

Ziele, Mittel und Maßnahmen

für die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie (RVS)

in Tempelhof-Schöneberg

(Stand 25.02.2016)

Die Neufassung der Berliner Radverkehrsstrategie (RVS) wurde vom Berliner Senat am 5. März 2013 beschlossen. Volltext und Kurzfassung als Broschüre siehe:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/download.shtml

Die Bezirke sind durch den Berliner Senat aufgefordert, Maßnahmen zur Realisierung der Berliner RVS zu identifizieren und umzusetzen bzw. an deren Umsetzung mitzuwirken; die bezirklichen FahrRäte haben hierbei eine wichtige beratende und unterstützende Funktion. Vorliegendes Papier beschreibt die für Tempelhof-Schöneberg empfohlenen Maßnahmen.

Inhaltsverzeichnis

1. Ziele	2
2. Personal- und Sachmittel	2
3. Handlungsfelder	2
3.1 Umsetzung des Nebenrouten- und Hauptroutenkonzepts	3
3.2 Straßenbauliche Maßnahmen	4
3.3 Weitere Handlungsfelder	5
4. Monitoring der Umsetzungsfortschritte	8

Anlagen:

1. Liste erforderlicher Maßnahmen mit höchster Priorität
2. Liste weiterer erforderlicher Maßnahmen (Entwurf)

1 Ziele

Vordringlichste Ziele für die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie (RVS) auf Bezirksebene sind die

- Verbesserung und Sicherung der Radverkehrsinfrastruktur
- Senkung der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung; RVS Kap. 3.1.4
- angemessene Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs; RVS Kap. 3.1.5
- Verbesserung der Personalausstattung zum Radverkehr im Bezirk; RVS Kap. 6.1
- Verbesserung der Lebensqualität, zu der der Radverkehr ein wesentlicher Baustein ist ("fahrradfreundlicher Bezirk"); RVS Kap. 3.2
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr, insbesondere der Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad; RVS Kap. 3.1.1
- Verbesserung der Kombination ÖPNV und Fahrrad; RVS Kap. 3.1.3
- Schaffung eines grundsätzlichen Konsens zwischen Verbandsvertretern und Amtsträgern über die Art der umzusetzenden Maßnahmen, um den häufig umfangreichen Abstimmungs- und damit Personalaufwand zu vermindern; RVS Kap. 6.1

2 Personal- und Sachmittel

Die Verbesserung der Personalausstattung in den zuständigen Stellen des Bezirks ist unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzung der Berliner RVS auf Bezirksebene.

Es soll eine weitere zusätzliche Ingenieursstelle im Fachbereich Straßen dauerhaft geschaffen und gesichert werden, die hauptsächlich für den Radverkehr zuständig ist. Der Bezirk soll sich gegenüber der zuständigen Senatsverwaltung um eine weitere Verbesserung der Personalausstattung bemühen.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Berlin sind vergleichsweise preiswert und kosteneffektiv. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung sieht eine Untergrenze von 5 € pro Einwohner und Jahr bei den Investitionen für den Radverkehr vor. Der Bezirk soll sich gegenüber der zuständigen Senatsverwaltung um eine weitere Verbesserung der Mittelzuweisung bemühen.

3 Handlungsfelder

Die im Anhang aufgeführten Maßnahmen sind entsprechend der Gliederung der Berliner RVS für Tempelhof-Schöneberg systematisiert und nach den Bedürfnissen in Tempelhof-Schöneberg gewichtet (siehe auch unter 3.2). Die Maßnahmen gliedern sich in drei Handlungsfelder ("Drei-Säulen-Modell"):

1. Umsetzung des bezirklichen Nebenroutenkonzepts und des landesweiten Haupttroutennetzes (siehe 3.1),
2. straßenbauliche Maßnahmen (siehe 3.2), unabhängig davon, ob sie im Nebenroutenkonzept erfasst sind,
3. weitere Handlungsfelder (siehe 3.3).

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg soll zur Finanzierung der Maßnahmen:

- a. wie bereits im Doppelhaushalt 2016/2017 (ab 2017) pro Haushaltsjahr für die Umsetzung des Nebenroutenkonzepts weiterhin 200.000 €/Jahr bereitstellen,
- b. sich aktiv dafür einsetzen, dass darüber hinaus für die weiteren straßenbaulichen Radverkehrsmaßnahmen und Handlungsfelder der bezirklichen RVS (siehe 3.2 und 3.3 dieses Entwurfs) eigene Bezirksmittel bereitgestellt werden,
- c. die Nutzung von Senatsmitteln (z.B. Titel „Verbesserung Infrastruktur für Radverkehr“ und „Unterhaltung von Radwegen“) sowie EU-Mitteln (z.B. GRW – Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) beantragen.

3.1 Umsetzung des Nebenrouten- und Hauptroutenkonzepts

Das von Verbands- und Amtsvertretern in dreijähriger gemeinsamer Arbeit erarbeitete **Fahrrad-Nebenroutenkonzept** für Tempelhof-Schöneberg wurde am 27. August 2014 von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Tempelhof-Schöneberg beschlossen (Drs. 1023/XIX und Drs. 1154/XIX).
<http://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/bvv-online/vo020.asp?VOLFDNR=4816&options=4>
<http://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/bvv-online/vo020.asp?VOLFDNR=4947&options=4>

Das Nebenroutenkonzept umfasst elf Nebenrouten (NR 1 bis NR 11).
<https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/gremien-und-ansprechpartner/fahrrat/artikel.387441.php>

Folgende Schritte werden für die **Umsetzung des Nebenroutenkonzepts** für notwendig erachtet:

- a. Die Bereitstellung der entsprechenden Personal- bzw. Sachmittel durch den Bezirk bzw. die Senatsverwaltung.
- b. Die kontinuierliche Unterstützung durch die überbezirklichen Entscheidungsträger der Senatsverwaltung und der Verkehrslenkung Berlin (VLB) zur Umsetzung der Abschnitte auf bzw. über Hauptverkehrsstraßen; das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg soll hierauf möglichst frühzeitig hinwirken.
- c. Die Nebenrouten NR 1, NR 7 und NR 11 sollen prioritär umgesetzt werden; sie lassen sich schon mit wenigen straßenbaulichen Maßnahmen realisieren. Die prioritäre Auswahl erfolgte auf Grund der Bedürfnisse einer großen Zahl Radfahrender:
die NR 1 durchläuft den Bezirk in nord-südlicher Richtung, die NR 7 von Ost nach West; die nord-südlich verlaufende NR 11 in Schöneberg ermöglicht die Umgehung der Bundesstraße 1 (B1).
- d. Die Nebenrouten NR 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 und NR 10 sollen im Anschluss eingerichtet werden. Punktuelle Maßnahmen, die auf diesen Routen liegen, können und sollen bereits zuvor umgesetzt werden; hierzu sind prioritäre Maßnahmen im Anhang benannt.

Um die Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr zu steigern, soll geprüft werden, welche Abschnitte der Neben- und Hauptrouten als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können.

Das **Haupttroutenkonzept** der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt umfasst Abschnitte von sechs Radial- (RR) und Tangentialrouten (TR) in Tempelhof-Schöneberg, des Radfernwegs Berlin-Leipzig sowie des Berliner Mauerwegs.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/>

Die Umsetzung des Konzepts der Haupttrouten, die durch den Bezirk führen, erfordert die kontinuierliche Unterstützung durch die überbezirklichen Entscheidungsträger der Senatsverwaltung inklusive der Verkehrslenkung Berlin (VLB) gemäß RVS Kap. 4.2.3 a¹ und soll verstärkt vom Bezirk angefragt werden. Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg soll im Rahmen seiner personellen Möglichkeiten an der möglichst frühzeitigen Umsetzung der Haupttrouten mitwirken.

3.2 Straßenbauliche Maßnahmen

Die weiteren straßenbaulichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf Bezirksebene sind hinsichtlich ihrer Bedeutung nach folgenden Kriterien gewichtet worden:

1. Gefahrenbeseitigung und Sicherheit (40%)
2. Umsetzungsmöglichkeiten, z.B. Kosten, Komplexität der Maßnahme (25%)
3. positive Wirkung für den Radverkehr, z.B. Einbindung in das Haupt-/Nebenroutennetz (20%)
4. Synergieeffekte (15%)

Prioritäre Maßnahmen sind:

- a. Auf allen Hauptverkehrsstraßen sollen in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung nach Möglichkeit **Radfahrstreifen** (durchgehende Linie) oder **Schutzstreifen** (unterbrochene Linie) eingerichtet werden, sofern keine Sonderfahrstreifen (‘Busspuren’) vorhanden sind. Hierbei soll die ausgewogene Gewichtung der betroffenen Verkehrsteilnehmer gewahrt werden.
- b. Bestehende **Busspuren** sollen in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung zeitlich ausgeweitet werden (vgl. RVS Kap. 4.5.4 a: „Überprüfung zeitlicher Beschränkungen auf Busspuren“), um den Radverkehr sicherer zu machen. Prioritär sollten die Rheinstr., Hauptstr., Potsdamer Str. und Martin-Luther-Str. überprüft werden. Sofern erforderlich und baulich möglich, sollen an Bushaltestellen überbreite „Busspuren“ markiert werden, damit Radfahrende an haltenden Bussen sicher vorbeifahren können.
- c. Die straßenbaulichen Maßnahmen, die in Anlage 1 (höchste Priorität) gekennzeichnet sind, sollen prioritär umgesetzt werden, die straßenbaulichen Maßnahmen der Anlage 2 (Entwurf) daran anschließend. Die finanziellen Mittel müssen jeweils zusätzlich bei der zuständigen Senatsverwaltung beantragt werden.

¹ Gemäß Statusbericht von SenStadtUm/VLB zur Umsetzung der Berliner RVS vom 25.03.2015 wird angestrebt, jährlich eine Hauptroute fertigzustellen und zu beschildern.

3.3 Weitere Handlungsfelder

Weitere Maßnahmen der Berliner RVS, für die der Bezirk zuständig ist, sollen im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten folgendermaßen umgesetzt werden (siehe auch Anlagen 1 und 2):

a. Verkehrsschulen und Mobilitätserziehung

Das Bezirksamt soll für die personelle Ausstattung der Jugendverkehrsschulen sorgen und so die Mobilitätserziehung im Bezirk unterstützen. Ausreichende Öffnungszeiten der Jugendverkehrsschulen sollen gewährleistet werden. Zusätzlich zum Besuch der Jugendverkehrsschulen soll die Durchführung der Radfahrausbildung und -prüfung im realen Verkehr unterstützt werden; vgl. RVS Kap. 4.6.

b. Radverkehrssicherheit im Umfeld der Schulen

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde soll gemeinsam mit den jeweiligen Schulen und der Polizei die Sicherheit im Umfeld der Schulen prüfen und Vorschläge zu deren Verbesserung entwickeln.

c. Baustellen und Radverkehr

Bei Baustellen an Hauptverkehrsstraßen soll der Radverkehr grundsätzlich auf einer eigenen Spur auf der Straßenfläche geführt werden. Hierzu soll eine Empfehlung zur verbindlichen Beachtung und Einführung bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde eingereicht werden. Bei Baustellen im Nebenstraßennetz soll darüber hinaus geprüft werden, ob der Radverkehr entgegen temporär angeordneter Einbahnstraßenregelungen geführt werden kann; vgl. RVS Kap. 4.1.3 b.

d. Freihaltung von Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen und Busspuren sollen verstärkt durch das Ordnungsamt von haltenden Fahrzeugen freigehalten werden; vgl. RVS Kap. 4.1.2 d. Öffentlichkeitswirksame Schwerpunktkontrollen durch das Ordnungsamt sollen verstärkt durchgeführt werden. Zusätzlich sollen eine Kontakt-eMailadresse und eine Kontakt-Telefonnummer des Ordnungsamts zur Meldung von Verstößen auf der Website des FahrRats veröffentlicht werden.

Auch im Winter sind Radverkehrsanlagen gemäß Berliner Straßenreinigungsgesetz von Hindernissen aller Art freizuhalten; vgl. RVS 4.1.2 a. Es sollen eine Kontakt-eMailadresse und eine Kontakt-Telefonnummer der Berliner Stadtreinigung (BSR) zur Meldung von Verstößen auf der Website des FahrRats veröffentlicht werden.

e. Vorbeifahr- und Einfädelungstreifen; ARAS

Der Bezirk soll sich bei der zuständigen Verkehrsbehörde bzw. Senatsverwaltung dafür einzusetzen, auf Hauptverkehrsstraßen und deren Ersatzstraßen, die keine Fahrradspuren haben, nach Möglichkeit Vorbeifahrtstreifen vor Ampeln und Einfädelungstreifen dahinter einzurichten. Bei Bedarf und nach Möglichkeit sollen durch die zuständige Verkehrsbehörde auf Hauptverkehrsstraßen Linksabbiegespuren für den Radverkehr und in den zuführenden Nebenstraßen aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) eingerichtet werden.

f. Modellprojekte

Der Bezirk soll sich auf mindestens ein Modellprojekt (MP) der Berliner RVS bewerben:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/modellprojekte.shtml

- MP 1 „Beschleunigung von Hauptrouten“ (RVS Kap. 4.2.3 c),
- MP 2 „Bezirkliche Fahrradrouten (Nebenrouten)“ (RVS Kap. 4.2.4 c),
- MP 3 „fahrradfreundliche Nahbereichskonzepte“ (RVS Kap. 4.2.5 d),
- MP 4 „Innovative Knotenlösungen“ (RVS Kap. 4.2.6 b),
- MP 5 „Fahrradfreundliche Lichtsignalanlagen (Grüne Welle)“ (RVS Kap. 4.2.6 c),
- MP 6 „Fahrradfreundliche Einkaufsstraße“ (RVS Kap. 4.4.3 a) sowie
- MP 7 „Innovative Großabstellanlagen“ (RVS Kap. 4.4.4 a)
- MP 8 „Partnerschaftskampagne“ (RVS Kap. 4.3.2 b und c)

g. Schnellrouten

Der Bezirk soll sich bei der zuständigen Senatsverwaltung dafür einsetzen, dass Möglichkeiten zur Errichtung von schnellen Routen für den Radverkehr und Pedelecs geprüft werden; vgl. RVS Kap. 4.2.3 c.

h. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikationskampagnen

Der Bezirk soll sukzessive die Bekanntmachung der Berliner RVS und der bereits erreichten Verbesserungen für den Radverkehr auf Bezirksebene durch örtliche oder bezirkliche Kommunikation – z. B. durch öffentlichkeitswirksame Eröffnung von ausgeschilderten Routen, Pressemitteilungen und Internetauftritt – sicherstellen; vgl. RVS Kap. 4.8.1 d. Der Bezirk soll hierbei mit den zuständigen Senatsstellen eng zusammenarbeiten.

i. Abstellanlagen für Fahrräder

Der Bezirk soll sich gegenüber der Senatsverwaltung, der Deutschen Bahn, der S-Bahn Berlin und der BVG dafür einsetzen, dass an stark frequentierten U-, S-, DB-Bahnhöfen Abstellanlagen verbessert oder geschaffen werden; vgl. RVS Kap. 4.4². Prioritäre Beispiele sind: U-Bhf. Nollendorfplatz, S-Bhf. Lichtenrade, S-Bhf. Schichauweg, U-Bhf. Alt-Mariendorf sowie S- und DB-Bhf. Südkreuz (westliche Seite); die Errichtung eines Fahrrad-Parkhauses ist zu erwägen, der Bezirk soll dazu mit den in Frage kommenden Grundstückseigentümern (z.B. Deutsche Bahn) Kontakt aufnehmen.

In anderen Bereichen mit hohem Bedarf an Fahrradstellplätzen, z.B. an Schulen und Kindertagesstätten (vgl. RVS Kap. 4.6 e), vor kulturellen Einrichtungen, in Geschäftsstraßen, aber auch in Wohnbereichen, sollen nach Möglichkeit mehr geeignete Radverkehrs-Abstellanlagen bedarfsorientiert errichtet werden. Diese dürfen den Fußgängerverkehr nicht behindern. Wo in Gehwegbereichen nicht ausreichend Platz für Fahrradabstellanlagen vorhanden ist, soll in Abhängigkeit von der örtlichen Situation geprüft werden, ob diese durch Umnutzung von Kfz-Stellplätzen errichtet werden können.

Prioritäre Beispiele für einen hohen Bedarf an Fahrradabstellplätzen, der aktuell nicht gedeckt ist, sind die Akazien-, Goltz- und Gleditschstraße.

j. Aufweitung von Umlaufsperrn und -gittern

Der Bezirk soll sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass bestehende Umlaufsperrn und -gitter, die nicht den aktuell gültigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) entsprechen (Mindestabstand der Sperrn 1,50 m sowie keine Überlappung der Gitter), aufgeweitet werden, um Tandems und Fahrrädern mit Anhängern die Durchfahrt zu ermöglichen und Konflikte mit dem Fußverkehr zu verringern (z.B. Flaschenhalspark).

k. Wegöffnungen in Grünflächen

Im Rahmen von einzelnen Projekten, die der Bezirk durchführt oder begleitet, ist bereits bisher geplant bzw. teilweise schon umgesetzt, dass einzelne Wege in Grünanlagen auch durch Radfahrende genutzt werden dürfen (z.B.: Teilabschnitte der Schöneberger Schleife, des Radfernweges Berlin-Leipzig und von einzelnen „Nebenrouten“.)

Der Bezirk soll im Einzelfall prüfen, ob und ggf. für welche weiteren Wege in Grünanlagen ein erheblicher Bedarf zur Öffnung für den Radverkehr besteht, und ob diese für den gemeinsamen Fußgänger- und Radverkehr geeignet sind.

Bei der Öffnung von Wegen in Grünanlagen für den Radverkehr ist stets durch geeignete bauliche, verkehrsrechtliche und kommunikative Maßnahmen für ein verkehrssicheres und rücksichtsvolles Miteinander von Fußgängern und Radfahrern Sorge zu tragen.

² Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat eine „Strategie Fahrradparken“ erarbeitet, für die der Bezirk Modellprojekte vorschlagen soll. Der Abschluss der Untersuchung ist für April 2016 geplant.

l. Öffnung von Einbahnstraßen

Der Bezirk soll in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde prüfen, welche Einbahnstraßen gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geöffnet werden können; vgl. RVS Kap. 4.2.5 c.

m. Unterhaltungsmängel von Radverkehrsanlagen

Der Bezirk soll prüfen, ob die Meldung von baulichen Mängeln an Radverkehrsanlagen, und die Meldung von unsachgerecht eingerichteten Baustellen mit Auswirkungen auf den Radverkehr durch eine gesonderte Kategorie „Radverkehr“ im bezirklichen Meldesystem für akute Unterhaltungsmängel unterstützt werden kann, damit diese Meldungen eindeutig dem „Radverkehr“ zugeordnet werden können.

n. Online-Dialog von SenStadtUm

Die Meldungen im Online-Dialog von SenStadtUm 2013³ zur Identifikation von subjektiv wahrgenommenen Gefährdungspunkten sollen dem FahrRat Tempelhof-Schöneberg zugänglich gemacht und durch den Bezirk bearbeitet werden, sobald die Auswertung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt fertig gestellt ist.

o. ÖPNV und Rad

Bike & Ride-Plätze sollen ergänzt und in das Routennetz sowie die Routenbeschilderung der Haupttrouten und Zulaufstrecken einbezogen werden; vgl. RVS Kap. 4.7 a.

p. Verkehrssicherheitsprogramm "Berlin Sicher Mobil" 2020 des Berliner Senats

Der Bezirk soll gemeinsam mit dem Senat die Ziele des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms umsetzen. Außerdem soll der Bezirk die Berliner Charta für die Verkehrssicherheit unterzeichnen. Er verpflichtet sich damit, in seinem Verantwortungs- und Tätigkeitsbereich Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/sicherheit/programm/index.shtml

q. Radverkehrsanlagen sicherer gestalten (Berliner RVS 4.3.1)

Der Bezirk soll sich in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde dafür einsetzen, dass an Unfallschwerpunkten, insbesondere Knotenpunkte (Straßenkreuzungen oder Einmündungen), bei denen Radfahrende gehäuft in Unfälle verwickelt wurden, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Priorität geplant und umgesetzt werden; diese Unfallschwerpunkte werden in die Liste prioritärer Maßnahmen (Anlage 1) aufgenommen.

r. Radfahren attraktiver machen

Straßen mit Kopfsteinpflaster sollen nach Möglichkeit und vor allem bei Umbaumaßnahmen mit ebenen Fahrstreifen für den Radverkehr versehen werden, wenn zu erwarten ist, dass sie von Radfahrenden stark genutzt werden.

³ ‘Radfahren in Berlin – Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung’. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Online-Dialog im Zeitraum 12. November bis 10. Dezember 2013.
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1312/nachricht5131.html

4 Monitoring der Umsetzungsfortschritte

Das Monitoring der Fortschritte in der Umsetzung der auf den Bezirk angepassten Berliner RVS und dessen Weiterentwicklung wird sichergestellt durch den FahrRat Tempelhof-Schöneberg, an dem seitens der Bezirksverwaltung der Straßenbaulastträger und nach Bedarf weitere Fachbereiche teilnehmen, behandelt die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs regelmäßig und gleicht diese mit der RVS ab. Auf dieser Grundlage spricht er weitere Empfehlungen aus und schreibt die RVS fort.

Der Berliner FahrRat evaluiert alle zwei Jahre die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie. Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg wird der zuständigen Senatsverwaltung dazu regelmäßig über die Umsetzung jener Maßnahmen aus der Berliner RVS, die in seiner Zuständigkeit liegen, berichten.

Anlagen:

1. Liste erforderlicher Maßnahmen mit höchster Priorität
2. Liste weiterer erforderlicher Maßnahmen (Entwurf)

Die Arbeitsgruppe Radverkehrsstrategie (AG RVS) des FahrRats Tempelhof-Schöneberg

Berlin, 25. Februar 2016

Radverkehrsstrategie

Tempelhof-Schöneberg

Auswahl der höchsten Prioritäten

Nr.	Maßnahmentitel gemäß Berliner Radverkehrsstrategie	Ort	Problem	Maßnahme	Bewertung 3 = höchste
4.1.1c	Meldung von Mängeln auf vorh. Radverkehrsanlagen	Tempelhofer Damm nördl. und südlich der Kreuzung Ordensmeisterstr.	Gefährdung beim Einfädeln in Fließverkehr	Verlängerung der Einfädelungsstrecke durch absolutes Halteverbot	2,8
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Kreuzungen an Hauptstraßen, z.B. Rathausstr., am Tempelhofer Damm, z.B. mit Albrechtstr. (siehe Gesamtliste)	Gefährdung von Radfahrern wegen enger Spurbreite	Markierung von neuen Vorbeifahrstreifen und Einfädelungsstreifen	2,8
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Potsdamer Str. Ecke Winterfeldtstr/ Alvensleben	Die legale Querung wird durch einen Mittelstreifen verhindert	Durch Furt im Mittelstreifen die Nebenrouten durchgängig machen	2,7
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Ampelkreuzungen (siehe Gesamtliste), z.B. am Mariendorfer Damm Ecke Westphalweg	Vorbeifahrstreifen entsprechen nicht den rechtlichen Vorgaben	vorhandene Vorbeifahrstreifen verlängern	2,7
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Martin-Luther-Str./ Ecke Belziger Str. (Nordost-Ecke und gegenüber Ecke Dominicusstr.)	Aus Süden geradeaus radfahrende werden durch Busse und Taxis abgedrängt, aus Norden schräg links fahrende durch Geradeausverkehr	Schutzstreifen anlegen	2,7
4.2.4c	Modellprojekt 2: Drei Bezirksliche Nebenrouten	Schönburg/ Blumenthal/ Werderstr.	Kopfsteinpflaster schädigt Gelenke und Fahrräder	Asphaltierungen	2,7
4.2.2a	Zügige Fahrradbefahrbarkeit bei allen Maßnahmen	Ost-West-Grünzug an der Rampe von General-Pape-Str. (Alfred-Lion-Steg)	Gitter behindern die Durchfahrt, insbesondere für Kinderanhänger, Tandems und Behinderte	Anlagen von Gehweguberrfahrten, Verbreiterung der Befestigung und Umsetzung von Gittern zur Erweiterung der Durchfahrtbreite	2,6
4.2.5d	Modellprojekt 3: Drei fahrradfreundliche Nahbereiche	E. Lasker-Schüler-Str. - Nollendorfpl - Winterfeldtpl - Goltzstr. - Akazienstr - bis Kaiser-Wilhelm-Platz	angemessene Anbindung Richtung Mitte, Umgestaltung Nollendorfplatz, keine fahrradfreundliche Umfahrung Winterfeldtplatz (Kopfsteinpflaster), Akazienstr. ist noch Tempo 50-Zone	Fahrradstr. im angegebenen Bereich (mit Kfz-Freigabe) einrichten (Ausnahme: Maaßenstr. wg. "Begegnungszone"), soweit angemessen "rechts-vor-links-Regel" aufheben; teilweise vorhandenes Kopfsteinpflaster um Winterfeldtplatz ausbessern oder beseitigen	2,6
4.2.3c	Modellprojekt 1: Zwei beschleunigte Hauptrouten	Schöneberger Teil der Wannseehauptroute (RR1/TR4): Monumentenstr. - Erdmannstr. - Helmstr. - Vorbergstr. - Belzigerstr. - Freiherr v. Steinstr.	Route nicht fahrradfreundlich befahrbar	Fahrradstr. im angegebenen Bereich (mit Kfz-Freigabe) einrichten; soweit möglich "rechts-vor-links-Regel" aufheben	2,6
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	für Pendler aus zwei Großsiedlungen (Naharyiastr. und John-Locke) zum Bahnhof Schichauweg wichtige Querverbindung Groß-Ziethener Straße - Barnetstraße	untauglicher Radweg	In der Groß-Ziethener Str. müssten die Reste des untauglichen Radweges verschwinden und die in Teilabschnitten vorhandenen Radstreifen durchgängig ergänzt werden. In der Barnetstr. wäre der Radweg auf ganzer Länge zu sanieren.	2,6
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit	Rheinstraße/Hauptstraße/Potsdamer Straße	Eine sichere Radverkehrsverbindung fehlt	Verschwenkungen u.Ä.) und hindernisfreie Radverkehrsverbindung oder überbreite, zeitlich ausgeweitete Busspur erforderlich, da wichtige Nord-Süd-Verbindung von überregionaler Bedeutung	2,6
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit	Hauptstr und Potsdamerstr	Busspur ist nur zeitlich begrenzt, in Potsdamer- teilw. nicht vorhanden	Busspur (mit Fahrradnutzung) zeitlich unbegrenzt einrichten (ggf. Schaffung der rechtl. Voraussetzungen hierfür)	2,6

Radverkehrsstrategie Tempelhof-Schöneberg

Nr.	Maßnahmentitel gemäß Berliner Radverkehrsstrategie	Ort	Problem	Maßnahme
4.1	Sicherung und Ausbau vorhandener Qualitäten			
4.1.1a	Instandhaltung vorhandener Radverkehrsanlagen	Radwege S-Bhf. Schöneberg	Existierende Radwege sind schmaler als eine Lenkerbreite und provozieren Konflikte mit wartenden BVG-Fahrgästen	Schutzstreifen anlegen
4.1.1a	Instandhaltung vorhandener Radverkehrsanlagen	Radwege der Attilastraße	Unebenheiten	Platten eben machen, Abstand zum Gehwegparken
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Lichtenrader Damm	schmaler, unebener Weg	Radweg ebenen und verbreitern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Motzener Str.	schmaler, unebener Weg	Radweg ebenen und verbreitern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Schichauweg	schmaler, unebener Weg	Radweg ebenen und verbreitern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Großziethener Str.	schmaler, unebener Weg	Radweg ebenen und verbreitern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Hildburghäuser Str.	schmaler, unebener Weg	Radweg ebenen und verbreitern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Malteser Str.	schmaler, unebener Weg	Radweg verbreitern oder Radspur einrichten
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Barnetstraße	schmaler, unebener Weg	Radweg ebenen, verbreitern oder Radspur
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Großbeeren-Radweg	schlecht erkennbar, schmal, häufig blockiert	Eben machen, Verbreitern, Haltelinien
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Radweg Te-Damm Nördl. A100	schmaler, unebener Weg	benutzungspfl. Radweg verbreitern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Ampeln	Vorbeifahrstreifen entsprechen nicht der Vorgabe	Vorbeifahrstreifen verlängern
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	für Pendler aus zwei Großsiedlungen (Naharyiastr. und John-Locke) zum Bahnhof Schichauweg wichtige Querverbindung Groß-Ziethener Straße - Barnetstraße	untauglicher Radweg	In der Groß-Ziethener Str. müssten die Reste des untauglichen Radweges verschwinden und die in Teilabschnitten vorhandenen Radstreifen durchgängig ergänzt werden. In der Barnetstr. wäre der Radweg auf ganzer Länge zu sanieren.
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Alt-Mariendorf (beide Richtungen)	untaugliche Radwege	Sanierung der Radwege auch wichtig als Zufahrt zum U-Bhf.
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Papestraße/Alfred-Lion-Steig (Fahrradsteg)	Die Überquerung wird durch schnelle Autos erschwert.	Aufstellung eines Straßenschildes "Vorfahrt achten", um Radverkehr zu bevorzugen.
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Wilhelm-Kabus-Str./Höhe Leuthener Str	Obwohl Fußgänger in paralleler Richtung durch Zebrastrifen bevorzugt sind, müssen Radfahrer warten oder absteigen	Anbringung eines Verkehrsschildes "Vorfahrt achten", um Radfahrern zur Querung ggü. Autos zu bevorzugen.
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Goebenstraße- Pallasstraße- Hohenstaufenstraße	Mangelhafter Zustand des baulichen Radwegs und schlechte Führung der Radverkehrsverbindung	Errichtung eines breiten Angebotsstreifens und Abstimmung zur Fortführung Richtung Kreuzberg und Wilmersdorf
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Goebenstraße/ Ecke Yorckstr (Richtung Potsdamer Straße)	nur langsames Queren des Ampelbereichs in mehreren Umläufen möglich	Bauliche Maßnahme: Errichtung eines Angebotsstreifens, der dem Radverkehr erlaubt, bei Grün mit dem Kfz-Verkehr den Einmündungsbereich zu überqueren; Sofortmaßnahme: Änderung der Ampelschaltzeiten zugunsten des Radverkehrs
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Kurfürstenstr./An der Apostelkirche	fehlende Bordabsenkungen und Freihalten der Überfahrt Zieten-/Kurfürstenstr. bzw. Else-Lasker-Schüler-Str/Kurfürstenstr	Bordabsenkungen einrichten und Überfahrten markieren
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Schwäbische Str./Grunewaldstr.	Querung Grunewaldstr. ermöglichen von Schwäb. Str in Grunewaldstr. in östl. Richtung	Bordabsenkungen des Mittelstreifens Grunewaldstr. einrichten und Überfahrten markieren
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Monumentenstr/Ecke Czernikowstr	Prüfung, ob hohes Radverkehrsaufkommen Vorfahrtregelung (rechts vor links) für Radverkehr aus Czernikowstr kommend zulässt	Zeichen 102 "Kreuzung mit Vorfahrt rechts" auf Monumentenbrücke in östl. Fahrtrichtung aufstellen, ergänzt durch Zeichen 138 "Radverkehr"
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Südwestkorso/Bundesallee RR1, TR4	unklare Markierung für Kfz führt für rechts abbiegende Kfz zur Benutzung des Radwegs	Markierung des mittig geführten Radwegs vor dem Kreuzungsbereich
4.1.1b	Standardverbesserungen für vorh. Radverkehrsanlagen	Viktoria-Luise-Platz/Regensburgerstr	Durchfahrt für Radverkehr auf Verlängerung Regensburgerstr/V.-Luise-Pl. verboten	Verbotsschild entfernen und durch Fuß-/Radwegzeichen ersetzen
4.1.1c	Meldung von Mängeln auf vorh. Radverkehrsanlagen	Tempelhofer Damm nördl. und südlich der Kreuzung Ordensmeisterstr.	Gefährdung beim Einfädeln in Fließverkehr	Verlängerung der Einfädelungsstrecke durch absolutes Halteverbot
4.1.1c	Meldung von Mängeln auf vorh. Radverkehrsanlagen	W-Kabus-Str/vor S-Bahn-Unterführung Richtung Süden	Verengung der Straßenführung innerhalb Kurve gefährdet Radverkehr	Warnschild 138 "Radverkehr" aufstellen
4.1.2a	Freihaltung von Hindernissen	Teltowkanalpromenade	Blockade durch Baumtriebe	Schneiden der Baumtriebe
4.1.2a	Freihaltung von Hindernissen	Dominicusstraße und andere	Blockade durch Baumtriebe	Schneiden der Baumtriebe
4.1.2a	Freihaltung von Hindernissen	Radwege der Attilastraße	Gefährdung durch geöffnete Autotüren	Freihalten von halb parkenden Fahrzeugen

4.1.2a	Freihaltung von Hindernissen; Schneeräumung, Reinigung			
4.1.2b	Freihaltung von parkenden Fahrzeugen	Einfädelungen Te-Damm	Gefährdung beim Einfädeln	Abschleppen im absoluten Halteverb.
4.1.2b	Freihaltung von parkenden Fahrzeugen	alle Busspuren (Sondernutzungstreifen mit RV-Nutzung) in TS		Freihalten durch Ordnungsamt als prioritäre Aufgabe und Polizei (24/7)
4.1.2c	Meldung von Behinderungen auf Radverkehrsanlagen			
4.1.2d	Kontrolle/Ahndung von Parken auf Radverkehrsanlagen	Teilestraße	Blockade durch Parkende Fahrzeuge	Auto-Anlieferer abschleppen
4.1.2d	Kontrolle/Ahndung von Parken auf Radverkehrsanlagen	Vorbeifahrtstreifen Werderstr. und andere	Blockade durch Parkende Fahrzeuge	Abschleppen von Falschparkern
4.1.2d	Kontrolle/Ahndung von Parken auf Radverkehrsanlagen			
4.1.3a	Meldung von radverkehrsbehindernden Baustellen			
4.1.3b	Radverkehrsfreundliche Baustellenanordnungen			
4.1.4a	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen			
4.2	Bessere Straßen und Wege für den Radverkehr			
4.2.1a	Ausreichende Fahrradkapazität bei allen Maßnahmen			
4.2.2a	Zügige Fahrradbefahrbarkeit bei allen Maßnahmen	Ost-West-Grünzug an der Rampe von General-Pape-Str. (Alfred-Lion-Steg)	Gitter behindern die Durchfahrt, insbesondere für Kinderanhänger, Tandems und Behinderte	Anlagen von Gehwegüberfahrten, Verbreiterung der Befestigung und Umsetzung von Gittern zur Erweiterung der Durchfahrtbreite
4.2.2a	Zügige Fahrradbefahrbarkeit bei allen Maßnahmen	Umlaufsperrern der Rampe des Flaschenhaltparks zur Yorckstraße	Die Umlaufsperrern schränken die Breite von 4m auf ca. 1m ein und provozieren Konflikte zwischen den Richtungen und Verkehrsarten	Durchlaufbreite muss erhöht werden, eventuell durch nebeneinanderliegende Gitter
4.2.2a	Zügige Fahrradbefahrbarkeit bei allen Maßnahmen			
4.2.2b	Brücken für Fuß- und Radverkehr gemäß StEP Verkehr	EUREF-Unterführung	Gefährdung durch Überholende Fahrzeuge	Verbreiterung oder Radstreifen
4.2.2b	Brücken für Fuß- und Radverkehr gemäß StEP Verkehr			
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit (s. 4.2.3c, 4.2.6)	Ost-West-Grünzug	Gefährdung durch kreuzende Fahrzeuge	Vorrang für kreuzende Radfahrer gut geführte (keine Verschwenkungen u.A.) und hindernisfreie Radverkehrsverbindung oder überbreite, zeitlich ausgeweitete Busspur erforderlich, da wichtige Nord-Süd-Verbindung von überregionaler Bedeutung
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit	Rheinstraße/Hauptstraße/Potsdamer Straße	Eine sichere Radverkehrsverbindung fehlt	
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit	Hauptstr und Potsdamerstr	Busspur ist nur zeitlich begrenzt, in Potsdamer-teilw. nicht vorhanden	Busspur (mit Fahrradnutzung) zeitlich unbegrenzt einrichten (ggf. Schaffung der rechtl. Voraussetzungen hierfür)
4.2.2c	Modellprojekte zur zügigen Befahrbarkeit	Martin-Luther-Str	zeitlich begrenzte Busspur	Busspur (mit Fahrradnutzung) zeitlich unbegrenzt einrichten (ggf. Schaffung der rechtl. Voraussetzungen hierfür)
4.2.3a	Fertigstellung des Fahrradrouthen-Hauptnetzes	siehe Nebenrouthenkonzept		
4.2.3a	Fertigstellung des Fahrradrouthen-Hauptnetzes			
4.2.3b	Information über fertig gestellte Routhen			
4.2.3c	Modellprojekt 1: zwei beschleunigte Hauptrouthen			
4.2.3d	Pedelec-Korridor für Berlin-Brandenburg			
4.2.4a	Planung/Umsetzung von Nebenrouthen	siehe Nebenrouthenkonzept		
4.2.4a	Planung/Umsetzung von Nebenrouthen	Torgauer Str.	Grobes Kopfsteinpflaster	Asphaltierung von Fahrradstreifen an beiden Seiten
4.2.4a	Planung/Umsetzung von Nebenrouthen	Yorckstraße/unter den Yorckbrücken	Radweg auf Bürgersteig	Radfahrstreifen auf Fahrbahn einrichten (alternativ: Radweg sanieren und teilw. verbreitern)
4.2.4a	Planung/Umsetzung von Nebenrouthen	Querung Potsdamerstr Höhe Winterfeldt-/Alvenslebenstr	Querung auf Straße wg. Sperrung der Durchfahrt für Verkehr unmöglich	Furt auf Mittelstreifen für Radverkehr einrichten
4.2.4c	Modellprojekt 2: Drei bezirkliche Nebenrouthen	Schönburg-/Blumental-/Werderstr.	Kopfsteinpflaster schädigt Gelenke und Fahrräder	Asphaltierungen
4.2.4c	Modellprojekt 2: Drei bezirkliche Nebenrouthen			
4.2.5a	Gute Radverkehrsbedingungen auf Hauptverkehrsstraßen	Te-Damm-Kreuzungen	Gefährdung durch enge Spuren	Vorbeifahrtstreifen
4.2.5a	Gute Radverkehrsbedingungen auf Hauptverkehrsstraßen	Grunewaldstr	fehlende Radverkehrsanlage	Radfahrstreifen auf Fahrbahn einrichten

4.2.5a	Gute Radverkehrsbedingungen auf Hauptverkehrsstraßen	Innsbrucker Platz/Hauptstr., Innsbruckerstr., Ebersstr.	fehlende Radverkehrsanlage, fehlendes Gesamtkonzept	Schutzstreifen auf Fahrbahn; überbreite Busspuren; Zweirichtungsradweg Ebersstr. und Innsbruckerstr
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Tempelhofer Weg		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Gustav-Müllerstr.		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Offenbacher Str.		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Egelingzeile/Magirusstr.		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Fritz-Werner/Siemensstr.		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Stolbergstraße		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Schulenburging		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	nördl. Naumannstr.		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Vorbergstr	Einbahnstr in westl. Richtung	Freigabe für Radverkehr in östl. Richtung
4.2.5c	Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen	Offenbacher Str.		in Gegenrichtung öffnen
4.2.5d	Modellprojekte 3: Drei fahrradfreundliche Nahbereiche	Blumenthal/Werderstr.	Kopfsteinpflaster schädigt Gelenke und Fahrräder	Asphaltierungen
4.2.5d	Modellprojekte 3: Drei fahrradfreundliche Nahbereiche	E. Lasker-Schüler-Str. - Nollendorfl - Winterfeldtpl - Goltzstr. - Akazienstr - bis Kaiser-Wilhelm-Platz	angemessene Anbindung Richtung Mitte, Umgestaltung Nollendorflplatz, keine fahrradfreundliche Umfahrung Winterfeldtplatz (Kopfsteinpflaster), Akazienstr. ist noch Tempo 50-Zone	Fahrradstr. im angegebenen Bereich (mit Kfz-Freigabe) einrichten (Ausnahme: Maaßenstr. wg. "Begegnungszone"), soweit angemessen "rechts-vor-links-Regel" aufheben; teilweise vorhandenes Kopfsteinpflaster um Winterfeldtplatz ausbessern oder beseitigen
4.2.5d	Modellprojekte 3: Drei fahrradfreundliche Nahbereiche	Schöneberger Teil der Wannseehaupttroute (RR1/TR4): Monumentenstr. - Erdmannstr. - Helmstr. - Vorbergstr. - Belzigerstr. - Freiherr v. Steinstr.	Route nicht fahrradfreundlich befahrbar	Fahrradstr. im angegebenen Bereich (mit Kfz-Freigabe) einrichten; soweit möglich "rechts-vor-links-Regel" aufheben
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Innsbrucker Platz	Unfallschwerpunkt wird durch fehlende und unsichere Fahrradverbindungen erzeugt	Zweirichtungsradweg zwischen Innsbrucker Str. und Ebersstr., Radfahrstreifen auf Hauptstr., überbreite Busspuren
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Straßenzug zwischen Eisenacher Str. und Albertstr. Ecke Hauptstraße	Radfahrer, die im Straßenzug geradeaus fahren, werden durch Rechtsabbieger gefährdet	Schutzstreifen markieren
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Potsdamer Str. Ecke Winterfeldtstr/ Alvensleben	Die legale Querung wird durch einen Mittelstreifen verhindert	Durch Furt im Mittelstreifen die Nebenrouten durchgängig machen
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Tempelhofer Damm	Gefährdung von Radfahrern wegen enger Spurbreite	neue Vorbeifahrstreifen
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Rathausstraße	Gefährdung von Radfahrern wegen engen Straßenquerschnitts	alte Vorbeifahrstreifen verlängern
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	Rathausstraße	Gefährdung von Radfahrern wegen engen Straßenquerschnitts	neue Vorbeifahrstreifen
4.2.6a	Sicherer und zügiger Radverkehr an Knotenpunkten	An der Urania/Kleiststr.	unsicherer Knotenpunkt	für RV in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung qualifizieren
4.2.6b	Modellprojekt 4: Drei innovative Knotenlösungen	Innsbrucker Platz	unsicherer Knotenpunkt (als Bestandteil mehrerer Nebenrouten) und Nutzung als Schulweg	für RV in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung qualifizieren
4.2.6c	Modellprojekt 5: „Grüne Welle für Radfahrer“	Belziger Str.		Einbeziehung der Haupt-Kreuzungen
4.2.6c	Modellprojekt 5: „Grüne Welle für Radfahrer“	Belziger Str.		Einbeziehung der Haupt-Kreuzungen
4.3	Sicherheit im Straßenverkehr			
4.3.1a	Sicherheitsstandards bei Neubaumaßnahmen beachten	Tempelhofer Feld	Gefährdung an Zufahrten	Querungshilfen durch Mittelinseln oder Ampeln
4.3.1a	Sicherheitsstandards bei Neubaumaßnahmen beachten			
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Alt-Tempelhof Ecke Tempelhofer Damm	Gefährdung durch abbiegende Fahrzeuge	Radstreifen geradeaus und Abbiegung
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Marienfelder Allee	Gefährdung von Radfahrern durch Verengung von Fahrspuren	Schutzstreifen
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Rathausstraße	Gefährdung von Radfahrern durch Verengung von Fahrspuren	Schutzstreifen
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Marienfelder Allee	Radfahrer werden durch nahes Überholen gefährdet	Schutzstreifen
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Martin-Luther-Str./ Ecke Belziger Str. (Nordost-Ecke und gegenüber Ecke Dominicusstr.)	Aus Süden geradeaus Rad fahrende werden durch Busse und Taxis abgedrängt, aus Norden schräg links fahrende durch Geradeausverkehr	Schutzstreifen anlegen
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Großbeerstraße	Kreuzung mit Ausfahrten z.B. Baumärkten	Zufahrten mit Pflaster in Art des Radwegs, möglichst in Rot
4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen	Te-Damm/ Alt-Tempelhof/ Ordensmeister	Gefährdung durch Missachtung des Reißverschlussystems	gleichberechtigte Einfädelungen

4.3.1b	Sicherheitsmängel im Bestand beseitigen			
4.4	Ausreichende Abstellmöglichkeiten			
4.4.1a	Gesamtkonzept Fahrradparken (mit Modellprojekten, ...)	diverse Plätze (J.F.Kennedy/Breslauer/Urania/Kaiser-Wilhelm)	Fehlende Fahrradbügel an Plätzen	fehlende Radstellplätze der umgebenden Häuser (gemäß neuester AV Stellplätze) auf dem Platz nachrüsten
4.4.1a	Gesamtkonzept Fahrradparken (mit Modellprojekten)	diverse Plätze (John F. Kennedy Pl/Breslauer Pl., Nollendorfpl.)		Ersatz umliegender Fehlstellplätze
4.4.1b	Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum ergänzen	Akazienstr., Goltzstr.	Fehlende Fahrradstellplätze vor Cafés und Geschäften	Fahrradbügel auf der Fahrbahn einrichten
4.4.1b	Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum ergänzen			
4.4.1c	Fahrradstellplätze bei Großveranstaltungen sicherstellen	Tempelhofer Feld	mangelnde Fahrradbügel bei Veranstaltungen	mobile Stellplätze
4.4.1c	Fahrradstellplätze bei Großveranstaltungen sicherstellen			
4.4.2a	Umsetzung der BauOBln zu Fahrradstellplätzen	IKEA: Ablösesumme verwenden		
4.4.2a	Umsetzung der BauOBln zu Fahrradstellplätzen	z.B. Potsdamer Str./Großgörschenstr.	An Neubauten wird die AV Stellplätze nicht eingehalten	Ersatzvornahme des Bezirksamts (z.B. vor neuem Café)
4.4.2a	Umsetzung der BauOBln zu Fahrradstellplätzen	Netto-Filialen/ALDI	vor 2007: zu enge Vorderradständer	Ersatzvornahme des Bezirksamts
4.4.2a	Umsetzung der BauOBln zu Fahrradstellplätzen	Kaiser-Wilhelm-Passage	zu wenig Abstellanlagen, insbes. auf K. Wilh. Pl.	Abstellanlagen einrichten
4.4.2b	Fahrradbügel im Straßenraum - einfache Beantragung	Gleditschstr		vor Gleditschstr. 32
4.4.2c	Bedingungen für Ablösung der Stellplatzverpflichtung			
4.4.2d	Bedingungen für Genehmigung mobiler Fahrradständer	Maaßenstr.		vor Cafés
4.5	Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln			
4.5.1a	Fortsetzung Programm Fahrradstellplätze an Haltestellen	S-Bahn Tempelhof	mangelnde Fahrradbügel	Fahrradstation
4.5.1a	Fortsetzung Programm Fahrradstellplätze an Haltestellen	S-Bahnstationen Yorckstraße/Großgörschenstr	Fehlende Fahrradabstellanlagen	Diebstahlsichere Abstellanlagen installieren
4.5.1a	Fortsetzung Programm Fahrradstellplätze an Haltestellen	U-Bahnstation Nollendorfplatz	Fehlende Fahrradabstellanlagen	Diebstahlsichere Abstellanlagen installieren oder Fahrradparkhaus
4.5.1b	Fahrradabstellplätze an Fern- und Regionalbahnhöfen	S-/DB-Bhf. Südkreuz	zu wenig Fahrradabstellplätze auf Westseite	Diebstahlsichere Abstellanlagen installieren oder Fahrradparkhaus
4.5.2 a	Gute Bedingungen für Fahrradmitnahme im ÖV sichern	Fahrradmitnahme in Bussen	bisher nur in einigen Nachtbussen möglich	Forderung der Fahrradmitnahme in Bussen, insbes. in Randbereichen, ggü. SV und BVG vertreten
4.5.3a	Pilotprojekt öffentliche Fahrräder evaluieren, ggf. fortsetzen			
4.5.3a	Pilotprojekt öffentliche Fahrräder evaluieren, ggf. fortsetzen			
4.5.4a	Überprüfung zeitlicher Beschränkungen auf Busspuren			
4.6	Mehr Aufmerksamkeit für junge Verkehrsteilnehmer			
4.6.1e	Fahrradabstellplätze an Schulen und Kitas	Luise-Henriette-Schule	mangelnde Fahrradbügel	Fahrradbügel auf Gehweg oder Fahrbahn aufstellen
4.6.1e	Fahrradabstellplätze an Schulen und Kitas			
4.7	Einfache Orientierung			
4.7a	Ausschilderung Haupttrouten und Zulaufstrecken			
4.7b	Unterstützung von Hilfsmitteln für die Routenplanung			
4.8	Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit			
4.8.1d	Örtliche/bezirkliche Kommunikationskampagnen			