein Korrekturfaktor von 1,3 ($F_{1,3}$) angewendet.
- Bei Zählungen in den Monaten Dezember bis Februar wird ein Korrekturfaktor von 1,9 ($F_{1,9}$) angewendet.

Vor der Bedarfsermittlung ist die Anzahl abgestellter Räder mit dem Korrekturfaktor zu multiplizieren.

$$R_{2020} \times F_{1,3/1,9}$$

Die Basisprognose wird damit wie folgt erstellt:

$$R_{2020} [\text{gegebenenfalls mit } F_{1,3/1,9}] \times (F_{EW} \times F_{BR}) = R_{2030}$$

mit

- R_{2020} Anzahl abgestellter Räder 2020 (regulär abgestellte Räder + Wildparker)
- F_{EW} Faktor Zuwachs Einwohner nach Tabelle 1
- F_{BR} Faktor Steigerung Bike+Ride-Anteil von 3 auf 5 Prozent
- R_{2030} Prognose Anzahl abgestellter Räder 2030

Ergibt sich bei der Potenzialflächensuche die Option für ein Fahrradparkhaus und somit eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität, ist ein Wachstumspotenzial (Schattenpotenzial) auf die Basisprognose anzuwenden.

$$R_{2030} \times Z_{70\%} = RZ_{2030}$$

mit

- $Z_{70\%}$ Wachstumspotenzial von 70 Prozent = Faktor 1,7
- RZ_{2030} Basisprognose mal Faktor Wachstumspotenzial

Tabelle 1: Faktoren für Methodik nach Bezirken

Bezirk	Bevölkerungswachstum			Ziel Radverkehrsstrategie 2013: Steigerung Radverkehrsanteil als Zubringer zum ÖV	Summe
	EW nach Bezirken 31.12.2018'	Bevölkerungsprognose 2030'	Faktor Einwohnerzuwachs		
			F_{EW} [%]	F_{BR} [%]	$F_{EW} \times F_{BR}$ [%]
Mitte	383.457	399.000	104	167	173
Friedrichshain-Kreuzberg	289.120	303.000	105	167	175
Pankow	407.039	452.000	111	167	185
Charlottenburg-Wilmersdorf	341.327	342.000	100	167	167
Spandau	243.080	257.000	106	167	176
Steglitz-Zehlendorf	308.077	310.000	101	167	168
Tempelhof-Schöneberg	351.429	354.000	101	167	168
Neukölln	330.786	335.000	101	167	169
Treptow-Köpenick	269.775	295.000	109	167	182
Marzahn-Hellersdorf	268.739	288.000	107	167	179
Lichtenberg	290.493	313.000	108	167	180
Reinickendorf	264.826	277.000	105	167	174

2.1 Faktor für Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen sind hochwertige Verbindungen, die den Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs im Entfernungsbereich von etwa fünf bis über 20 Kilometer für den Radverkehr zu erschließen². Sie zielen damit auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel ab. Die typischen Entfernungen der Fahrradnutzung bei Bike+Ride liegt dagegen zwischen einem und sechs, mit einem Schwerpunkt bei einem bis drei Kilometern³.

Die künftigen Radschnellverbindungen werden auf Teilabschnitten voraussichtlich auch von Bike+Ride-Nutzerinnen und -Nutzern befahren. Wegen der

- unterschiedlichen Entfernungen und Fahrtweiten, auf die Radschnellverbindungen und Bike+Ride abzielen, und
- einem möglichen Fahrradparken auch an anderen S- oder U-Stationen im Umfeld der Radschnellverbindungen

wird für die oben genannten Stationen jedoch kein systematischer Zuschlag für die Bedarfsprognose angesetzt.

2.2 Faktor für Stadterweiterungsgebiete

Die typischen Entfernungen der Fahrradnutzung bei Bike+Ride liegt zwischen einem und sechs, mit einem Schwerpunkt bei einem bis drei Kilometern³. Wenn die Entfernung zwischen ÖPNV-Station und neuem Stadterweiterungsgebiet über einen bis sechs Kilometer liegt und parallel kein attraktives ÖPNV-Angebot zwischen den Erweiterungsgebieten und den S-Bahn-Stationen vorhanden ist, kann ein gesonderter Faktor für die Bedarfsprognose angesetzt werden.

3 Kunden-/Nutzerbefragung und Auswertung

Die Kunden- und Nutzerbefragung hat zum Ziel, die Verkehrsmittelwahl von Fahrgästen an den untersuchten Stationen zu untersuchen. Dabei sollten auch Informationen darüber gesammelt werden, in welcher Art und Weise der Bedarf für zusätzliche und insbesondere gesicherte Fahrradstellplätze an der jeweiligen Station aus Sicht der Fahrgäste und in welcher Art und Weise eine Zahlungsbereitschaft für zugangsgesichertes Fahrradparken gegeben ist.

Die Kunden- und Nutzerbefragung wurde auf Basis des Fragebogens durchgeführt, der in Punkt 6 enthalten ist.

Bei der oben genannten Potenzialanalyse, die an S- und U-Bahnhöfen durchgeführt wurde, erfolgten die Vor-Ort-Befragungen bei trockener Witterung und außerhalb der Ferienzeiten. Diese wurden im Zeitfenster zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 16:00 Uhr und 18:00 Uhr durchgeführt. Entsprechend der gängigen Standards der Verkehrsplanung erfolgte die Erhebung an den Wochentagen Montag bis Donnerstag. Befragt wurden Personen im Alter zwischen 18 und 70 Jahre. Die Interviewer sprachen sowohl Personen an, die mit dem Fahrrad und auch solche, die ohne Fahrrad unterwegs waren, um eine geschichtete Stichprobe zu erhalten. An jeder Station wurden mindestens 50 auswertbare Interviews durchgeführt.

4 Flächensuche und Potenzialbestimmung

Aus der Bestandsaufnahme sowie den Befragungsergebnissen werden im nächsten Schritt der Bedarf zum Fahrradparken nach heutigem Stand sowie eine Prognose für den Bedarf bis zum Jahr 2030 ermittelt.

Die in der Bedarfsprognose für das Jahr 2030 ermittelte Anzahl an Fahrradstellplätzen wird anteilig in Verhältnis 80 Prozent zu 20 Prozent zwischen freien und gesicherten Fahrradstellplätzen aufgeteilt. Ergibt sich aus den Kunden-/Nutzerbefragungen eine höhere Akzeptanz für gesicherte Fahrradstellplätze, werden die Ergebnisse plausibilisiert geändert.

Die Flächensuche für die neuen Fahrradstellplätze erfolgt vor Ort und wird dokumentiert. Die Flächen dürfen dabei maximal 100 Meter von einem der S-/U- Zugänge entfernt liegen. Größere Entfernungen führen zu einem Akzeptanzverlust dort geplanter Fahrradabstellanlagen.

In einem nächsten Schritt werden die potenziellen Flächen für den Neubau beziehungsweise die Erweiterung von Fahrradabstellanlagen vorabgeklärt. Dabei werden die Flächen auf Realisierungschancen und -hemmnisse wie etwa Eigentum, Planungsrecht, Nutzungskonflikte, Erschließung oder Synergien mit anderen Baumaßnahmen beurteilt.

Hieraus werden Empfehlungen zur Anzahl zusätzlicher Fahrradstellplätze sowie zu der Typologie beziehungsweise zur Verbesserung der vorhandenen Fahrradstellplätze entwickelt. Dabei werden auch städtebauliche sowie denkmalpflegerische Ansprüche berücksichtigt. Für die Maßnahmen werden anschließend die Kosten abgeschätzt.

Die ermittelten Potenzialflächen werden auf Karten skizzenhaft dargestellt.

5 Kostenansätze

Die gewählten Kostenansätze (Stand: 2018) gemäß untenstehender Tabelle beinhalten nur die reinen Baukosten für die Anlagen beziehungsweise Fahrradstellplätze inklusive Fundamente. Weitere Kosten wie Baunebenkosten, Erschließungskosten oder Tiefbauarbeiten etc. sind nicht enthalten.

Tabelle 2: Kostenansätze, Stand: 2018*

Kategorie/nach Typen	STP	Kostenansatz STP [€] (netto)	Kosten [€] (netto)
Freie Anlagen (Anlehnbügel oder Doppelstockparker), nicht überdacht	1	200	200
Freie Anlagen (Anlehnbügel oder Doppelstockparker), überdacht	1	500	500
Automatisiertes Fahrradparkhaus (Turm)	122	2.100	256.200
Sammelschließanlage	60	850	51.000
Fahrradbox	1	2.400	2.400
Fahrradparkhaus mit 500 STP	500	2.500	1.250.000
Fahrradparkhaus mit 1.000 STP	1.000	2.500	2.500.000

6 Fragebogen

Bahnhof: _____

An diesem Bhf. soll das Angebot an Fahrradstellplätzen erweitert und verbessert werden. Darf ich Ihnen dazu ein paar Fragen stellen?

Interviewer*in: _____

Datum, Zeit: _____

Wetter: _____

1) Was ist der Grund Ihrer Reise bzw. Ihres Aufenthaltes?

Beruf (Pendeln)	<input type="checkbox"/>	1
Dienst-/ Geschäftsreise	<input type="checkbox"/>	2
Schule/ Ausbildung/ Studium	<input type="checkbox"/>	3
privat (z.B. Besuch von...)	<input type="checkbox"/>	4
Einkauf, Erledigungen (z.B. Arzt)	<input type="checkbox"/>	5
Ausflug	<input type="checkbox"/>	6
keine Angabe	<input type="checkbox"/>	99
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	_____

2) Wie oft steigen Sie hier am ...-Bhf. ein oder aus?

werktäglich 1 Sonstiges _____

_____ mal pro 2 Woche 3 Monat

3) Steigen Sie hier am ...-Bhf. in die S/U- Bahn ein oder aus?

Einsteiger*in 1

Aussteiger*in 2

4) Einsteiger*in:
Wann werden Sie heute wieder hier am ...-Bhf. aussteigen bzw. wann sind Sie heute hier am ...-Bhf. ausgestiegen?
_____ Uhr Sonstiges: _____

Aussteiger*in:
Wann werden Sie heute wieder hier am ...-Bhf. eingestiegen bzw. wann sind Sie heute hier am ...-Bhf. eingestiegen?
_____ Uhr Sonstiges: _____

5) Einsteiger*in:
Wie sind Sie hier am ...-Bhf. angekommen?*

Aussteiger*in:
Wie legen Sie Ihren Weg von hier zum Zielort zurück?*

*(Mehrfachnennung möglich)

Eigenes Fahrrad	<input type="checkbox"/>	1	(weiter mit Frage 7a)
Leihrad	<input type="checkbox"/>	2	(weiter mit Frage 6)
ÖPNV (Bus, etc.)	<input type="checkbox"/>	3	(weiter mit Frage 6)
MIV (Auto, Roller etc.)	<input type="checkbox"/>	4	(weiter mit Frage 6)
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	5	(weiter mit Frage 6)
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	_____	

9) Geschlecht 1 w 2 m

10) Art des mitgeführten Fahrrades

konventionell	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	4	Erwachsenendreirad
Pedelec	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	5	... mit Anhänger
Lastenrad	<input type="checkbox"/>	3			

6) Einsteiger*in:
Würden Sie mit dem Fahrrad zum...- Bhf. kommen, wenn es ein verbessertes Stellplatzangebot hinsichtlich Qualität und Quantität gäbe?

Aussteiger*in:
Würden Sie mit dem Fahrrad vom ...- Bhf. zu Ihrem Zielort fahren, wenn es ein verbessertes Stellplatzangebot hinsichtlich Qualität und Quantität gäbe?

ja	<input type="checkbox"/>	1	(weiter mit Frage 7a)
nein	<input type="checkbox"/>	2	(weiter mit Frage 8)
keine Angabe	<input type="checkbox"/>	99	(weiter mit Frage 8)

7a) Wenn es gesicherte Stellplätze (Fahrradparkhaus/ -boxen) gäbe und diese 0,90€/Tag bzw. 90€/Jahr kosten würden: Würden Sie Ihr Fahrrad unter diesen Umständen parken?

ja	<input type="checkbox"/>	1	(weiter mit Frage 7d)
nein	<input type="checkbox"/>	2	(weiter mit Frage 7b)
keine Angabe	<input type="checkbox"/>	99	

7b) Würden Sie die gesicherten Stellplätze bei niedrigeren Gebühren nutzen?

ja	<input type="checkbox"/>	1	(weiter mit Frage 7c)
nein	<input type="checkbox"/>	2	
keine Angabe	<input type="checkbox"/>	99	

7c) Welche Gebühr wären Sie bereit für einen gesicherten Stellplatz zu zahlen?

Gebühr: 1 € pro Std. 2 € pro Tag

Gebühr: 3 € pro Monat 4 € pro Jahr

keine Angabe 99

7d) Welche der folgenden Tarifmodelle wären für Sie interessant (Mehrfachnennung möglich)?

Jahreskarten	<input type="checkbox"/>	1
Saisonkarten (Apr. - Okt.)	<input type="checkbox"/>	2
Monatskarten	<input type="checkbox"/>	3
Tageskarten	<input type="checkbox"/>	4
Zeitkarten (z.B. Std.-weise)	<input type="checkbox"/>	5
keine	<input type="checkbox"/>	99
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	_____

8) Würden Sie mir zum Abschluß noch sagen wie alt Sie _____ Jahre

Quellenverzeichnis

- 1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Referat I A - Stadtentwicklungsplanung in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 bis 2030 (mittlere Variante). Abrufbar unter: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2018-2030/Tabellen/>. Stand 05. März 2020.
- 2 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Einsatz und Gestaltung von Rad-schnellverbindungen. Entwurf, Stand Juni 2019.
- 3 Fahrradverkehr: Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland. Reihe direkt - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des BMVI, Nr. 59. Berlin/Bremerhaven 2004.
- 4 Kostenschätzung GB infraVelo GmbH

ANLAGE 1.5 - MUSTER-BÜRGERBEFRAGUNG FAHRRADPARKEN

Neue Standorte für Fahrradabstellanlagen in Berlin

Sehr geehrte Bürgerinnen und sehr geehrte Bürger,

erfreulicherweise nutzen immer mehr Menschen in Berlin das Fahrrad als praktisches und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Den steigenden Nutzungszahlen ist die aktuelle Radverkehrsinfrastruktur jedoch noch nicht in allen Bezirken gewachsen. Dies macht sich nicht nur bei Radwegen bemerkbar, sondern auch bei den Fahrradabstellanlagen. Fehlende, überbelegte oder benutzerunfreundliche Anlagen führen zu „wild“ abgestellten Fahrrädern im Stadtgebiet – und so zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr und teilweise einer geringeren Motivation zur Radnutzung.

Dies wollen wir ändern und hoffen auf Ihre Mithilfe! Für unsere Bedarfsanalyse und Ermittlung konkreter Defizite freuen wir uns über Ihre Vorschläge.

- Finden Sie an einem Ort regelmäßig keinen Abstellplatz für Ihr Rad?
- Fühlen Sie sich an einer bestimmten Stelle in der Stadt durch „wild“ geparkte Räder beeinträchtigt?
- Ist Ihnen eine Radabstellanlage bekannt, die schwer aufzufinden und dementsprechend wenig genutzt wird?

Dann teilen Sie uns dies bitte mit! Wir würden uns freuen, von Ihrem Wissen profitieren zu können und so weiterhin Berlins Radinfrastruktur auszubauen und zu verbessern, so dass alle gut mit dem Rad durch die Stadt kommen und genügend qualitativ hochwertige, sichere und gut erreichbare Abstellanlagen vorfinden können.

Diese Aufforderung richtet sich bewusst nicht nur an Radfahrende in der Stadt. Von neuen, optimal platzierten Anlagen können alle Bürgerinnen und Bürger profitieren, denn dies kann unter anderem widerrechtliches Kfz-Parken verhindern, die Sichtbeziehungen an Kreuzungen verbessern und so die Verkehrssicherheit für alle erhöhen.

Anregungen und Ideen aus der Bürgerschaft sind wichtig und nützlich für uns, daher bedanken wir uns für Ihre Mithilfe.

Wir freuen uns auf Ihre Vorschläge, bitten aber gleichzeitig um Verständnis, dass nicht jeder einzelne Vorschlag umgesetzt werden kann.

Ihre Vorschläge für den Bau/die Erweiterung einer Fahrradabstellanlage

Auf den folgenden Seiten haben Sie die Möglichkeit, uns Ihre Vorschläge und Ideen mitzuteilen. Wir bitten Sie, sich dabei möglichst kurz und präzise zu fassen und alle Angaben auszufüllen. Dies stellt sicher, dass wir die Vorschläge entsprechend bearbeiten können. Mehrfachantworten sind möglich, jedoch nutzen Sie bitte für jeden Vorschlag ein neues Formular.

1. An welchem Standort im Bezirksgebiet wünschen Sie sich eine neue Fahrradabstellanlage?

zum Beispiel Adresse (Straße, Hausnummer, Knotenpunkt, Haltestelle:

2. Handelt es sich hierbei um einen Ort besonderen öffentlichen Interesses oder liegt eine der folgenden Gegebenheiten vor?

<input type="checkbox"/> Schule	<input type="checkbox"/> Kita	<input type="checkbox"/> Jugend- und Freizeiteinrichtung		
<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein			
Falls ja:				
genauer Standort:	<table border="1"><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>			
welcher Art:	<input type="checkbox"/> Anlehnbügel <input type="checkbox"/> Vorderradklemme <input type="checkbox"/> sonstige			
geschätzte Kapazität:	<table border="1"><tr><td> </td></tr></table>			
<table border="1"><tr><td> </td></tr><tr><td> </td></tr></table>				

3. Existiert an der benannten Stelle oder in ihrer unmittelbaren Nähe bereits eine **dauerhaft öffentlich zugängliche** Abstellanlage für Fahrräder?

4. Aus welchem Grund wünschen Sie sich an dieser Stelle einen Neubau/eine Erweiterung?

- Ich finde dort selten/nie einen geeigneten Fahrradstellplatz.
- Die vorhandene Abstellanlage ist häufig überfüllt.
- Ich werde dort regelmäßig durch wild abgestellte Fahrräder behindert.
- Ich erwarte, dass die Kapazitäten einer vorhandenen Abstellanlage bald ausgeschöpft sein werden.
- Viele meiner Besucher/Kunden beschwerten sich über schlechte Abstellmöglichkeiten für ihre Räder.
- Ich erhoffe mir dadurch positive Effekte für andere Verkehrsmittel.
- Sonstiges (bitte erläutern):

Nachfolgend sind als Anregung zwei Fahrradabstellanlagen beispielhaft dargestellt, die je nach lokaler Begebenheit des Straßenraums und der Nutzung umsetzbar wären.



Beispiel 1: Gneiststraße, 10437 Berlin (Pankow)



Beispiel 2: Weichselstraße Weichselstraße in 12043 Berlin (Neukölln) - Lastenradstellplatz

In einem letzten Schritt würden wir Sie bitten, uns einige Informationen zu Ihrer Person mitzuteilen. Diese Angaben sind **freiwillig** und haben keinen Einfluss auf die Bearbeitung Ihres Vorschlags. Auf diese Art und Weise können wir allerdings mögliche Rückfragen an Sie richten und Sie über den Fortgang Ihres Vorschlags informieren. Ihre Daten werden selbstverständlich vertraulich in Einklang mit geltenden Gesetze behandelt und nicht für andere Zwecke genutzt.

Name:	<input type="text"/>
E-Mail-Adresse:	<input type="text"/>
Telefonnummer:	<input type="text"/>
gegebenenfalls Organisation/Firma:	<input type="text"/>
Ich bin am Ort meines Vorschlags...	
<input type="checkbox"/> anwohnend	<input type="checkbox"/> pendelnd
<input type="checkbox"/> gewerbetreibend	<input type="checkbox"/> sonstiges
<input type="checkbox"/> regelmäßig zu Besuch	<input type="text"/>

Abschließend möchten wir uns bei Ihnen für Ihren Vorschlag und die damit verbundenen Bemühungen bedanken. Wir bitten Sie gleichzeitig dafür um Verständnis, dass eine Bearbeitung einige Zeit in Anspruch nehmen kann oder möglicherweise andere Standorte vorrangig bearbeitet werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre (zum Beispiel: Straßen- und Grünflächenamt, Schulamt)

ANLAGE 1.6 - MAßNAHMENPLAN RADVERKEHRSPPLAN

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
RADVERKEHRSNETZ BERLIN					
Lufflinienverfahren als Orientierungshilfe für Streckenverläufe					
1	2.3.2.2	aufzubauender Prozess für die weitere Abstimmung der Übergabepunkte und damit der zu planenden und zu bauenden Radverkehrsinfrastruktur mit den benachbarten Kommunen	SenUVK	laufend	hoch
Abstimmung und Status des Netzentwurfs					
2	2.3.2.5	laufende Aufgabe der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung: Prüfung und Auswertung der weiteren Hinweise der verschiedenen beteiligten Gremien sowie entsprechende Anpassung des Netzentwurfs	SenUVK	laufend	hoch
Umsetzung des Radverkehrsnetzes					
3	2.3.4	Realisierung des Radverkehrsnetzes Berlin: Umsetzung der zugehörigen Qualitätsstandards und Einhaltung entsprechender Erschließungsstandards. Die Qualitätsstandards gelten in den Abschnitten des Berliner Stadtgrüns nicht.	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	bis 2030	hoch
4	2.3.4	generelle Berücksichtigung des Radverkehrsnetzes Berlin bei konzeptionellen, planerischen und baulichen Maßnahmen anderer Akteurinnen und Akteure sowie bei anderen Themengebieten	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
5	2.3.4	Festlegung der konkreten und streckenbezogenen Maßnahmenplanung erst bei der jeweiligen Detailplanung und Umsetzung der einzelnen Abschnitte des Netzes vor Ort mit den entsprechenden Baulasträgern und weiteren relevanten Beteiligten	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
Ausbaupfade					
6	2.3.4.1	Konkretisierung des Handlungsbedarfs und der Kosten nach Maßnahmentypen im Rahmen eines straßenscharfen Maßnahmenplans im Jahr 2021 für das Radvorrangnetz, inklusive genauerer Analyse der Vor-Ort-Bedingungen	SenUVK	2021	hoch
Radverkehrsnetz im „Berliner Stadtgrün“					
7	2.3.4.2	Die im RVP für das Radverkehrsnetz festgeschriebenen Standards gelten in den Netzabschnitten des Berliner Stadtgrün nicht.	im Rahmen von Maßnahmen Nr. 4 und 5		
Anbindung weiterer Elemente an das Radverkehrsnetz					
8	2.3.4.3	weiterer Ausbau der Radfernwege	SenUVK	laufend	hoch
9	2.3.4.3	Anbindung neuer Entwicklungsräume, zum Beispiel Wohnstandorte <ul style="list-style-type: none"> – Überarbeitung der Radverkehrsplanung inklusive Radvorrangnetz für neue Wohngebiete oder andere größere Gebiete mit potenziell wesentlicher Quell-/Zielfunktion; auch Vorhaben an der Stadtgrenze Berlins, um Brandenburg in die Planungen zu integrieren – Beachtung der Anforderungen und Erschließungsstandards des vorliegenden RVP beim Entwurf des Straßen- und Wegenetzes für diese Gebiete von Beginn an 	SenUVK	laufend	hoch

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
Netzänderungsverfahren					
10	2.3.4.4	Prüfung, gegebenenfalls Umsetzung und Dokumentation von Netzänderungsanträgen durch einen betroffenen Baulastträger im Radvorrang- und Ergänzungsnetz gemäß der im RVP formulierten Vorgaben durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung	SenUVK	laufend	hoch
11	2.3.4.4	vereinfachte Prüfung und Einarbeitung für Netzänderungen, die sich aus den bisherigen Stellungnahmen ergeben haben	SenUVK	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	hoch
12	2.3.4.4	Entwicklung eines präzisen Netzänderungsverfahrens	SenUVK	innerhalb von sechs Monaten nach Verabschiedung des RVP	hoch
Übergangsbestimmungen zum neuen Radverkehrsnetz					
13	2.3.4.5	Ablösung des übergeordneten, alten Fahrradrouthenetzes durch das Radverkehrsnetz Berlin	SenUVK	nach Verabschiedung des RVP	hoch
14	2.3.4.5	Weiterführung beziehungsweise Fertigstellung der vor Inkrafttreten des RVP begonnenen Projekte, die auf dem alten Radverkehrsnetz basieren. Begonnene Projekte sind solche, für die bei Inkrafttreten des RVP bereits Planungsleistungen erheblichen Umfangs erbracht oder beauftragt worden sind.	SenUVK	laufend (bis alle Projekte abgeschlossen sind)	hoch
15	2.3.4.5	ab Inkrafttreten des RVP Realisierung des neuen Radverkehrsnetzes unter Anwendung der entsprechenden Standards	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	nach Verabschiedung des RVP	hoch
STANDARDS ZUR FÜHRUNG DES RADVERKEHRS					
Grundlagen für die Planung					
16	3.3.1	Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS, 2019) durch das Land Berlin	SenUVK	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	mittel
17	3.3.1	Erarbeitung eines methodischen Ansatzes, der Prognosen zur künftigen Radverkehrsstärke auf den einzelnen Abschnitten des Netzes ermöglicht	SenUVK	Ende 2022	hoch
18	3.3.1	Weiterentwicklung methodischer Grundlagen im Radverkehr im Rahmen von Modellprojekten	SenUVK	Ende 2022	hoch
19	3.3.1	Prüfung der angebotenen Kapazitäten bei steigendem Radverkehrsaufkommen, unabhängig von der Netzhierarchie. Verfahren zur Kapazitätsbemessung sind noch in der Entwicklung. Nach Einführung eines berlinweiten Verfahrens werden, unabhängig von der Netzfunktion, die entsprechenden Standards an die zu erwartenden Steigerungen im Radverkehr berücksichtigt.	SenUVK	Ende 2022/laufend	hoch
Standards für das Radverkehrsnetz					
20	3.3.2	Bei der Umsetzung des Radverkehrsnetzes Berlin ist der für die jeweilige Netzkatgorie definierte Standard anzuwenden (Standards gelten nicht im Berliner Stadtgrün).	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	laufend	hoch

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
21	3.3.2	Stehen bei Radverkehrsplanungen weitere Flächen zur Verfügung, sind diese vorrangig der Radverkehrsführung zuzuschlagen.	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
22	3.3.2	Für nicht dargestellte Aspekte ist stets der Stand der Technik oder mindestens der beschriebene Basis-Standard Berlin umzusetzen.	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
23	3.3.2	Kennzeichnung und Visualisierung: Erarbeitung eines Konzepts für die Erkennbarkeit des Radvorrangnetzes und des Netzes insgesamt	SenUVK	bis 2023	hoch
Weitere besondere Aspekte der Gestaltung und Führung des Radverkehrs an Strecken					
24	3.3.3	Verwendung weniger, leicht verständlicher Elemente der Infrastruktur (insbesondere Furtmarkierungen, Bordführungen, Piktogramme, Lichtsignale und Verkehrszeichen)	alle Senats- und Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
Durchgängige Führungen					
25	3.3.3.1	Bei der Einrichtung oder Veränderung von Radverkehrsanlagen auf der Strecke direkte Mitplanung oder entsprechende Anpassung der sich anschließenden Knotenpunkte; Ausnahmen müssen begründet werden und sind nur dann möglich, wenn sich die Umsetzung der Radverkehrsanlage auf der Strecke sonst relevant verzögern würde.	SenUVK sowie Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
26	3.3.3.1	Priorisierung durchgängiger Verbindungen bei der Maßnahmenentwicklung	SenUVK sowie Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
Geschwindigkeiten					
27	3.3.3.2	Prüfung der Ausweitung und Anordnung von Tempo 30 zugunsten der Verkehrssicherheit durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer regelmäßigen Aufgabenwahrnehmung	SenUVK	laufend	mittel
28	3.3.3.2	Einsatz des Landes Berlin auf Bundesebene für die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30	SenUVK	laufend	hoch
Integration mit Zielen der Stadtentwicklung					
29	3.3.3.3	Entwicklung eines Handbuchs mit Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen und ihrer städtebaulichen Integration	SenSW (Federführung) gemeinsam mit SenUVK	innerhalb von zwei Jahren nach Verabschiedung des RVP	mittel
Durchgangsverkehr in Wohnquartieren					
30	3.3.3.4	Bestehende und neue Wohnquartiere sind von quartiersfremdem Kfz-Durchgangsverkehr möglichst freizuhalten, unter anderem durch bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen.	SenUVK, SenSW, Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
31	3.3.3.4	Entlastung der Wohnbereiche besonders vom motorisierten Verkehr, zum Beispiel über eine Hierarchisierung des Straßennetzes, weitgehend autofreie Gestaltung neuer Wohnquartiere.	SenUVK, SenSW, Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
32	3.3.3.4	Sammlung und Organisation des ruhender Kfz-Verkehrs weitgehend außerhalb des öffentlichen Raums am Rand des Plangebietes (zum Beispiel Quartiersgaragen)	SenUVK, SenSW, Bezirksverwaltungen	laufend	hoch

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
Hauptverkehrsstraßen					
33	3.3.3.5	Anwendung der entsprechenden Standards für Hauptverkehrsstraßen im Radvorrangnetz; Anwendung des Basis-Standards für alle anderen Hauptverkehrsstraßen	SenUVK, Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
34	3.3.3.5	Priorisierung bei Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen entsprechend der Vorgaben im RVP	SenUVK, Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
35	3.3.3.5	Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für die Anlage und Sanierung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	SenUVK	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	hoch
Einbahnstraßen					
36	3.3.3.6	stadtweite Bestandsaufnahmen von Einbahnstraßen mit Empfehlungen für die Umsetzung einer Öffnung für den Radverkehr	SenUVK, Bezirksverwaltungen	innerhalb von zwei Jahren nach Verabschiedung des RVP	mittel
37	3.3.3.6	Prüfung einer Einbahnstraßenführung für Kfz bei der Neuanlage, Sanierung oder Verbreiterung von Radverkehrsanlagen	SenUVK	laufend	mittel
Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen					
38	3.3.3.7	Umsetzung nur solcher Maßnahmen, bei denen sich Radverkehrsanlagen verbreitern lassen oder die bei Neuanlage den Standards entsprechen.	SenUVK	laufend	mittel
Allgemeine Grundsätze für die Gestaltung von Knotenpunkten					
39	3.3.4.1	Berücksichtigung der im RVP unter 3.3.4.1 aufgeführten Grundsätze und Anforderungen bei der Planung und Gestaltung von Knotenpunkten	SenUVK sowie Bezirksverwaltungen	laufend	hoch
40	3.3.4.1	Berücksichtigung dieser Grundsätze und Anforderungen bei jedem Umbau einer Kreuzung, auch wenn der Anlass nicht die Umsetzung einer Radverkehrsanlage ist.	SenUVK	laufend	hoch
Besondere Maßnahmen entsprechend der Knotenpunkttypen					
41	3.3.4.2	Prüfung und Anwendung der im RVP unter 3.3.4.2 genannten Entwurfskriterien bei Knotenpunkten mit LSA entsprechend des jeweiligen Kreuzungstyps	SenUVK/Bezirke	laufend	hoch
42	3.3.4.2	Durchführungen weiterer Untersuchungen des Kreuzungstyps a. zum Sichtfeld auf geradeausfahrenden Radverkehr	SenUVK	Laufzeit des RVP	niedrig
43	3.3.4.2	systematische Überprüfung der bestehenden Radfahrstreifen in Mittellage mit Blick auf mögliche kurzfristige Verbesserungen	SenUVK	ein Jahr nach Verabschiedung des RVP	hoch
44	3.3.4.2	Durchführung beziehungsweise Beginn zweier Modellversuche in Anlehnung an niederländisches Kreuzungsdesign unter Federführung der für straßenverkehrsbehördliche Anordnung zuständigen Abteilung	SenUVK	2021	hoch
45	3.3.4.2	Prüfung, und nach Möglichkeit Umsetzung, der Einführung von getrennten Signalisierungen bei jeglichen Veränderungen an LSA, um Konflikte zwischen dem geradeausfahrenden Radverkehr und dem nach rechts abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr zu vermeiden	SenUVK	laufend	hoch
46	3.3.4.2	künftig Einbeziehung des Radverkehrs in die Bemessung verkehrsabhängiger LSA-Steuerungen	SenUVK	laufend	hoch

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
47	3.3.4.2	Erstellung einer Liste der zu koordinierenden Knotenpunkte sowie deren sukzessive Umsetzung	SenUVK	bis 2022, laufend	hoch
48	3.3.4.2	Erstellung einer Arbeitshilfe für die umsetzenden Stellen und deren verantwortliche Planerinnen und Planer sowie Fachleute in beauftragten Planungsbüros, die zu einheitlichen Vorgehensweisen beitragen, und so die Akzeptanz der Maßnahmen und die Begreifbarkeit der Infrastruktur sicherstellen soll	SenUVK	bis Ende 2022	mittel
Freihalten von Radverkehrsanlagen					
49	3.3.5.1	Planung und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen durch die Polizei Berlin und die Ordnungsämter der Bezirke zur Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach pflichtgemäßem Ermessen	SenInnDS/Bezirke	laufend	mittel bis hoch
50	3.3.5.1	verstärkte Einrichtung und Kontrolle von Liefer- und Ladeverkehrsflächen sowie von Flächen zum Kurzzeitparken an Hauptverkehrsstraßen	SenUVK/Bezirke	5 Jahre Umsetzungs-dauer, beginnend nach Schaffung entsprechender Ressourcen	hoch
Reinigung					
51	3.3.5.2	Überarbeitung der Reinigungssystematik unter Berücksichtigung des Vorrangnetzes des Radverkehrs, mit besonderem Fokus auf die im Vorrangnetz wichtigen Nebenstraßen	SenUVK	ein Jahr nach Verabschiedung des RVP	niedrig
Winterdienst					
52	3.3.5.3	Erstellung eines speziellen Winterdienstkonzepts für das Radvorrangnetz	SenUVK	bis Ende 2022	mittel
53	3.3.5.3	Berücksichtigung des Radvorrangnetzes und aller Fahrradstraßen in der höchsten Priorität für die Schneeräumung	SenUVK	laufend	mittel
54	3.3.5.3	Durchführung eines Pilotprojekts zur Glättebeseitigung von Radverkehrsanlagen im Seitenraum (abhängig von Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen)	SenUVK	abhängig von Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen	mittel
Arbeitsstellen und Umleitungen					
55	3.3.5.4	Umsetzung des Leitfadens, der die berlinweiten Standards zum Baustellenmanagement bündelt	SenUVK	innerhalb eines halben Jahres nach Verabschiedung des RVP	niedrig
56	3.3.5.4	Entwicklung wiederverwendbarer Umleitungspläne für Strecken des Radvorrangnetzes, die regelmäßig gesperrt werden	SenUVK	bis Ende 2023	niedrig
Erhalt und Sanierung					
57	3.3.5.5	Betrieb eines systematischen Erhaltungsmanagements (EMS) für die Straßen in der Baulast des Landes Berlins, inklusive Aufnahme der Ansprüche von Radfahrenden in die Bewertung bei Zustandsanalysen	SenUVK	bis Ende 2023	mittel

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
FAHRRADPARKEN					
Verbesserung der Rahmenbedingungen					
58	4.3.1.1	Erarbeitung und Veröffentlichung eines Leitfadens „Fahrradparken“	SenUVK	zwei Jahre nach Verabschiedung des RVP	hoch
59	4.3.1.1	Entwicklung und Einführung einer neuen Ausführungsvorschrift zum Fahrradparken (AV Fahrradparken)	SenUVK	zwei Jahre nach Verabschiedung des RVP	hoch
60	4.3.1.1	Erarbeitung einer Handlungsempfehlung zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf bisherigen Parkständen für den übrigen Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn, einschließlich der erforderlichen Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung (unter anderem an geeigneten Knotenpunkten, Einmündungen und Gehwegvorstreckungen), sowie entsprechende Anpassung der finanziellen Förderung	im Rahmen von Maßnahme Nr. 58		
61	4.3.1.1	Erstellung eines Regelplans für das Parken von Lastenfahrrädern auf der Fahrbahn im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 50 Kilometer pro Stunde	SenUVK	zwei Jahre nach Verabschiedung des RVP	mittel
Ausbau des Angebots im öffentlichen Raum					
62	4.3.1.2	Verstetigung und Ausbau des Förderprogramms „Fahrradbügel für Berlin“ für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, mit neuen Schwerpunkten, sowie die Bereitstellung zusätzlicher personeller Ressourcen für die Bezirke zur Umsetzung des Programms	SenUVK	ab 2021	hoch
63	4.3.1.2	Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die kombinierte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie entsprechende Maßnahmen	SenUVK	ab 2024	mittel
64	4.3.1.2	Entwicklung eines Verfahrens zur kartografischen und digitalen Darstellung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse	SenUVK in Absprache mit den Bezirken	bis 2022	hoch
Ausbau des Angebots an Zugängen zum Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr					
65	4.3.1.3	Veröffentlichung der Ergebnisse der Standort- und Potenzialanalyse „Fahrradparken“	SenUVK	2021	hoch
66	4.3.1.3	Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie (mit Auswahlkriterien) für den Ausbau des Angebots an Fahrradabstellanlagen an Zugängen zum ÖPNV und Fernverkehr	SenUVK	ab 2022	hoch
67	4.3.1.3	Schaffung eines neuen Förderprogramms „Fahrradparken 24/7 an Berliner S- und U-Bahnhöfen“	SenUVK	ab 2024	hoch
68	4.3.1.3	prioritäre Planung und Bau von fünf Fahrradparkhäusern oder Fahrradstationen an folgenden Standorten: Bahnhof Ostkreuz, Bahnhof Zehlendorf, Bahnhof Haselhorst, Bahnhof Pankow und Stuttgarter Platz	Land Berlin, GB infra-Velo GmbH	bis 2030	hoch
69	4.3.1.3	Planung und Bau von bis zu neun zusätzlichen Fahrradparkhäusern/Fahrradstationen im Stadtgebiet Berlins	Land Berlin, GB infra-Velo GmbH	bis 2030	hoch
70	4.3.1.3	Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen an ÖV-Stationen, insbesondere überdachter Doppelstockparker	Land Berlin, GB infra-Velo GmbH	ab 2021	mittel

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
71	4.3.1.3	Gründung eines Arbeitskreises mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, S-Bahn Berlin, DB Netz, DB Station & Service und GB infraVelo, insbesondere zur Maßnahmenabstimmung und Ermittlung verfügbarer Flächen	SenUVK	ab 2022	hoch
72	4.3.1.3	Entwicklung eines Verfahrens zur kartografischen und digitalen Darstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugängen zum Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr sowie jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse	SenUVK mit den Bezirken, DB, BVG und GB infraVelo GmbH	bis 2023	mittel
73	4.3.1.3	Prüfung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen an vorhandenen U-Bahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots	SenUVK/BVG	ab 2023	hoch
74	4.3.1.3	Konzepterstellung für temporäre Fahrradabstellanlagen an Standorten, an denen Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen geplant sind, einschließlich Umsetzung	SenUVK	ab 2022	mittel
Ausbau des Angebots im privaten Raum					
75	4.3.1.4	Entwicklung und Durchführung eines neuen Förderprogramms für Fahrradabstellanlagen im privaten Raum und in privaten Gebäuden	SenUVK	ab 2022	hoch
76	4.3.1.4	Überprüfung der Richtzahlen für Fahrradstellplätze in der AV Stellplätze gemäß BauO Bln sowie Evaluation der Umsetzung	SenSW	ab 2021	hoch
77	4.3.1.4	Überprüfung der Regelungen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen vor dem Baugrundstück und zu den Ablösebeträgen gemäß BauO Bln	SenSW	ab 2021	hoch
78	4.3.1.4	Veröffentlichung der Anzahl und der Standorte der Fahrradabstellanlagen, die nicht auf dem Baugrundstück errichtet wurden, einschließlich der Ablösebeträge	SenSW	ab 2022	hoch
Stadtweites Buchungs-, Zutritts- und Abrechnungssystem für gesicherte Fahrradabstellanlagen					
79	4.3.3	Entwicklung, Einführung und Einsatz eines stadtweiten Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystems für gesicherte Fahrradabstellanlagen	SenUVK	bis 2023	hoch
Betrieb und Unterhalt					
80	4.3.4	Umsetzung der Projektergebnisse des GPO-Teilprojektes „Beseitigung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen sowie Abfallfahrzeugen“ für das Anliegen „Schrottfahräder“	SenUVK	bis 2023	mittel
Verknüpfung mit anderen Planungen					
81	4.3.5	Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur verbesserten Verknüpfung von Fahrradparken und Städte-, Wohnungs- und Verkehrsbau	SenUVK	bis 2023	mittel

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
INFORMATION UND SERVICE					
Webseite der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung					
82	5.3.1.1	laufende Aktualisierung und Optimierung der Webseite als zentrale Anlaufstelle mit relevanten abrufbaren Angaben und Daten; Bündelung von Informationen sowie Verlinkung auf andere Webseiten	SenUVK	laufend	mittel
83	5.3.1.1	Konzeption einer mittelfristigen Aufteilung der Informationen nach Nutzungsgruppen, um Informationsbedürfnisse besser zu bedienen: regulatorische, technische und verkehrsplanerische Informationen, ebenso zu Baumaßnahmen beziehungsweise serviceorientierten Angaben	SenUVK	12/2022	hoch
Weitere Internet- und Digitalangebote					
84	5.3.1.2	Ausbau der zentralen Datenbank der GB infraVelo GmbH zur digitalen Veröffentlichung von Infrastrukturmaßnahmen	GB infraVelo GmbH in Zusammenarbeit mit den Berliner Bezirken	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	mittel
85	5.3.1.2	Durchführung des Projekts „Detailnetz 2.0“ zur Erfassung des Bestands des vorhandenen Radwegenetzes mit allen notwendigen Basisinformationen	SenUVK	2021 bis 2025	hoch
86	5.3.1.2	mittelfristig Aufbau einer neuen, öffentlichen Austauschplattform für alle verkehrsrelevanten Daten, mit Informationen zum Radverkehr	SenUVK	2021	mittel
Berichterstattung					
87	5.3.1.3	jährliche Veröffentlichung wesentlicher Entwicklungen und Maßnahmenstände in einem Fortschrittsbericht Radverkehr	SenUVK	ab 2021	mittel
Dachmarke „Fahrrad Berlin“					
88	5.3.2.1	Einführung und Weiterentwicklung einer neuen, prägnant gestalteten Dachmarke zum Radverkehr; Nutzung für mehrere Anwendungsbereiche, unter anderem auf Informations- und Werbematerialien oder an Fahrradstationen	SenUVK, Bezirke (Umsetzung)	ab 06/2021	mittel
Radverkehr sichtbarer machen					
89	5.3.2.2	Inbetriebnahme der ersten Fahrrad-Barometer in Berlin, sowie weiterer Ausbau des Angebots	GB infraVelo GmbH in Zusammenarbeit mit SenUVK	ab 2021	mittel
90	5.3.2.2	Fortsetzung und Ausbau des Engagementpreises „Fahrrad Berlin“ zur Auszeichnung erfolgreicher Projekte im Bereich Radverkehr	SenUVK	jährlich	mittel
Service-Angebote					
91	5.3.3.1	Konzeption und Umsetzung von kontinuierlichen, zielgruppenorientierten Kommunikationsmaßnahmen zur Aktivierung von Radfahrenden mittels Service-Themen	SenUVK	laufend, ab 06/2022	mittel
92	5.3.3.1	Einführung zentraler Servicethemen, wie zum Beispiel die Einführung neuer Fahrradparkangebote, etwa Buchungssystem und Fahrradparkhaus	im Rahmen von Maßnahme Nr. 91		

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
Initiierung von Radfahrraktivitäten					
93	5.3.3.2	Schaffung weiterer Anreize zur Verhaltensänderung, beispielsweise durch Wettbewerbe, Aktionswochen oder Bonussysteme	im Rahmen von Maßnahme Nr. 91		
94	5.3.3.2	Fortsetzung der Aktion STADTRADELN	SenUVK	laufend	hoch
95	5.3.3.2	Unterstützung von Angeboten Dritter	SenUVK	laufend	mittel
Leihfahrräder					
96	5.3.3.3	Prüfung der Erweiterung des Angebots an Leihfahrrädern auch außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings, um sich einer Gleichwertigkeit von Mobilitätsangeboten anzunähern	SenUVK	2021 bis 2023	mittel
97	5.3.3.3	stetiger Austausch mit den Anbietern von Leihfahrrädern, um die Situation des Abstellens in Hinblick auf die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu optimieren	SenUVK	laufend	mittel
98	5.3.3.3	Prüfung der Integration des Leihfahrradsystems in das Tarifsystem des VBB im Vorfeld der nächsten Vergabe des öffentlichen Berliner Fahrradverleihsystems	SenUVK	2021 bis 2023	niedrig
Schulungen und Trainings					
99	5.3.4.1	Verstetigung des Förderprogramms zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung, zur Unterstützung von Schulungen und Trainings für verschiedene Zielgruppen	SenUVK	laufend	hoch
100	5.3.4.1	Bekanntgabe des Angebots an Schulungen und Trainings online über die Webseite BerlinSicherMobil, sortiert nach Zielgruppen und Themenstellungen	SenUVK	laufend	hoch
Aktionen zu Verkehrsregeln, -sicherheit und Rücksichtnahme					
101	5.3.4.2	Unterstützung auch kurzfristiger, fokussierter Aktionen für mehr Sicherheit im Radverkehr	im Rahmen von Maßnahme Nr. 102		
Fortlaufende Kommunikation zur Verkehrssicherheit					
102	5.3.4.3	Kommunikationsmaßnahmen zu ausgewählten Schwerpunktthemen, etwa Abbiegesituationen oder Dooring-Unfälle	SenUVK	ab 06/2022	hoch
103	5.3.4.3	Ausgestaltung der fortlaufenden Kommunikation zur Verkehrssicherheit unter einem langlebigen Dach zur besseren Wiedererkennbarkeit	im Rahmen von Maßnahme Nr. 102		
Operationalisierung der Kommunikationsziele					
104	5.3.5	Erarbeitung von Kommunikationsleitlinien zur Festlegung der kurzfristigen Schwerpunkte von Kommunikationsaufgaben	SenUVK	6/2022	hoch
105	5.3.5	regelmäßige Aktualisierung, Anpassung und Fortschreibung der Leitlinien	SenUVK	laufend	mittel
MONITORING UND EVALUATION					
Ermittlung des subjektiven Sicherheitsempfindens auf gesamtstädtischer Ebene					
106	6.3.1.1	regelmäßige Teilnahme des Landes Berlin an der Fahrrad-Monitor-Studie, mindestens bis zur nächsten Fortschreibung des RVP (alle zwei Jahre)	SenUVK	laufend	Hoch

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
Ermittlung des subjektiven Sicherheitsempfindens an Knotenpunkten					
107	6.3.1.2	Ermittlung des subjektiven Sicherheitsempfindens entweder im Kontext von regulären Evaluationen zu Maßnahmen der Unfallkommission, die sich explizit aus der Anzahl an Radverkehrsunfällen beziehungsweise ihrer Schwere ergeben oder als Einmal-Erhebung alle fünf Jahre, bei der eine begrenzte Anzahl umgestalteter Knotenpunkte unterschiedlicher Knotenpunkttypen, verteilt über das Stadtgebiet, zugrunde liegt (Fokusgruppen oder Vor-Ort-Erhebungen).	SenUVK	laufend	hoch
Ermittlung der Wirkungen neuer Infrastrukturen					
108	6.3.2.1	Durchführung von Evaluationen bei der Erprobung neuer Gestaltungsansätze	SenUVK	laufend	hoch
Ermittlung der Wirkungen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Knotenpunkten					
109	6.3.2.2	Anwendung des bestehenden methodischen Ansatzes gemäß der formalen Verfahrensvorschriften	SenUVK	laufend	
Ermittlung der Wirkungen kommunikativer Maßnahmen					
110	6.3.2.3	Ermittlung der Reichweite kommunikativer Maßnahmen und Ermittlung der Wirkung	SenUVK	ab 2023	mittel
Umsetzungsmonitoring					
111	6.3.3.1	jährlicher Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Radverkehr	entspricht Maßnahme Nr. 87		
Evaluation des RVP					
112	6.3.3.2	Erarbeitung des Monitoring- und Evaluationsberichts als Grundlage für die Fortschreibung des RVP	SenUKV	spätestens im vierten Jahr nach Verabschiedung des RVP	hoch
113	6.3.3.2	Teilnahme an „Mobilität in Städten - SrV 2023“	SenUVK	2023	hoch
Steuerung der Umsetzung des RVP					
114	6.3.3.3	Festlegung einer für die Gesamtsteuerung zuständigen Stelle, die in regelmäßigen Steuerungsrounds zum Stand der Umsetzung berichtet und Entscheidungen herbeiführt	SenUVK	spätestens zwei Monate nach Inkrafttretens des RVP	hoch
VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG					
Finanzielle Voraussetzungen					
115	7.3.1	Sicherung entsprechender finanzieller Mittel zur Umsetzung der im RVP verankerten Maßnahmen über künftige Haushaltsanmeldungen sowie die Investitionsplanung	SenUVK	laufend	hoch
Personelle Voraussetzungen					
116	7.3.2	Konkretisierung des Personalbedarfs für die Umsetzung der im RVP verankerten Maßnahmen	SenUVK	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	hoch

Nr.	Textstelle	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitraumen	Priorität
Planerische Herausforderungen					
117	7.3.3	Operationalisierung der Abwägungsentscheidungen bei Planungsprozessen	SenUVK	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	hoch
118	7.3.3	Sicherstellung durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung, dass Planende auf einer gemeinsamen Ablage auf alle aktuellen Planungsgrundlagen zugreifen können.	SenUVK	2021	hoch
119	7.3.3	Aufstellung und Durchführung einer Qualifizierungsreihe „Mobilitätsgesetz“ für Verwaltungsmitarbeitende	SenUVK, VAK	ab 2021	hoch
120	7.3.3	Entwicklung eines auf das MobG BE bezogenen Fortbildungsangebots zur Radverkehrsplanung für Mitarbeitende der Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der Verwaltungsakademie (VAK)	SenUVK, VAK	innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung des RVP	mittel
121	7.3.3	Teilnahme von Verwaltungsmitarbeitenden an Schulungen und Fortbildungen zum Thema Radverkehr, mindestens alle drei Jahre	SenUVK	mindestens alle drei Jahre	hoch
Strukturelle Voraussetzungen					
122	7.3.4	Analyse der Abläufe von Radverkehrsplanungsprozessen sowie Erarbeitung von Vorschlägen zu möglichen Anpassungen der Aufbau- und Ablauforganisation, Anpassung von Gesetzen und Verordnungen und ähnliches	SenUVK	bis 2022	hoch
123	7.3.4	Steuerung zur Umsetzung des Großprojekts „Herstellung des Radverkehrsnetzes nach MobG BE“	SenUVK	ab 2021	hoch

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, 12/2021