adfc Berlin

#NeustartFürsRad

Das Fahrrad als Schlüssel für eine gute Stadt für alle

Forderungskatalog 2026-2031

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

Inhaltsverzeichnis

5 **Neustart fürs Rad**

6 **1. Berlin als lebenswerte Stadt**

1.1 Verkehrswende als übergreifendes Ziel festlegen

1.2 Mobilitätsgesetz umsetzen

1.3 Radnetz auf die Straße bringen

8 **2. Mehr Fahrrad für ein funktionierendes Berlin**

2.1 Rad- und Fußverkehr zusammendenken

2.2 Verkehrssicherheit priorisieren

2.3 Verwaltungshandeln effektiver machen

2.4 Finanzierung zwischen Senat und Bezirken nachhaltig sichern

2.5 Finanzierungsquellen nutzen

12 **3. Mehr Fahrrad für ein gerechtes Berlin - auch für Kinder und Ältere**

3.1 Sichere Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen ausrollen

3.2 Radfahrende an Kreuzungen schützen

3.3 Tempo 30 ausweiten

3.4 Sichere, selbständige Mobilität auf dem Fahrrad zur Schule fördern

3.5 Verkehrssicherheit durch Ordnungsrecht und bauliche Maßnahmen schaffen

16 **4. Mehr Fahrrad für ein zukunftsfähiges Berlin**

4.1 Wirtschaftsverkehr neu gestalten

4.2 Rad- und öffentlichen Verkehr zusammendenken

4.3 Flächendeckendes Fahrradparken ermöglichen

4.4 Funktionierenden Winter- und Reinigungsdienst fürs Rad einrichten

4.5 Überregional und touristisch vernetzen

4.6 Verkehrssicherheit und Verkehrswende bundesweit stärken

20 **5. Mehr Fahrrad für ein gesundes Berlin**

5.1 Radverkehr durch Öffentlichkeitsarbeit fördern

5.2 Radverkehr durch Mobilitätsbildung fördern

5.3 Lastenräder fördern

Abkürzungen:

ARAS – Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
AV – Ausführungvorschrift (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

Neustart fürs Rad

Das Fahrrad als Schlüssel für eine gute Stadt für alle

Berlin fährt Rad – und das ungeachtet der mangelhaften oder fehlenden Infrastruktur. Für viele Menschen in Berlin bedeutet das Fahrrad Alltagsmobilität. Ihre Wege auszubauen heißt Gleichberechtigung zu schaffen.

Sind die Radwege da, profitieren alle

Die Förderung des Radverkehrs wirkt sich positiv auf die gesamte Stadt aus – und muss damit parteiübergreifend und beständig das Ziel sein.

Gut für die Gesundheit: Menschen, die aufs Rad umsteigen, bewegen sich mehr und wirken damit Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Adipositas oder Depressionen entgegen. Weniger Abgase und weniger Lärm bedeuten saubere Luft und erholsamen Schlaf für alle.

Gut für das Miteinander, gut für lebendige Kieze: Menschen auf dem Rad nehmen ihre Umgebung mit offenen Augen und Ohren wahr. Begegnungen entstehen, die Verbundenheit mit der Nachbarschaft wächst. Man sieht sich, man grüßt sich. Vertrauen und Miteinander steigen. Können alle gut unterwegs sein, steigt die gesellschaftliche Teilhabe. Die Demokratie profitiert.

Gut für Wirtschaft, gut für den lokalen Handel: Mehr Radverkehr, mehr Wegeketten. Gibt es ein vernünftiges Wegenetz, suchen Menschen ihre lokalen Geschäfte, Cafés und Restaurants auf. Das Fahrrad ist außerdem, ungeachtet des eigenen Geldbeutels, für alle das günstigste und oft das schnellste von Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel.

Gut für Kinder, gut für ältere Menschen: Geschützte Radwege auszurollen heißt auch, Kinder können selbstständig zur Schule, zur Kita und zu den Freizeitaktivitäten kommen. Radfahrende weichen nicht mehr wegen Falschparkern auf dem Radstreifen auf den Gehweg aus. Der Verkehr wird übersichtlicher und sicherer für alle.

Gut für alle, die aufs Auto angewiesen sind: Mehr Radverkehr entlastet die Straßen. Rettungskräfte stehen weniger im Stau. Wer das Auto braucht, kommt besser ans Ziel.

Mehr Miteinander, mehr Gesundheit und Zufriedenheit – das alles kann Berlin gut brauchen.

Ein Appell an alle demokratischen Parteien

Mit dem vorliegenden Forderungskatalog 2026-2031 wendet sich der ADFC Berlin an alle demokratischen Parteien Berlins. In fünf Kapiteln stellt diese Publikation Maßnahmen und Lösungen vor. Es ist auch ein dringender Appell an die kommende Regierung, das Mobilitätsgesetz einzuhalten und umzusetzen. Denn das Fahrrad ist Schlüssel für eine gute Stadt für alle.

Für ein lebenswertes Berlin (S. 6)
Für ein funktionierendes Berlin (S. 8)
Für ein gerechtes Berlin (S. 12)
Für ein zukunftsfähiges Berlin (S. 16)
Für ein gesundes Berlin (S. 20)

Legen wir los!

1. Berlin als lebenswerte Stadt

1.1 Verkehrswende als übergreifendes Ziel festlegen

- Berlin braucht mehr Platz für Entsieglung, Begrünung und nachhaltigen Verkehr im Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Der Senat fördert ein gutes und gesundes Leben für alle Berliner:innen durch mehr Raum für Bewegung und Begegnung, indem Platz und Tempo des Kfz-Verkehrs reduziert werden.
- Der Senat fördert die Beteiligung von Berliner:innen durch ergebnisoffene Partizipationsprozesse und frühzeitige Ansprache relevanter Verbände und der Öffentlichkeit. Die Planungs- und Entscheidungsprozesse – und ihre Grenzen – werden transparent kommuniziert. Ziel ist eine partnerschaftliche und verbindliche Kooperation, bei der die Beteiligten mitentscheiden können.
- Der Senat greift zivilgesellschaftliche Vorschläge zur gerechten Aufteilung des Straßenraums auf und entwickelt ein Konzept, um den Kfz-Verkehr in den nächsten zehn Jahren innerhalb der Umweltzone zu halbieren.
- Zum Hitzeschutz sowie zur Verbesserung der Luftqualität entsiegelt und begrünt der Senat stadtweit und besonders in stark belasteten Bereichen Flächen des Kfz-Verkehrs im Sinne einer Schwammstadt. Der Senat prüft ein schrittweises Fahrverbot für Fahrzeuge mit fossilen Verbrennungsmotoren bis 2035 und den Ausschluss von privatem Kfz-Verkehr an Hitzetagen.
- Der Senat setzt sich für ein Planungsende des 17. Bauabschnitts der A100 ein. Der 16. Bauabschnitt der A100 wird als Stadtstraße heruntergestuft und für ÖPNV nutzbar gemacht. Überdimensionierte Straßen werden zurückgebaut und zur Begrünung und für den Umweltverbund genutzt. Der Senat reduziert dafür zum Beispiel die Achse Kaiserdamm–Bismarckstr.–Str.-des-17.-Juni auf zwei Kfz-Streifen pro Richtung und baut dafür die geplante Ost-West-Radschnellverbindung.
- Senat und Bezirke fördern stadtweit lebendige Kieze durch Verkehrsberuhigung. Die Verwaltung greift Bürger:inneninitiativen für Kiezblocks auf und hält Durchgangsverkehr mit wirksamen Mitteln aus den Kiezen heraus.

1.2 Mobilitätsgesetz umsetzen

- Der Senat und die Bezirke stellen sicher, dass die Ziele des Mobilitätsgesetzes schnellstmöglich erreicht werden. Dazu veröffentlicht die Senatsverwaltung auf Basis des Radverkehrsplans alle zwei Jahre einen Bericht zum Umsetzungsstand inkl. Informationen über die Aktivitäten des „Bündnis für den Radverkehr". Wenn die Entwicklung des Radverkehrsnetzes hinter den Plänen liegt, erhöht sich die Berichtsfrequenz auf einen jährlichen Bericht, der Ursachen benennt und Maßnahmen festlegt, um in den Zeitplan zu kommen.
- Die anstehende Überarbeitung des Radverkehrsplans bezieht die 2026 erscheinende Neufassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ein.
- Die Jahresausbauziele für das Radvorrang- und Ergänzungsnetz in Tabelle 7 des Radverkehrsplans werden aktualisiert und nach sofortigem Hochlauf ab 2028 auf einen Ausbau von jährlich mindestens 180 km neuer Fahrradinfrastruktur festgelegt. Jeder Bezirk Berlins entspricht einer eigenen Großstadt von rund 300.000 Einwohnenden, sodass das Ausbauziel von jährlich 15 km pro Bezirk realisierbar ist.
- Der Senat prüft eine Ergänzung des Mobilitätsgesetzes um das Verbandsklagerecht oder anderer Mittel, um eine Kontrolle der Planungsprozesse durch die Zivilgesellschaft sicher zu stellen.

1.3 Radnetz auf die Straße bringen

- Das Radverkehrsnetz wurde in einem mehrjährigen Prozess partizipativ ausgearbeitet. Es enthält als Herzstück das Radvorrangnetz und als Verfeinerung das Ergänzungsnetz. Der Radverkehrsplan sieht im Jahr 2027 einen Ausbau von 350 km vor. Das ist nach dem 2023 gestoppten Hochlauf des Radwegeausbaus nicht realisierbar. Um in Berlin flächendeckend ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen, bauen Senat und Bezirke ab 2027 jährlich mindestens 180 km des Radverkehrsnetzes aus.
- Senat und Bezirke priorisieren die Radverkehrsprojekte basierend auf notwendigen Lückenschlüssen, Unfallhäufungen, Zählungen und Prognosen für den Radverkehr.
- Senat und Bezirke setzen den Ausbau anhand der Priorisierung gemäß den Qualitätsstandards des Radverkehrsplans um.
- Im Rahmen der Überarbeitung des Radverkehrsplans steht auch eine Überprüfung des Radverkehrsnetzes an. Um im Radvorrangnetz echten Vorrang für den Radverkehr zu gewähren, wird das Netz auf zeitnahe Realisierbarkeit sowie Konflikte mit dem Hauptverkehrsstraßen- und ÖPNV-Vorrangnetz geprüft und verbessert.
- Die Bezirke gestalten Fahrradstraßen und Nebenstraßen so, dass der motorisierte Durchgangsverkehr unterbleibt. Dies wird durch bauliche Elemente, Aufklärungs-

kampagne und Kontrollen durchgesetzt. Für die Sicherheit des Radverkehrs vor Dooring und Unfällen bei Parkvorgängen müssen ggf. Pkw-Stellplätze reduziert werden.

- Der Senat bringt jährlich eine Radschnellverbindung in die Planfeststellung.
- Der Senat verbessert stadtweit die Wegweisung des Radverkehrs durch reflektierende Wegweiser und schlüssige Führung, insbesondere an Knotenpunkten des Radnetzes und an touristischen Routen.

2. Mehr Fahrrad für ein funktionierendes Berlin

2.1 Rad- und Fußverkehr zusammendenken

- Bei der Errichtung von neuen Radverkehrsanlagen achten Senat und Bezirke auf eine konfliktarme Führung zwischen Fuß- und Radverkehr. Fußgänger:innen aller Altersgruppen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität genießen dabei einen besonderen Schutz. Bei allen baulichen Umgestaltungen werden Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr erarbeitet.
- Der Senat baut sichere Querungen, Zebrastreifen und Ampeln an Hauptverkehrsstraßen aus und schützt damit Fußgänger:innen und Kinder auf dem Fahrrad.
- Der Senat gestaltet Radverkehrsanlagen so, dass der Überholvorgang der Radfahrenden nicht zu Lasten von zu Fuß Gehenden erfolgt.
- Das stadtweite Radnetz führt auch durch Grünanlagen. In Parks und Erholungsgebieten stellt die infraVelo den Schutz von zu Fuß Gehenden bspw. über bauliche Trennelemente sicher.
- Der Senat betreibt das Glätten von Kopfsteinpflaster auf dem Radverkehrsnetz und in Erschließungsstraßen als schnelle und kostengünstige Lösung für den Radverkehr.
- Der Senat stellt den Fußverkehrsplan fertig und prüft Rad-, Fuß- und Nahverkehrsplan auf Konflikte, um die gesellschaftliche Teilhabe und Verkehrssicherheit für alle Berliner:innen sicherzustellen.

2.2 Verkehrssicherheit priorisieren

- Der Senat orientiert die Verkehrspolitik an der im Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Vision Zero, dem Ziel von null Verkehrstoten und null Schwerverletzten im Straßenverkehr.
- Im Sinne der Vision Zero setzt der Senat das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 konsequent um und sichert die langfristige und ausreichende Finanzierung. Der Senat kontrolliert das Erreichen der Ziele und steuert bei Verfehlen mit Maßnahmen nach. Insbesondere für die Sicherheit von Kindern und Senior:innen muss Infrastruktur fehlerverzeihend gestaltet werden.
- Der Senat stärkt die Arbeit der Unfallkommission durch Aufstockung des Personals und erweiterte Kompetenzen. Das Mobilitätsgesetz schreibt vor, dass jährlich an 30 durch die Unfallkommission ermittelten gefährlichen Kreuzungen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden müssen. Der Senat befähigt die Unfallkommission, dieser Aufgabe gerecht zu werden. Bei kurzfristigen Maßnahmen nach schweren Unfällen wird die Verkehrssicherheit im gesamten Knotenpunkt oder Streckenabschnitt betrachtet und verbessert. Bei Empfehlungen für den Umbau der Infrastruktur ist die zeitnahe Umsetzung auch durch Pop-Up-Maßnahmen verpflichtend, beispielsweise für die Straßen Mariendorfer Damm und Oberlandstraße nach tödlichen Unfällen in den Jahren 2023 und 2025.

2.3 Verwaltungshandeln effektiver machen

- Die Berliner Verwaltungsreform muss zu einer schnelleren Umsetzung und besseren Koordinierung von Radverkehrsprojekten führen. Das betrifft besonders die Zusammenarbeit an Bezirksgrenzen und an Hauptverkehrsstraßen. Die "Projekteinheit Radverkehr" der Senatsverwaltung wird wieder aufgenommen, um übergeordnete Radverkehrsprojekte zu koordinieren.
- Für die Umsetzung des Radvorrangnetzes als übergeordnetes Verkehrsnetz ist die Senatsverwaltung für Verkehr zuständig. Die Senatsverwaltung baut das Radvorrangnetz im Hauptverkehrsstraßennetz aus, unterstützt die Bezirke bei der Umsetzung im Nebenstraßennetz und steuert bei fehlendem Ausbau nach.
- Der Senat stellt die dauerhafte Leistungsfähigkeit der landeseigenen infraVelo GmbH durch langfristige personelle und finanzielle Mitteln sicher, um den Bau des Radnetzes in Zusammenarbeit mit Senat und Bezirken auszuführen.
- Berlin hat mit dem Pop-Up-Verfahren gute Erfahrungen gemacht. Um kostengünstig und schnell im Sinne des Mobilitätsgesetzes zu agieren, nutzen Senat und Bezirke agile Verfahren in der Verwaltung.

2.4 Finanzierung zwischen Senat und Bezirken nachhaltig sichern

- Die aktuelle Finanzierung des Radverkehrs ermöglicht keine Verkehrswende zu nachhaltiger, gesunder und aktiver Mobilität. In den Investitionen pro Kopf für den Radverkehr hängt Berlin im nationalen und internationalen Vergleich hinterher. Berlin investiert jährlich mind. 15 statt 5 Euro pro Berliner:in. Städte wie Stuttgart und Münster machen dies bereits vor. Jede Investition in den Radverkehr zahlt sich vielfach aus, zum Beispiel durch gesparte Kosten im Gesundheitsbereich und weniger Krankentage.
- Der Senat stellt langfristig die notwendigen Finanz- und Personalmittel zum Ausbau der Fahrradinfastruktur sicher und setzt damit klare Leitplanken für eine zukunftsfähige und resiliente Stadtentwicklung. Das vorhandene Personal wird für die Umsetzung der Verkehrswende eingesetzt und entsprechend dem Bedarf aufgestockt.
- In den Bezirken wird das Personal in den Tiefbauämtern kurzfristig aufgestockt. Mehr Personal ist nötig, da die derzeitigen Kapazitäten nicht einmal ausreichen, um Instandhaltung und Umbau gleichermaßen abzudecken. Für die Umsetzung der Verkehrswende müssen zusätzlich viele Straßen in großem Umfang umgebaut werden.
- Um mehr Bewerber:innen zu finden, wird der Stellenbesetzungsprozess auf Bezirks- und Landesebene stringenter gestaltet. Ungleichheiten zwischen Senat und Bezirken bei der Bewertung der Stellen werden aufgelöst.
- Der Senat investiert ausschließlich in nachhaltigen Verkehr. Der Ausbau von Schnellstraßen wird gestoppt. Die Lärmsanierung bestehender Berliner Autobahnen hat Priorität vor jedem Neubau. Der Senat setzt sich dafür ein, dass der Weiterbau der A100 ersatzlos aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wird.
- Der Radverkehr wird bei allen Baumaßnahmen mitgedacht. Das betrifft insbesondere Brückensanierungen und Infrastrukturprojekte aus dem Sondervermögen des Bundes. Als Auflage für Brückenneubau und -umplanungen gilt: Pro Fahrtrichtung erhalten sie einen separaten Streifen für den Radverkehr. Dies betrifft konkret den zweiten Teil der Elsenbrücke, die Neubau-

ten von Mühlendammbrücke und Neue Getraudenbrücke, die Lange Brücke sowie die bisherige Planung der Rudolf-Wissell-Brücke ohne Radverkehrsanlagen.

- Als Auflage für alle Großbauprojekte im Bereich Wohnen und Gewerbe gilt: Der Radverkehr wird mitgedacht. Bei Neubau oder Verdichtung von Wohn- und Gewerbegebieten müssen diese über sichere Radverkehrsanlagen an die angrenzenden Quartiere angeschlossen werden. Ein Umzug ist für viele Menschen Anlass, das eigene Mobilitätsverhalten neu zu denken. Deswegen muss eine gute Erschließung durch den ÖPNV und Fahrradinfrastruktur schon vor dem Erstbezug gewährleistet sein und durch Mobilitätsberatung und ein Mobilitätspaket ergänzt werden.
- Im Neubau müssen ausreichend Abstellmöglichkeiten für (Lasten-)Räder bereitgestellt werden. Das betrifft unter anderem das Schumacher Quartier in Reinickendorf, Wasserstadt Oberhavel in Spandau, Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Cité Foch und Verdichtung des Märkischen Viertels in Reinickendorf und Blankenburger Süden in Pankow.

2.5 Finanzierungsquellen nutzen

- Der Senat verteuert den Anwohnerparkausweis sofort auf 240 Euro pro Jahr. Anschließend prüft der Senat eine Bepreisung abhängig von Größe und Gewicht und nähert die Kosten des Anwohnerparkens schrittweise an die Kosten für einen Pkw-Stellplatz in einem Parkhaus an.
- Die Bezirke bewirtschaften den öffentlichen Parkraum innerhalb der Umweltzone ab sofort flächendeckend. Die Parkraumbewirtschaftung wird über die Umweltzone hinaus im verdichteten Stadtraum sukzessive ausgeweitet. Der Senat erhöht die Parkgebühren deutlich. Parken im Stadtzentrum ist nicht billiger als eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Der Senat finanziert den Bau der Radschnellverbindungen (RSV) und schöpft dabei bereitgestellte Bundes-Fördermittel vollständig aus. Die Reihenfolge der umgesetzten RSV orientiert sich an den berechneten Nutzen-Kosten-Faktoren der Trassen. Alle baulichen Maßnahmen auf den Trassen zukünftiger RSV beziehen ab sofort Fahrradinfrastruktur nach RSV-Standard ein.
- Der Senat nutzt Fördermittel des Bundes vollständig aus. Aktuell schöpft Berlin bereitgestellte Fördermittel des Bundes bei weitem nicht aus und verschenkt damit die Möglichkeit, Berlins Infrastruktur zu erneuern. Der Senat bezieht Bundesförderungen bei der Planung und Priorisierung von Radverkehrsprojekten ein und stockt die Landesmittel für den Radverkehr so auf, dass die Bundesmittel vollständig genutzt werden.

3 Mehr Fahrrad für ein gerechtes Berlin – auch für Kinder und Ältere

3.1 Sichere Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen ausrollen

- Berlin bemisst 1.500 Kilometer Hauptverkehrsstraßen. Nur ein Bruchteil davon weist den Standards entsprechende Fahrradwege auf. Der Senat erarbeitet eine Priorisierung und Umsetzungszeiträume, um sicheres Radfahren an Hauptverkehrsstraßen in ganz Berlin sicherzustellen, basierend auf Rad- und Kfz-Verkehrsmengen sowie Unfalldaten. Lückenschlüsse und Kreuzungsbereiche haben hohe Priorität, um durchgängig sichere Verbindungen für den Radverkehr zu schaffen. An Hauptstraßen mit akuter Gefahr für Radfahrenden leitet der Senat kurzfristige Maßnahmen durch Pop-Up-Verfahren ein, um sicheres Radfahren zu ermöglichen.
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen müssen baulich sowie ordnungsrechtlich vor illegalem Halten, Gefährdung durch Dooring-Unfälle und vor übermäßig vielen Querungen bei Parkvorgängen geschützt werden.
- Der Senat gestaltet Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen mit ausreichender Breite so, dass sie auch Lastenrädern oder Rädern mit Kinderanhängern Platz für Überholvorgänge bieten.

3.2 Radfahrende an Kreuzungen schützen

- Der Senat und die Bezirke schützen Radverkehrsanlagen an Kreuzungen baulich vor illegalem Befahren und Beparken, um gute Sichtbeziehungen sicher zu stellen. Ein geeigneter Weg dafür ist der Bau von Fahrradabstellbügeln an Knotenpunkten im Nebenstraßennetz.

- Der Senat baut zweistreifiges Kfz-Abbiegen dort zurück, wo keine getrennte Signalisierung für ungeschützte Verkehrsteilnehmende vorhanden ist. 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 rechtsabbiegendem Schwerlastverkehr 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. Die Priorisierung richtet sich nach der Menge des Schwerlastverkehrs: je mehr Schwerlastverkehr, desto dringlicher die Umsetzung.

- Der Senat richtet an Kreuzungen mit Ampel-Signalisierung aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) ein. Die Radverkehrsführung auf hinleitenden Radstreifen und ARAS sowie alle Konfliktstellen im Kreuzungsbereich werden konsequent farbig für den Radverkehr markiert.

- Der Senat und die landeseigene infraSignal GmbH passen Ampelanlagen an die Bedürfnisse des Radverkehrs an. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit werden dabei Wartezeiten für den Radverkehr verringert und Grüne Wellen für Radfahrende eingerichtet. Im Vorrangnetz des Radnetzes wird die Geschwindigkeit des Radverkehrs so einbezogen, dass mindestens zwei signalisierte Kreuzungen nacheinander ohne Halt passiert werden können.

- An Kreuzungen, wo keine Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten sind, implementiert der Senat den Grünpfeil zum Rechtsabbiegen für Radfahrende bei roter Ampel.

- Der Senat erprobt an Hauptverkehrsstraßen Elemente geschützter Kreuzungen nach niederländischem Vorbild, veröffentlicht die Evaluation und leitet aus den Erkenntnissen weitere Maßnahmen ab.

3.3 Tempo 30 ausweiten

- Der Senat nutzt alle Möglichkeiten der StVO-Novelle, um die Anordnung von Tempo 30 im Stadtgebiet auszuweiten und so effektiv und günstig die Verkehrssicherheit zu verbessern und Umweltbelastungen zu vermindern. Darunter fallen das Ausweisen von Tempo 30 an allen Schulwegen, sensiblen Einrichtungen und Zebrastreifen sowie das Herauslösen von Straßen aus dem Hauptverkehrsnetz.

3.4 Sichere, selbstständige Mobilität auf dem Fahrrad zur Schule fördern

- Kinder haben das Recht darauf, sicher ihre eigenständige Mobilität auszuprobieren und zu erlernen. Fahrradfahren fördert die Gesundheit, Motorik und Entwicklung von Kindern. Jeder Bezirk richtet jährlich eine dauerhafte Schulzone am Beispiel der Singerstraße in Mitte ein, um sichere Lernräume zu schaffen. Temporäre Schulstraßen werden eingerichtet und verstetigt.

- Der Senat richtet eine Beratungsstelle für Schulstraßenanträge ein und unterstützt die Bezirke durch einen Leitfaden bei der Einrichtung.
- Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit baut der Senat sichere Querungen auf allen Schulwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen.

3.5 Verkehrssicherheit durch Ordnungsrecht und bauliche Maßnahmen schaffen

- Die Bezirke und Polizei schrecken Falschparker:innen durch eine deutlich höhere Kontrolldichte und vermehrtes Umsetzen von Kfz ab. Senat und Bezirke erhöhen die Kontrolldichte von Polizei und Ordnungsämtern, um die Einhaltung der Verkehrsregeln insbesondere in Kreuzungsbereichen, auf Bussonderfahrstreifen, an Haltestellen, auf Radverkehrsanlagen und auf Gehwegen sicherzustellen.
- Der Senat gestaltet Radverkehrsanlagen auch durch bauliche Maßnahmen so, dass das illegale Befahren und Parken unterbleibt.

- 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.
- Der Senat investiert in den Ausbau der Fahrradstaffel für ganz Berlin und verstärkt sie bis 2031 auf mindestens 400 Personen.

- Die Polizei weitet auch die Geschwindigkeitskontrollen aus, ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf Tempo-30-Zonen und dem Nebenstraßennetz. Die dafür zuständigen Einheiten der Polizei werden vergrößert und es werden zusätzliche Blitzer angeschafft.
- Zeigen Verkehrsteilnehmende bei Verstößen keine Einsicht, ordnet die Polizei Verkehrsunterricht an. Die Polizei kommt ihrer gesetzlichen Meldepflicht von auffälligen Verkehrsteilnehmenden gegenüber den zuständigen Behörden konsequent nach.
- Die Senatsverwaltung für Inneres und Sport, Polizei und Unfallkommission wirken darauf hin, dass nach Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten gründliche Ermittlungen durchgeführt werden: Der/Die Fahrer:in wird auf Fahrtauglichkeit, Gesundheitszustand, berauschende Substanzen, Medikamenteneinfluss und Sehhilfen überprüft. Das Fahrzeug wird überprüft und es wird ausgewertet, ob der/die Fahrer:in beim Fahren Kommunikationsgeräte wie Mobiltelefone oder Navigationsgeräte bedient hat. Bei beruflich tätigen Kraftfahrer:innen wird auch der Betrieb überprüft.
- In Berlin wurden im Jahr 2024 täglich mehr als 60 Fahrräder mit einem Gesamtschaden von 33 Millionen Euro gestohlen. Die Aufklärungsquote der Polizei lag dabei unter fünf Prozent. Die Senatsverwaltung für Inneres und Sport richtet zur Verbesserung dieser Quote sofort eine „Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl“ bei der Polizei ein. Diese ist zentral dafür zuständig, Fahrraddiebstähle auszuwerten, zu verfolgen und Präventionsstrategien zu implementieren.

4 Mehr Fahrrad für ein zukunftsfähiges Berlin

4.1 Wirtschaftsverkehr neu gestalten

- Der Senat legt ein Ziel für den Radverkehrsanteil im Wirtschaftsverkehr fest und verankert diese Zielvorgabe mit Maßnahmenpaketen in den relevanten verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Strategien.

- Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe betreibt eine Beratungsstelle für die Umstellung betrieblicher Logistik insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Diese berät zum Einsatz von Lastenrädern und Velotaxis und bietet umfangreiche Testmöglichkeiten.

- Auf Flächen des Kfz-Verkehrs 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 in den kommenden fünf Jahren in jedem Bezirk mindestens drei City-Hubs und anbieterneutrale Mikro-Depots. Dabei setzt er auf intermodale Lösungen (z. B. durch Kombination Bus/Tram), um unnötige und gefährliche Lkw-Fahrten zu vermeiden.

- Senat, Bezirke und öffentliche Betriebe weiten den Einsatz von Fahrrädern für den eigenen Wirtschaftsverkehr aus.

- Der Senat bevorzugt bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen geeigneter 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 mit dem Fahrrad zurückzulegen.

- Der Senat setzt sich auf Bundesebene für die zügige Verabschiedung des Plattform-Ökonomie-Gesetzes. Ziel ist, Lieferdienst-Fahrer:innen einen festen Beschäftigtenstatus zu sichern und die Anbieter für die Verkehrssicherheit von Personal und Ausrüstung in die Pflicht zu nehmen.

4.2 Rad- und öffentlichen Verkehr zusammendenken

- In Schöneweide entsteht das erste öffentliche Fahrradparkhaus Berlins. Nach diesem Beispiel nimmt der Senat die am weitesten fortgeschrittenen Planungen für Fahrradparkhäuser an den Stationen Ostkreuz, Mahlsdorf, Haselhorst, Landsberger Allee, Pankow und Südkreuz wieder auf und finanziert die weitere Planung und den Bau. Die Fahrradparkhäuser fungieren als Radstationen mit Aufsicht und Service.
- Das Mobilitätsgesetz verpflichtet den Senat zum Bau von zusätzlichen 50.000 Stellplätzen an ÖPNV-Stationen bis 2030. Diese Stellplätze sind als sichere, überdachte und gut ausgeleuchtete Abstellmöglichkeiten auch für Lastenräder und Räder mit Anhängern umzusetzen, um intermodales Verkehrsverhalten zu fördern. Der Senat prüft den Umsetzungsstand und ergreift Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen.
- Der Senat überprüft außerdem Radwege, die zu ÖPNV-Stationen und dortigen Fahrradstellplätzen hinführen. An Zuwegen ohne befahrbare Radverkehrsführung bessert der Senat nach, um intermodale Wegeketten tatsächlich nutzbar zu machen.
- Der Senat nimmt die Förderung eines öffentlichen Leihradsystems wieder auf, um ein attraktives Angebot multimodaler Wegeketten auch in den Außenbezirken sicherzustellen. Dabei werden familienfreundliche Räder mit Kindersitz in den Bestand aufgenommen.
- Die BVG ermöglicht die Fahrradmitnahme im Schienenersatzverkehr und erprobt diese auch in Linienbussen anhand von Erfahrungen anderer Städte. Der Schwerpunkt liegt dabei zunächst auf Buslinien am Stadtrand und/oder zu Tagesrandzeiten.
- Der VBB und die DB Regio trennen Fahrradstellbereiche und Sitzbereiche in S-Bahnen und Regionalzügen 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.
- Der VBB nimmt das Programm „Rad im Regio“ wieder auf und erweitert das Angebot auf weitere Linien.

4.3 Flächendeckendes Fahrradparken ermöglichen

- Senat und Bezirke evaluieren mind. alle fünf Jahre die Zahl und den Bedarf an Fahrradparkplätzen und leiten daraus einen Maßnahmenplan ab. Sie ermöglichen sicheres und komfortables Fahrradparken auch für die zunehmende Zahl an Spezialrädern, Lastenfahrrädern oder Fahrrädern mit Anhänger. Dafür nutzen sie Beteiligungsmöglichkeiten, bspw. orientiert am Projekt "Fahrradbügel für Treptow-Köpenick".
- Jeder Alltagsweg beginnt zuhause: Der Senat setzt die Ausführungsvorschrift (AV) Stellplätze um, die das Einrichten von qualitativen Fahrradstellplätzen bei Neubauten

und größeren Umbauten vorschreibt. Der Senat überprüft den vorgegeben Stellplatzschlüssel, verdoppelt die festgelegten Ablösebeträge für nicht hergestellte Fahrradstellplätze und legt eine kontinuierliche Steigerung orientiert am Baupreisindex fest. Im Bestand fördert der Senat die Errichtung von Fahrradstellplätzen analog zu den Vorgaben der AV Stellplätze.

- Die Bezirke machen in Abstimmung mit dem Senat Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Auflage an Schulen und schaffen damit Anreize, den Weg zu Schule und Kita mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Senat und Bezirke errichten Fahrradstellplätze vorrangig am Fahrbahnrand. Nur wenn es auf der Fahrbahn nicht möglich ist und eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 3,5 Metern erhalten bleibt, kann für den Bau von Fahrradabstellmöglichkeiten auf den Unterstreifen von Gehwegen ausgewichen werden. Dies gilt für alle Ausprägungen von Sharing-Stationen (Jelbi, Mobilitäts-Hubs etc.).
- 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 ohne sichere Abstellmöglichkeiten auf den Grundstücken – Fahrradbügel systematisch zur Prävention gegen Falschparken ein, z. B. im Kreuzungsbereich, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.
- Die Senatsverwaltung für Verkehr koordiniert das Aufräumen von Schrotträdern im gesamten Stadtgebiet mit den Akteuren InfraVelo, BVG, DB und Bezirken, um Transparenz und Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen und den öffentlichen Raum frei und nutzbar zu erhalten.

4.4 Funktionierenden Winter- und Reinigungsdienst fürs Rad einrichten

- Fahrradinfrastruktur muss von Schnee, Eis, Schmutz und Laub gereinigt werden, um sicher und gut befahrbar zu sein. Im Vorrangnetz ist laut Radverkehrsplan eine sichere Nutzbarkeit ab 7:00 Uhr zu gewährleisten, analog zu sonstigen vorrangig im Winterdienst zu behandelnden Hauptstraßen sowie Straßen, auf denen der ÖPNV fährt.
- Der Senat setzt dafür mit höchster Dringlichkeit noch vor dem Winter 2026/27 das

Konzept für Winterdienst im Radverkehr ins Straßenreinigungsgesetz und den Räumplan um. Während der nächsten Schneeperiode findet ein Monitoring des Konzepts mit Fokus auf durchgängig sicher befahrbare Fahrradrouten statt. Bei weiteren Mängeln setzen Senat und Bezirke weitere Maßnahmen zur Verlässlichkeit des Winterdienstes auf Radwegen um.

- Bei der Berliner Stadtreinigung und in den Bezirksämtern werden ausreichend Fahrzeuge, Personal und Material für den Winterdienst aufgebaut.
- Radverkehrsanlagen werden bevorzugt so ausgebaut, dass eine automatische Räumung durch die BSR im Rahmen der der normalen Räumung erfolgen kann.

4.5 Überregional und touristisch vernetzen

- Den Großraum Berlin erlebbar machen: Der Senat stimmt sich regelmäßig mit der Brandenburger Verwaltung zum Bau von übergreifenden Fahrradverbindungen ab und treibt diese voran. Für das zunehmende Pendeln zwischen Brandenburg und Berlin werden landesübergreifende Radschnellverbindungen gebaut, beispielsweise zwischen dem Flughafen BER und dem Berliner Stadtgebiet.
- Das Fahrrad ist beliebt bei Tourist:innen, um Berlin zu erkunden. Gut ausgebaute Radrouten im Zentrum und in äußeren Bezirken bieten enormes Potenzial für attraktiven und nachhaltigen Tourismus. Der Senat treibt den Ausbau touristischer Routen nach den ERA-Standards voran, pflegt und beschildert bestehende Routen, schafft ein Angebot zur digitalen Wegführung und verzahnt Alltagsrouten mit touristischen Angeboten.

4.6 Verkehrssicherheit und Verkehrswende bundesweit stärken

- Der Senat engagiert sich auf Bundesebene im Bundesrat sowie im Städte- und Gemeindebund für die Verkehrssicherheit.
- Der Senat setzt sich dafür ein, dass Schulstraßen und die Möglichkeit für flächendeckendes Tempo 30 innerorts in die StVO aufgenommen werden
- Für die Sicherheit an Kreuzungen setzt sich der Senat außerdem für verpflichtenden Abbiegeassistenten mit Notstopp für Lkw innerorts und für die Fortführung des 2025 beendeten Bundesförderprogramms für Abbiegeassistenten ein.

5 Mehr Fahrrad für ein gesundes Berlin

5.1 Radverkehr durch Öffentlichkeitsarbeit fördern

- Fahrradfahren stärkt die Gesundheit, den Einzelhandel und gesellschaftlichen Zusammenhalt. Durch gute Öffentlichkeitsarbeit können Gruppen für das Radfahren gewonnen werden, die derzeit gewohnheitsmäßig mit dem Auto unterwegs sind. Ein Fokus liegt auf der Förderung aktiver Mobilität von Kindern, Jugendlichen und Eltern.
- Der Senat entwickelt Ansätze, um Menschen zu ermutigen, das Fahrrad als Freizeit- und Verkehrsmittel kennen zu lernen. Das beinhaltet bspw. Kampagnen, die den Perspektivwechsel zwischen Windschutzscheibe und Lenker fördern sollen.
- Berlin nimmt auch in den nächsten fünf Jahren an der Kampagne „Stadtradeln“ des Klima-Bündnis teil und verbindet sie mit Anreizen für Alltags-Radfahren.
- Der Senat sensibilisiert für den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,5 m zwischen Kfz- und Radverkehr.
- Die infraVelo stattet Radverkehrszählstellen vermehrt mit Dialogdisplay aus.
- Gewohnheiten prägen Verhalten: Der Senat unterstützt die klimafreundliche Mobilität von Neubürger:innen mit einem Neubürger:innenpaket zur Verkehrswende. Dieses beinhaltet bspw. ein Mobilitätsbudget für die BVG und Leihfahrradangebote.
- 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.

5.2 Radverkehr durch Mobilitätsbildung fördern

- Der Senat fördert den Wissensaufbau im Bereich Verkehrswende, indem das Thema Fahrrad in Stadtplanungs- und Ingenieursstudiengängen etabliert wird und beispielsweise an der TU Berlin eine Fahrrad-Professur sowie ein Master-Studiengang „Urbane Verkehrswende“ eingerichtet werden.
- 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.
- Senat und Bezirke fördern Jugendverkehrs-schulen und andere Initiativen zur Erlernung des Fahrradfahrens. Die Polizei unterstützt die Arbeit der Jugendverkehrsschulen mit ausreichend Personal.
- Es wird eine zweite Stufe der schulischen Radfahrausbildung eingeführt. Hierfür bietet sich die 7. Klasse an, weil der Wechsel in die weiterführende Schule für viele Schüler:innen einen neuen Schulweg bedeutet. Fahrradfahren im realen Verkehr wird für ältere Kinder wichtiger, dieser Entwicklungsschritt muss schulisch begleitet und gefördert werden.
- Mobilitätsbildung in der Schule wird fächerübergreifend integriert. Die Senatsverwaltung für Bildung fördert dies durch Fachtage für Lehrende aller Fächer anhand der Handreichung für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung.
- Der Senat und die Bezirke stellen zusätzlich zum schulischen Mobilitätsmanagement auch einen Mobilitätsfonds für Kinder-und Jugend-einrichtungen 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 v. a. für Kinderläden ohne eigenen Außenbereich, die Mobilität und Organisation von Kitagruppen erleichtert wird.

5.3 Lastenräder fördern

- Ein Lastenrad kann viele Kfz-Fahrten ersetzen und Gesundheit stärken. Der Senat öffnet den Zugang zu Fördermitteln zukünftig auch für nicht-kommerzielle und zivilgesellschaftliche Organisationen. Das Fördervolumen pro Lastenrad beträgt mind. 30 Prozent des Kaufpreises bei Festlegung eines Maximalbetrags.
- Der Senat verstetigt die Finanzierung des kostenlosen Lastenrad-Verleihs in Berlin.

Über den ADFC Berlin

Der ADFC Berlin e. V. ist ein gemeinnütziger Verein mit mehr als 21.000 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 Fahrrad-demonstration.

Alle Infos über unsere Arbeit unter:

berlin.adfc.de

Instagram: @adfc_berlin

bluesky: @adfcberlin.bsky.social

Facebook: ADFC Berlin

LinkedIn: ADFC Berlin

DU WÜNSCHST DIR EIN FAHRRADFREUNDLICHES BERLIN?

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

www.berlin.adfc.de/sei-dabei

HERAUSGEBER

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

Tel. (030) 448 47 24 Fax: (030) 44 34 05 20

E-Mail: kontakt@adfc-berlin.de

Webseite: berlin.adfc.de

Projektleitung: Marlene Alber
Redaktion: Lisa Feitsch
Layout und Gestaltung: Schirin Rajabi
Druck: PinguinDruck GmbH

Bildnachweise: ADFC / APRIL Agentur