

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (RadG)



Inhaltsverzeichnis

Artikel I Radverkehrsgesetz – RadG

TEIL 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

§ 1 Zweck und Ziele

§ 2 Begriffsbestimmungen

TEIL 2 BESONDERE BESTIMMUNGEN

ABSCHNITT I SCHAFFUNG DES BERLINER RADVERKEHRSNETZES

§ 3 Berliner Radverkehrsnetz

§ 4 Fahrradstraßen

§ 5 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

§ 6 Radschnellwege

§ 7 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

ABSCHNITT II ERHÖHUNG DER SICHERHEIT UND DES KOMFORTS

§ 8 Umgestaltung von Knotenpunkten

§ 9 Grüne Welle

§ 10 Effiziente Mängelbeseitigung

§ 11 Fahrradparken

ABSCHNITT III FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

§ 12 Fahrradstaffeln

§ 13 Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl

§ 14 Stabsstelle Radverkehr auf Senatsebene

§ 15 Fachstellen für Radverkehrsbelange auf Senatsebene

§ 16 Bezirkliche Stabsstellen für Fahrradangelegenheiten

§ 17 Bezirkliche Fachstellen für Fahrradangelegenheiten

§ 18 Verwaltungshandeln

§ 19 Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

§ 20 Sonstige Förderung des Radverkehrs

ABSCHNITT IV TRANSPARENZ, BERICHTE

§ 21 Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

Artikel II Änderung des Berliner Straßengesetzes

Artikel III Änderung des Straßenreinigungsgesetzes

Artikel IV Änderung der Bauordnung Berlin

Artikel V In Kraft treten

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin

Artikel I Radverkehrsgesetz – RadG

Teil 1 Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck und Ziele

- (1) Zweck dieses Gesetzes ist es, das Radfahren in Berlin nachhaltig zu fördern, die Radinfrastruktur attraktiv sowie objektiv und subjektiv sicher zu machen, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs bei wachsender Bevölkerung und steigenden Anforderungen des Klima- und Immissionsschutzes zu gewährleisten, damit den Umweltverbund zu stärken und alle Voraussetzungen zu schaffen, dass mehr Menschen in Berlin auf das Rad umsteigen. Für alle Verkehrsteilnehmenden ist ein gleichberechtigtes Miteinander im Verkehr zu gewährleisten.
- (2) Ziel ist es, innerhalb von 8 Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen auf mindestens 30 % innerhalb der Umweltzone Berlin und im Land Berlin auf mindestens 20 % zu steigern.

Durch die Maßnahmen nach diesem Gesetz soll nach Ablauf dieser Frist jährlich eine Steigerung des Anteils des Radverkehrs an allen Wegen im Land Berlin um mindestens einen halben Prozentpunkt erreicht werden, bis eine Zielmarke für das Land Berlin von mindestens 30 % erreicht ist.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll für den bisherigen und weiteren Zuwachs mit einer neutralen Flächenbilanz ausreichend und vorausschauend dimensioniert und der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs gerecht werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind

- (1) **Abstellmöglichkeiten** Stütz- bzw. Haltevorrichtungen für Fahrräder mit der Möglichkeit, den Rahmen des Fahrrads sicher daran anzuschließen;
- (2) **Berliner Radverkehrsnetz** die Gesamtheit der miteinander verbundenen Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen und Radschnellwege;
- (3) **Fahrradbox** ein geschlossenes und abschließbares Fahrradparksystem, das Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus bietet;
- (4) **Fahrradstation** eine Einrichtung, die mindestens folgende drei Grundfunktionen erfüllen muss: gesicherte Abstellmöglichkeiten in geschlossenen Räumen, Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder;
- (5) **Fahrradparkhaus** eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern;
- (6) **Fahrradstraßen** durch Zeichen 244.1 und 244.2 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gekennzeichnete Straßen;
- (7) **Grüne Welle** die Koordinierung von Lichtzeichenanlagen, so dass mindestens 85 % des Radverkehrs ohne Halt mindestens drei aufeinanderfolgende Lichtzeichenanlagen mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Geradeaus-Richtung passieren können;
- (8) **Hauptstraße** eine Straße des übergeordneten Straßennetzes;
- (9) **Mängel** Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen;
- (10) **Radfahrstreifen** durch durchgezogene Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 und 237 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) markierte Bereiche, die für den Radverkehr vorgesehen sind;

- (11) **Radschnellwege** selbstständig geführte Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohem Pendlerpotenzial über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig und jederzeit ein sicheres Befahren mit einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h ermöglichen;
- (12) **Radverkehrsanlagen** Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen;
- (13) **Radwege** durch Zeichen 237 und 241 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gekennzeichnete Anlagen für den Radverkehr sowie Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (§ 2 Absatz 4 StVO);
- (14) **Schutzstreifen** durch unterbrochene Leitlinien (Zeichen 340 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) markierte Bereiche, die für den Radverkehr vorgesehen sind.
- (15) **Umweltverbund** aller Verkehr, der nicht dem motorisierten Individualverkehr angehört, wie Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn).

Teil 2 Besondere Bestimmungen

Abschnitt I Schaffung des Berliner Radverkehrsnetzes

§ 3 Berliner Radverkehrsnetz

- (1) Der Senat erarbeitet innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Bezirken, den Interessenverbänden des Radverkehrs und der Öffentlichkeit den Entwurf eines Umsetzungs- und Budgetplan zur Umsetzung der Maßnahmen nach §§ 4 bis 11 zur Schaffung, Vervollständigung und Verbesserung des Berliner Radverkehrsnetzes. Die Erarbeitung dieses Umsetzungs- und Budgetplans soll auch die Belange aller Verkehrsträger des Umweltverbundes berücksichtigen. Der Umsetzungs- und Budgetplan ist jährlich fortzuschreiben. Der Senat legt diesen Umsetzungs- und Budgetplan sowie dessen Fortschreibung dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vor. Das Land Berlin setzt diesen Umsetzungs- und Budgetplan fristgerecht um.
- (2) Das bestehende Berliner Radverkehrsnetz soll ausgebaut und durch Radrouten und Radfernwege ergänzt werden und die Anschlüsse ins Umland sicherstellen. Vor allem Schulen und Einrichtungen für Kinder, Jugendliche und Senioren sollen durch das Berliner Radverkehrsnetz engmaschig und sicher erreichbar sein.
- (3) 90 % der Wohnungen in Berlin sollen nicht weiter als 300 m vom Berliner Radverkehrsnetz entfernt sein.

§ 4 Fahrradstraßen

Die Verwaltung wird aufgefordert, jedes Jahr 500km Straße daraufhin zu prüfen, ob hier StVO konforme Fahrradstraßen eingerichtet werden können.

§ 5 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Es soll innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes für alle Einbahnstraßen geprüft werden, welche Einbahnstraßen gemäß den Kriterien der VwV StVO für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können.

§ 6 Radschnellwege

- (1) Innerhalb von 8 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes sind mindestens 100 km Radschnellwege zu errichten. Es sollen mindestens 8 bis 10 Radschnellwege mit mindestens 5 km Länge angelegt werden. Diese Mindestlänge von 5 km kann auch in mehreren Bauabschnitten erreicht werden. Diese Radschnellwege sollen sich an den Pendlerströmen orientieren.

- (2) Radschnellwege sind kraftfahrzeugfrei und sollen mit planfreien Knotenpunkten gestaltet werden. Lassen sich die Knotenpunkte nicht planfrei gestalten, soll dem Radschnellweg entweder der Vorrang eingeräumt oder der Knotenpunkt als Kreisverkehr gestaltet werden.
- (3) Die Radschnellwege sollen steigungsarm, geradlinig und mit leicht befahrbarem Belag ausgeführt werden. Durch einen Unterbau nach den anerkannten Regeln der Technik ist Vorsorge gegen Deckenaufbrüche zu treffen.
- (4) Die Mindestbreite eines Radschnellwegs soll 2 m pro Richtung betragen. Der Verkehr in beide Richtungen soll durch eine Mittelmarkierung getrennt werden.
- (5) Die einzelnen Radschnellwege sollen mit Wiedererkennungsmerkmalen ausgestattet werden (z.B. farbige Codierung, Beschilderung und/oder Namen) und sind in ihrer Gesamtheit nutzungsgesteuert zu beleuchten.

§ 7 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

- (1) Auf oder an allen Hauptstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit leicht befahrbarem Belag, in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und in ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende gegenseitig sicher überholen können. Bei einer Prüfung gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind der steigende Radverkehrsanteil und die Netzwirkung zu berücksichtigen.
- (2) Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten effektiv verhindert wird.
- (3) Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte zur Herstellung von Sichtbeziehungen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit gemäß § 8 (4) gestaltet werden.
- (4) Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen sollen so eingerichtet werden, dass der bestehende Raum für zu Fuß Gehende nicht verringert wird und die Funktionalität vorhandener oder geplanter Busspuren oder Gleisanlagen der Straßenbahn mit eigenem Bahnkörper nicht oder nur unerheblich beeinträchtigt wird. Dabei soll der verbleibende Raum für zu Fuß Gehende auf dem Gehweg eine Breite von 3,5 m nicht unterschreiten. Sofern für bestimmte Straßentypen in Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz darüber hinausgehende Richtwerte für Gehwegbreiten enthalten sind, sollen diese Maße nicht unterschritten werden.
- (5) Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen sollen innerhalb von 3 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes vorrangig an Hauptstraßen eingerichtet werden, die noch keine Radverkehrsanlagen aufweisen. Bei Hauptstraßen, die Radverkehrsanlagen aufweisen, die nicht den Vorgaben in den Absätzen 1 bis 3 entsprechen, sind entsprechende Radverkehrsanlagen bis 8 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes umzubauen. Bei Baumaßnahmen an Hauptstraßen, die bereits Radverkehrsanlagen aufweisen, sind diese Radverkehrsanlagen gemäß den Vorgaben in den Absätzen 1 bis 4 umzubauen.

Abschnitt II Erhöhung der Sicherheit und des Komforts

§ 8 Umgestaltung von Knotenpunkten

- (1) Das Land Berlin wird jährlich mindestens 20 der für Radfahrende gefährlichsten Knotenpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umbauen, um die jeweiligen Gefahrenquellen, auch für zu Fuß Gehende, zu beseitigen. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der jährlichen Sonderuntersuchung „Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin“ aus der Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin sowie aus weiteren objektiven Erkenntnisquellen.
- (2) Zusätzlich sollen jährlich 5 Knotenpunkte umgebaut werden, die nach dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Radfahrenden Verbesserungen erfordern. Dazu sind mindestens alle 5 Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen über das subjektive Sicherheitsgefühl durchzuführen.

- (3) Bei Umbau eines Knotenpunktes sollen Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung guter Praxis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingerichtet oder angepasst sowie die Maßnahmen nach Absatz 6 umgesetzt werden.
- (4) 5 bis 15 m vor und nach Knotenpunkten sollen die Sichtbeziehungen verbessert und die Abbiegegeschwindigkeit verringert werden, insbesondere durch Gehwegvorstreckungen oder Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- (5) Nach jedem Unfall mit schwerem Personenschaden oder Getöteten ist innerhalb von 4 Wochen zu prüfen und im Internet zu veröffentlichen, ob und inwiefern die Gestaltung der Verkehrsanlage oder Verkehrsführung dafür mitursächlich war. Ist die Mitursächlichkeit der Gestaltung der Verkehrsanlage oder der Verkehrsführung für den Unfall gegeben oder kann sie nicht ausgeschlossen werden, sind innerhalb von sechs Monaten entsprechende bauliche oder sonstige geeignete Maßnahmen nach Absatz 3 zur Vermeidung künftiger Personenschäden zu ergreifen.
- (6) Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sollen an allen geeigneten Zufahrten, pro Jahr jedoch auf mindestens 50 Knotenpunkten mit Lichtzeichenanlagen, aufgeweitete und dem Kraftfahrzeugverkehr vorgelagerte Aufstell- und Abbiegestreifen für den Radverkehr eingerichtet werden. Diese Aufstell- und Abbiegestreifen (Schutzstreifen) sowie die Radfahrerfurten sollen farblich markiert werden. Die Auswahl der Knotenpunkte hat sich am Radverkehrsaufkommen zu orientieren.

§ 9 Grüne Welle

- (1) Ab Inkrafttreten des Gesetzes sollen innerhalb von einem Jahr an allen Straßenzügen von Hauptstraßen geprüft werden, ob auf ihnen Grüne Wellen für den Radverkehr eingerichtet werden können.
- (2) Bei Neuaufstellungen von Lichtzeichenanlagen oder Änderungen von Signalprogrammen an vorhandenen Lichtzeichenanlagen muss die Einrichtung einer Grünen Welle für den Radverkehr geprüft werden.
- (3) Wenn Grüne Wellen eingerichtet werden, sollen ÖPNV-Vorrangschaltungen mindestens mit Qualitätsstufe B entsprechend der in der „Vereinbarung über die Sicherung der Qualität des Verkehrsablaufs für ÖPNV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussung“ festgelegten Qualitätsstufen an allen betroffenen Lichtzeichenanlagen eingerichtet werden.
- (4) Bei der Einrichtung von Grünen Wellen soll eine Räumgeschwindigkeit für den Fußverkehr von 1,0 m/s gewährleistet werden.
- (5) Bei der Einrichtung von Grünen Wellen sollen die Umlaufzeiten so gewählt werden, dass die Wartezeiten für Rad- und Fußverkehr möglichst gering sind.
- (6) Grüne Wellen sollen dem Radverkehr unmittelbar und in geeigneter Weise, z.B. durch Piktogramme, angezeigt werden.

§ 10 Effiziente Mängelbeseitigung

- (1) Das Land Berlin soll eine zeitnahe und nachhaltige Mängelbeseitigung im Berliner Radverkehrsnetz sicherstellen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs gewährleistet.
- (2) Die zuständige Senatsverwaltung soll spätestens 9 Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Liste mit allen bekannten Mängeln erstellen und auf ihrer Internetseite veröffentlichen. Diese Liste ist mindestens monatlich zu aktualisieren. In diese Liste fließen die Ergebnisse jeder Straßenzustandserfassung und -bewertung, ausgewertet für den Radverkehr, sowie von Behörden und von Bürgern gemeldete Mängel ein. Für jeden Mangel ist mindestens das Datum der Feststellung, die Lage und Schadensart festzuhalten.
- (3) Mängel sollen über ein geeignetes Online-Portal gemeldet werden können.
- (4) Jeder Mangel soll zeitnah und nachhaltig beseitigt werden, möglichst innerhalb von 6 Monaten nach dem Datum seiner Meldung.

§ 11 Fahrradparken

- (1) In den ersten 2 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes sollen zusammen 20.000 und in jedem weiteren Jahr weitere 20.000 Abstellmöglichkeiten bis zu einem Zielstand von mindestens 100.000 Abstellmöglichkeiten an Haltestellen von Bus und Bahn eingerichtet werden. 80 % dieser Abstellmöglichkeiten sollen innerhalb von 100 m im Umkreis der jeweiligen Ein- und Ausgänge dieser Haltestellen sein.
- (2) An Regionalbahnhöfen sollen innerhalb von 3 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen eingerichtet werden.
- (3) Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes hat das Land Berlin mit den Eigentümern der Liegenschaften Verhandlungen zu führen und abzuschließen, um die Ziele nach Absatz 1 und 2 zu erreichen. Bei Scheitern der Verhandlungen ist die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten oder Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen auf landeseigenen Grundstücken in unmittelbarer Bahnhofsnähe zu prüfen und zeitnah umzusetzen.
- (4) Geeignete Flächen sollen planerisch gesichert und von anderen Nutzungen freigehalten werden.
- (5) Zusätzlich zu Absatz 1 sollen in den ersten 2 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zusammen 20.000 und in jedem weiteren Jahr 20.000 Abstellmöglichkeiten bis zu einem Zielstand von mindestens 100.000 Abstellmöglichkeiten eingerichtet werden.
- (6) Die Auswahl der Standorte und die Anzahl der Abstellmöglichkeiten hat sich am derzeitigen und zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens zu orientieren.
- (7) Abstellmöglichkeiten dürfen nur auf Gehwegen platziert werden, wenn eine Gehwegbreite von mindestens 3,5 m erhalten bleibt. Vorrangig sollen Bereiche des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand genutzt werden.
- (8) Bei der Prüfung zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 11 Berliner Straßengesetz für Fahrradboxen ist dem besonderen Bedürfnis von Radfahrenden nach diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten Rechnung zu tragen. Fahrradboxen dürfen nur dann auf Gehwegen errichtet werden, wenn eine Gehwegbreite von 3,5 m erhalten bleibt.
- (9) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. Schroträder sollen entfernt werden.

Abschnitt III Förderung des Radverkehrs

§ 12 Fahrradstaffeln

- (1) Bei allen Polizeidirektionen und Ordnungsämtern sollen Fahrradstaffeln eingerichtet werden.
- (2) Die Fahrradstaffeln sind personell und technisch so auszustatten, dass sie ihre Aufgaben erfüllen können.
- (3) Aufgaben der Fahrradstaffeln sind insbesondere
 1. den Dialog mit allen Verkehrsteilnehmern über die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu intensivieren,
 2. Regelverstöße zu ahnden, die die Sicherheit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gefährden, und
 3. das Parken in zweiter Reihe, auf Bussonderfahrstreifen, Gleisanlagen sowie in den entsprechenden Haltestellenbereichen und auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen unterschiedslos zu ahnden.

§ 13 Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl

Die Polizei von Berlin richtet spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Ermittlungsgruppe zur zentralen Auswertung, Verfolgung und Prävention von Fahrraddiebstählen ein. Die Aufklärungsquote ist jährlich im Internet zu veröffentlichen.

§ 14 Stabsstelle Radverkehr auf Senatsebene

- (1) In der zuständigen Senatsverwaltung ist eine an die politische Leitung angebundene Stabsstelle für Radverkehr zu schaffen.
- (2) Ihre Aufgaben sind
 1. die Planung des Berliner Radverkehrsnetzes mit Anschlüssen ans Umland,
 2. die Erarbeitung des Umsetzungs- und Budgetplans gemäß § 3 Absatz 1,
 3. die Koordination und Begleitung der Querschnittsaufgabe Radverkehr bezüglich der verschiedenen mit Radverkehrsangelegenheiten befassten Ämter und Abteilungen in der Berliner Verwaltung sowie mit den Aufgabenträgern des Landes Brandenburg sowie mit Interessenvertretern,
 4. die Sicherstellung, dass bei allen Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklung die Belange des Radverkehrs und im Besonderen die in diesem Gesetz geregelten Ziele und Maßnahmen von Beginn an in der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden,
 5. die Organisation und Betreuung der Mängelmeldung und Koordination nach § 10,
 6. die Organisation und Durchführung der im Gesetz geregelten Öffentlichkeitsarbeit gemäß §§ 19, 20 und
 7. die Erfüllung der Transparenz-, Informations- und Evaluationspflichten nach § 21.
- (3) Die Personal- und Sachmittelausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität und soll sich an Beispielen guter Praxis orientieren.

§ 15 Fachstellen für Radverkehrsbelange auf Senatsebene

- (1) In der zuständigen Senatsverwaltung sind Fachstellen für Radverkehrsbelange in den zuständigen Abteilungen für Verkehr und Tiefbau zu schaffen.
- (2) Ihre Aufgaben sind
 1. die Zusammenarbeit mit den Stellen nach §§ 14, 16 und 17 bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin,
 2. die Identifizierung, Planung und Durchführung von Maßnahmen nach den §§ 3 bis 11,
 3. die Unterstützung des Ausbaus und der Verbesserung des Berliner Radverkehrsnetzes durch Erhebung und Bereitstellung von Daten im Rahmen von Radverkehrszählungen und der Analyse von Radverkehrsströmen sowie die Ermittlung von Radverkehrspotentialen,
 4. die Sicherstellung der Standards im Sinne dieses Gesetzes bei der Einrichtung von Baustellen und Baustellenverkehr und
 5. die Koordination aller weiteren Maßnahmen, die dieses Gesetz und den Radverkehr insgesamt betreffen und die in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin fallen.
- (3) Die Personalausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität.

§ 16 Bezirkliche Stabsstellen für Fahrradangelegenheiten

- (1) Jeder Bezirk schafft eine Stabsstelle für Fahrradangelegenheiten, die bei dem für das Straßen- und Grünflächenamt zuständigen Bezirksstadtrat angesiedelt ist.
- (2) Ihre Aufgaben sind

1. die strategische Planung und koordinierende Begleitung aller Maßnahmen, die sich aus diesem Gesetz ergeben, Öffentlichkeitsarbeit und Schulung, Koordination mit den betroffenen Ämtern und Abteilungen der Bezirksebene und der Stabsstelle nach § 144 sowie mit Interessenvertretern einschließlich einem Beschwerdemanagement,
 2. die Förderung des Fahrradverkehrs einschließlich der Planung und der Umsetzung eines übergeordneten Berliner Radverkehrsnetzes, der jeweiligen Umsetzung im jeweiligen Bezirk, der Anschlüsse an andere Bezirke und der Maßnahmen aus diesem Gesetz,
 3. die Begleitung sonstiger verkehrstechnischer und baulicher Maßnahmen, die den Fahrradverkehr berühren, aber sich nicht direkt aus diesem Gesetz ergeben und
 4. die Erfüllung der Transparenz-, Informations- und Evaluationspflichten nach § 21.
- (3) Die Personalausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist die Stabsstelle mit den notwendigen Mitteln auszustatten.

§ 17 Bezirkliche Fachstellen für Fahrradangelegenheiten

- (1) Jeder Bezirk schafft eine Fachstelle für Fahrradangelegenheiten.
- (2) Ihre Aufgaben sind
 1. die Zusammenarbeit mit den Stellen nach den §§ 14, 15 und 16, insbesondere bei der Planung und Umsetzung aller bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung,
 2. die Planung und Durchführung baulicher Maßnahmen, Koordination der betroffenen Ämter auf Bezirksebene sowie mit den Betroffenen und ihren Interessenvertretern einschließlich eines Beschwerdemanagements,
 3. die Förderung des Fahrradverkehrs einschließlich der Planung des bezirklichen Fahrradnetzes ggf. mit Anschlüssen ans Umland und
 4. die Planung und Durchführung sonstiger verkehrlicher Maßnahmen, die den Fahrradverkehr berühren.
- (3) Die Personalausstattung entspricht dem Aufgabeninhalt, dem Aufgabenumfang und der Aufgabenintensität. Mindestens sollen zwei hauptamtlich tätige, fachlich geeignete Radverkehrsplanende für Maßnahmen für das Radverkehrsnetz eingesetzt werden. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist die Fachstelle mit den notwendigen Mitteln auszustatten..

§ 18 Verwaltungshandeln

- (1) Bei allen Baumaßnahmen, die den Radverkehr betreffen können, sind Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen und Sicherheitsaudits durchzuführen, zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen.
- (2) Für Maßnahmen nach diesem Gesetz, die auf bezirklicher Ebene umzusetzen sind, sind die Mittel dafür im Einzelplan der zuständigen Senatsverwaltung zu veranschlagen. Die Bezirke erhalten diese Mittel im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung zur Erfüllung ihrer Aufgaben.

§ 19 Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Der Senat informiert die Bevölkerung kontinuierlich über die tatsächliche und zu erwartende Zunahme des Radverkehrs, die Auswirkungen daraus sowie über die Maßnahmen und die Ziele dieses Gesetzes. Dazu gehören
 1. die Sicherheit der Radfahrenden,
 2. die für alle Verkehrsteilnehmer geltenden Verkehrsregeln,
 3. die Verbesserung der Verkehrsmoral für ein besseres Miteinander aller im Verkehr,

4. die positiven Effekte des Radfahrens und
 5. die Sensibilisierung von gewerblichen Kraftfahrzeug-Führenden für ihre besondere Verantwortung und ihr Gefährdungsrisiko gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.
- (2) Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist jährlich zu evaluieren und das Ergebnis im Internet zu veröffentlichen.

§ 20 Sonstige Förderung des Radverkehrs

- (1) Privaten Anzeigen von Parkverstößen, die Verkehrsteilnehmer gefährden oder blockieren, soll nachgegangen werden.
- (2) Die Themen Radverkehrsförderung und Diskriminierung von Radfahrenden sind Teil des Fortbildungsprogramms. Sie sind insbesondere Bestandteil der Fortbildungsmaßnahmen für Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktionen. Als Dozenten für diese Themenkreise werden bevorzugt Mitarbeitende der Fahrradstaffeln eingesetzt.
- (3) Das Land Berlins soll innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes 20 % des Pkw-Pools durch Fahrräder für die Beschäftigten der Berliner Verwaltung ersetzen.
- (4) Für den Regierenden Bürgermeister, die Bezirksbürgermeister und andere von Dienstwagenregelungen begünstigte Führungskräfte der Berliner Verwaltung sind innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes geeignete Dienstfahrräder zu beschaffen.
- (5) Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Mitarbeitenden des öffentlichen Dienstes das freiwillige Tarifinstrument der Gehaltsumwandlung zur steuerlichen Behandlung von Dienstfahrrädern (analog der 1 %-Regel für Dienstwagen) nutzen können.
- (6) Die Jugendverkehrsschulen in allen Bezirken sind aufrecht zu erhalten.

Abschnitt IV Transparenz, Berichte

§ 21 Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

- (1) Der Senat evaluiert die Wirkungen der Maßnahmen nach diesem Gesetz und legt dem Abgeordnetenhaus erstmals 4 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und danach alle 4 Jahre einen Evaluationsbericht vor. Die Evaluation enthält Bewertungen der Wirksamkeit der aus diesem Gesetz ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes sowie Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Ziele und Maßnahmen über dieses Gesetz hinaus. Die Mitwirkung und Beteiligung einschlägiger Verbände bei dieser Evaluation ist zu ermöglichen.
- (2) Der Senat berichtet dem Abgeordnetenhaus jährlich über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen nach diesem Gesetz und zur Entwicklung des Radverkehrs. Insbesondere sind die Verkehrsdaten des Radverkehrs in der Gesamtstadt und der Innenstadt, des Berufs- und Freizeitverkehrs sowie zu Unfällen und zur Verkehrssicherheit jährlich zu erheben und bis spätestens 31. März des Folgejahres zu veröffentlichen.
- (3) Die Berichte nach Absatz 1 und 2 sind unverzüglich im Internet zu veröffentlichen.
- (4) Über aktuelle und abgeschlossene Baumaßnahmen im Sinne dieses Gesetzes ist fortlaufend und unverzüglich im Internet zu informieren.
- (5) An mindestens 40 Stellen, die für den Radverkehr von Bedeutung sind, sind die Radverkehrsbewegungen in Echtzeit zu erheben und in Echtzeit unter anderem im Internet zu veröffentlichen.

Artikel II Änderung des Berliner Straßengesetzes

Das Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2008 (GVBl. S. 466), wird wie folgt geändert:

In § 7 Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „Personen“ die Worte „, insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende“ eingefügt.

Artikel III Änderung des Straßenreinigungsgesetzes

Das Straßenreinigungsgesetz vom 19. Dezember 1978 (GVBl. S. 2501), das zuletzt durch Gesetz vom 18. November 2010 (GVBl. S. 509) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 3 Absatz 5 Satz 2 wird nach den Worten „öffentliche Plätze nach § 4 Absatz 4a“ die Worte: „sowie Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Radschnellwege,“ eingefügt.

In § 3 Absatz 6 S. 1 sind nach den Worten: „auf öffentlichen Plätzen nach § 4 Absatz 4a“ die Worte: „und auf allen übrigen Radverkehrsanlagen und Radschnellwegen“ einzufügen.

In § 3 Absatz 6 Satz 2 sind nach den Worten: „öffentliche Plätze nach § 4 Absatz 4a“ die Worte: „und alle Radverkehrsanlagen und Radschnellwege“ einzufügen.

§ 3 Abs. 9 Sätze 1 und 2 entfallen.

§ 3 Abs. 9 Satz 3 wird wie folgt geändert: Das Wort „Radwege“ wird ersetzt durch das Wort „Radverkehrsanlagen“.

Bis ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ist das Straßenreinigungsgesetz so anzupassen, dass 30 % der Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Radschnellwege vorrangig vor den Flächen für den motorisierten Verkehr im Winterdienst berücksichtigt werden sollen. Dabei sind Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Radschnellwege, die im Jahresdurchschnitt ein hohes Radverkehrsaufkommen aufweisen, höher zu priorisieren.

Artikel IV Änderung der Bauordnung Berlin

Die Bauordnung für Berlin (BauO Bln) vom 29. September 2005 (GVBl. S. 495), die zuletzt durch Gesetz vom 29. Juni 2011 geändert worden ist (GVBl. S. 315, in Kraft getreten am 10. Juli 2011), wird wie folgt geändert:

In § 50 Absatz 1 wird nach Satz 4 ein neuer Satz 5 eingefügt: „Bei Errichtung, Sanierung oder Umbau von Anlagen nach Satz 1 sind Duschgelegenheiten für Mitarbeitende in ausreichender Zahl herzustellen, sofern mehr als 100 Mitarbeitende in diesem Gebäude beschäftigt werden.“

Artikel V In Kraft treten

Das Gesetz tritt am 1. Januar nach Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.