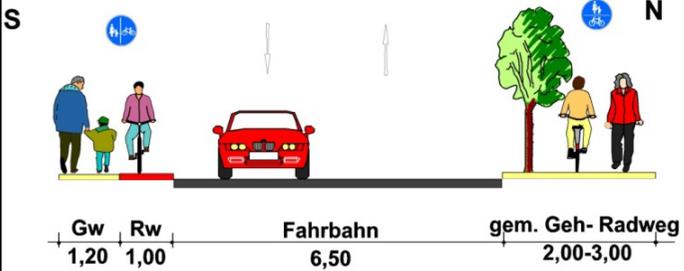
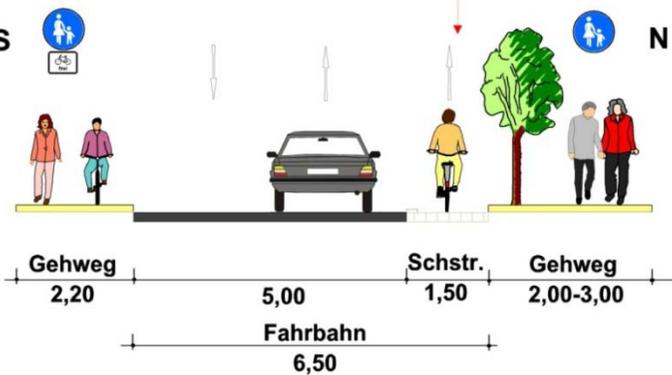


Tabelle Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz – Dringlichkeitsstufe 1

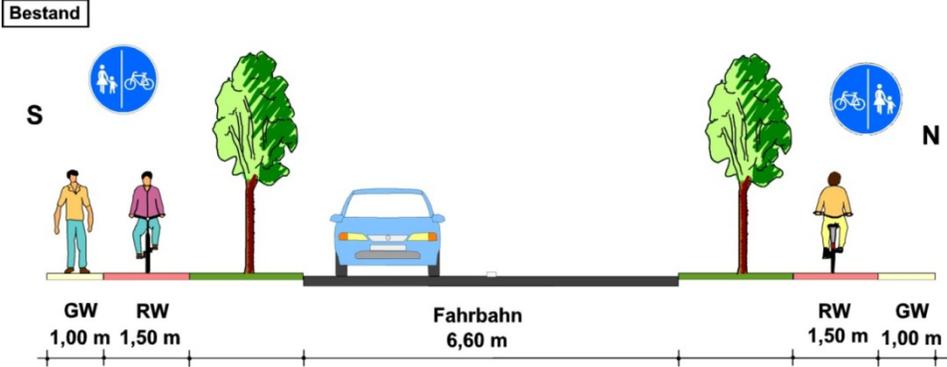
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
3	Am Hochwald - Seebergareal	Fehlende Radverkehrsverbindung Verschlossene Zufahrt durch Tor Belag Am Hochwald: Kleinpflaster (noch ausreichende Qualität)	Abstimmung mit der BBIS Regelung über dauerhafte Radwegverbindung	1	-	 <p>The 'Foto' column contains two images. The top image shows a black metal gate with a red circular 'no entry' sign and a blue circular 'no parking' sign. A white sign on the gate reads 'Private Campus Privatgelände'. The bottom image shows a paved asphalt path leading through a wooded area towards a building, with a black car parked on the left.</p>

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
4.1	Am Weinberg	<p>Wichtige Schulwegverbindung</p> <p>Einbahnstraße mit zugelassenem Radgegenverkehr Denkmalschutz</p> <p>Fahrbahn mit Belagsmängel (tlw. unebenes Kopfsteinpflaster)</p>	<p>Einrichten einer Fahrradstraße wegen hoher Bedeutung für Schülerverkehr; für Kfz-Verkehr Einrichtungsverkehr belassen</p> <p>Sanierung Pflasterbelag Gehwegbefestigung</p>	<p>K</p> <p>1</p>	<p>5.000 €</p> <p>50.000 €</p>	

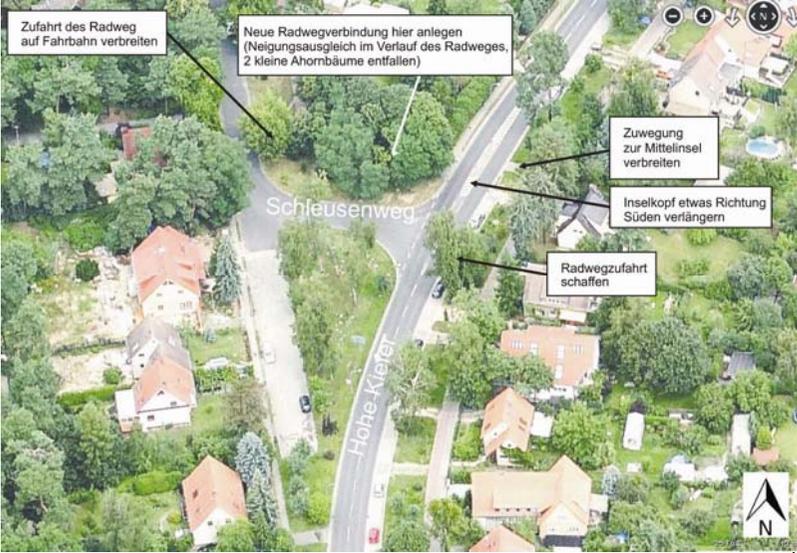
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
4.2	Am Weinberg zwischen Im Tal und Oderstraße	unzureichende Radverkehrsführung aus Richtung Teltow mit schlechter Erreichbarkeit eines linksseitigen, benutzungspflichtigen Radweges	Benutzungspflicht für linken Radweg aufheben Radverkehrsführung in Richtung Am Weinberg über Fahrbahn mit glatterem Pflasterstreifen	K 1	1.000 € 10.000 €	
5	An der Stammbahn	Unbefestigter Weg zwischen Brahms- und Bachweg	Wegeausbau zwischen Brahms- und Bachweg	1	25.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
8	Ernst-Thälmann-Straße	<p>Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung zwischen Zehlendorfer Damm und Hohe Kiefer; Verkehrsbelastung: Spitzenstunde 300-400 Kfz/h Fahrbahnbreite 6,50 m Enge Seitenbereiche, zum Teil mit (benutzungspflichtiger) gemeinsamer Führung von Fußgängern und Radfahren Zusätzlich Engstellen durch Baumbestand zw. Karl-Marx-Straße u. Zehlendorfer Damm schlechter Radwegbelag an den Grundstückszufahrten Unzureichende Bordsteinabsenkungen im Verlauf der Radwege auf beiden Seiten; auch gegenüber von Einmündungen fehlende Absenkungen</p>	<p>Durchgängige einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung West Gehweg/Radverkehr frei in Fahrtrichtung Ost Soweit erforderlich Bordabsenkungen einrichten bzw. verbessern</p> 	<p>1 1</p>	<p>60.000 € 10.000 €</p>	
<p>Bestand</p> 		<p>Empfehlung: Einseitig Schutzstreifen</p> <p>Wegfall der Längsparkmöglichkeit</p> 				

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
9	Fontanestraße zwischen Zehendorfer Damm und Max-Reimann-Straße	Freibad- und Sportparkzubringer Einbahnstraße, für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigeben Schlechter Pflasterbelag am Übergang zum Zehendorfer damm Schmale asphaltierte Fahrbahn	Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben Bituminöser Belag	K 1	1.000€ 5.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
10.1	Förster-Funke-Allee	<p>Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung Spitzenstunde 800-900 Kfz/h</p> <p>Abschnittsweise Tempo 30 (Bereich Rathausmarkt, Karl-Marx-Str. bis Zehlendorfer Damm)</p> <p>Beidseitige benutzungspflichtige Einrichtungsradwege</p> <p>Starker Schülerradverkehr, Einkaufsradverkehr im Westteil auch relativ starker Fußverkehr</p> <p>Breite des Radweges (1,30 m – 1,60 m) neben oft unzureichenden Gehwegbreiten (0,90 m – 1,10 m)</p> <p>Unzureichende Bordabsenkungen an einigen Einmündungen</p>	<p>Aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung und der größtenteils vorhandenen Tempo 30-Regelung ist eine Benutzungspflicht nicht zwingend erforderlich. Die Gehwege sind mit 1m Breite für eine Anordnung zu schmal.</p> <p>Anstreben: Ausdehnung des T 30-Abschnittes auch zwischen Rathausmarkt und Karl-Marx-Str. und Aufhebung der Benutzungspflicht. Beschilderung mit „Gehweg/Radverkehr frei“</p> <p>Die vorhandenen Radwege stehen auch ohne Benutzungspflicht dem Radverkehr in bisherigem Maße voll zur Verfügung.</p> <p>Furtmarkierung erneuern; Bordabsenkungen verbinden</p>	<p>1</p> <p>1</p>	<p>4.000 €</p> <p>15.000 €</p>	
		<p>Bestand</p>  <p>S N</p> <p>GW 1,00 m RW 1,50 m Fahrbahn 6,60 m RW 1,50 m GW 1,00 m</p>				

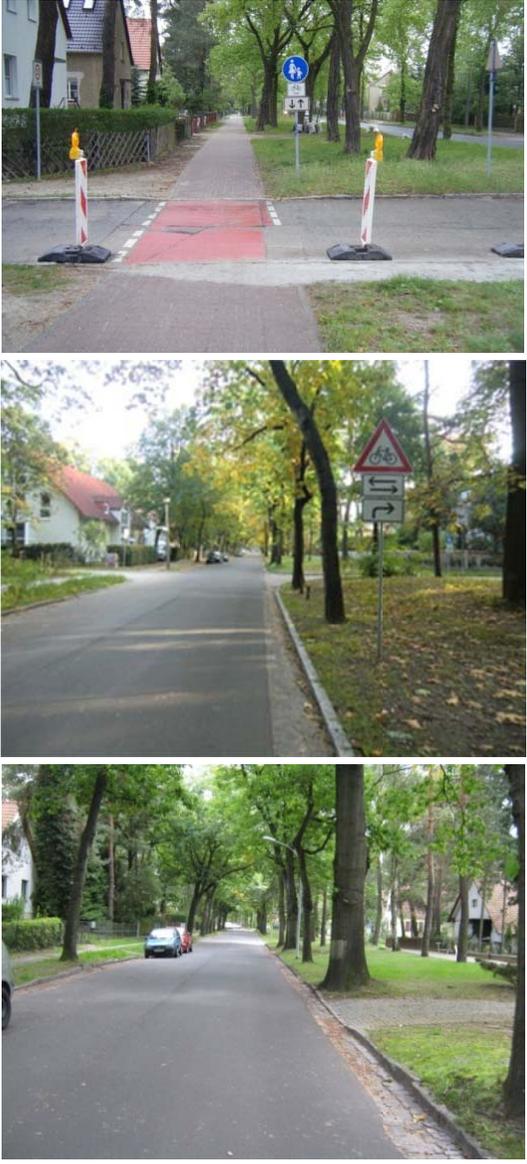
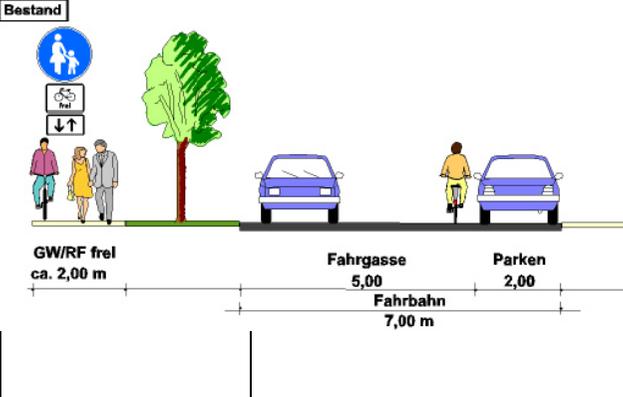
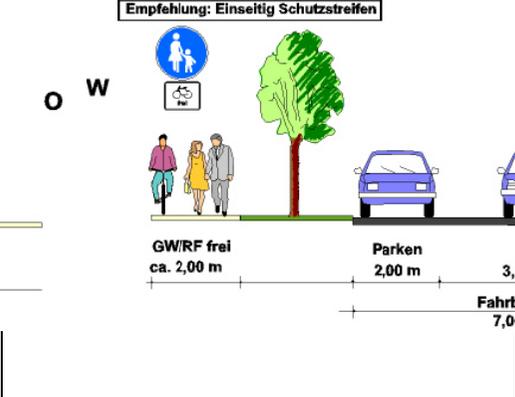
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
10.2	Förster-Funke-Allee Höhe Maxim-Gorki-Schule bis Hohe Kiefer	Hoher Querungsbedarf (insbesondere Schülerverkehr)	Querungshilfe zwischen neuem Wohngebiet nördlich FFA und Bereich westlich Adolf-Grimme-Ring	1	25.000 €	
10.3	Förster-Funke-Allee - Rathausmarkt	Regelung für Radfahrer nicht eindeutig (aus Norden kommend Radfahren untersagt, aus Ri. Westen keine Einschränkungen). Unübersichtliche Führung über den seitlichen Parkplatz (vom Adolf-Grimme-Ring) zum Rathausmarkt	Radfahren auf dem Platz erlauben, da die Nutzungsdichte in der Regel ein Miteinander von Fußgängern und Radfahrern erlaubt Beschilderung dementsprechend anpassen Führung des Radverkehrs mit Piktogrammen und Richtungspfeilen vom Adolf-Grimme-Ring zum Rathausmarkt	K 1	1.000 € 2.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
12.2	Hohe Kiefer / Schleusenweg	<p>Verschwenkte, enge Wegeföhrung (Absperrgitter) vom Schleusenweg zur Mittelinsel Hohe Kiefer, um den gegenüberliegenden Zweirichtungsradweg zu erreichen; Konfliktgefahr Fußgänger – Radfahrer</p> <p>Schlechte Qualität der Zuwegung vom Schleusenweg</p> <p>Üngünstiges diagonales Queren der Hohen Kiefer aus der Fahrbahn des Schleusenweges</p>	<p>Geradlinige Föhrung über Mittelinsel mit neuer Wegeföhrung: getrennte Querung für Radverkehr und Fußgängerverkehr über nach Süden verlängerte Insel</p> <p>Neue Radwegverbindung von der Querungsstelle (Mittelinsel) bis zum nach Norden abknickenden Teil des Schleusenweges</p>	<p>1</p> <p>1</p>	<p>15.000 €</p> <p>10.000 €</p>	
						

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
13	Im Kamp zwischen Förster-Funke-Allee und Meiereifeld	Mangelhafter Fahrbelag (Großpflaster)	<p>Ebener Pflasterstreifen in Fahrbahnmittelle als Spur für den Radverkehr</p> <p>Alternativ: Sanierung des Pflasterbelags oder bituminöse Fahrbahndecke (mit Gehwegausbau)</p>  <p>Beispiel Husum: Ebener Pflasterstreifen in Mittelle</p>	1	40.000 €	

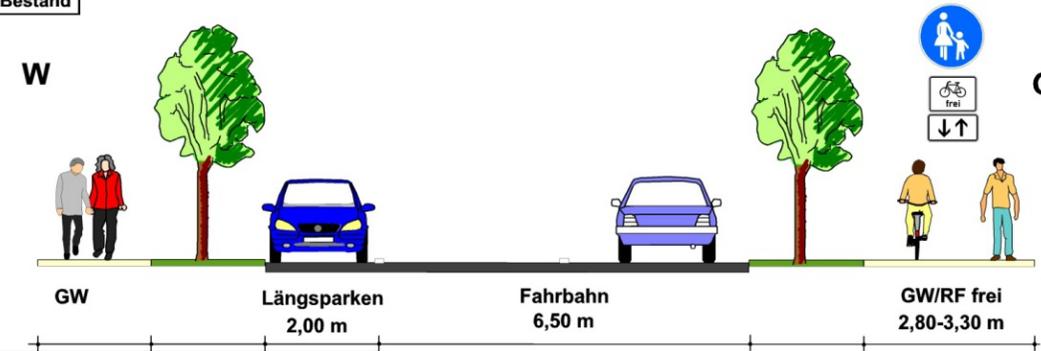
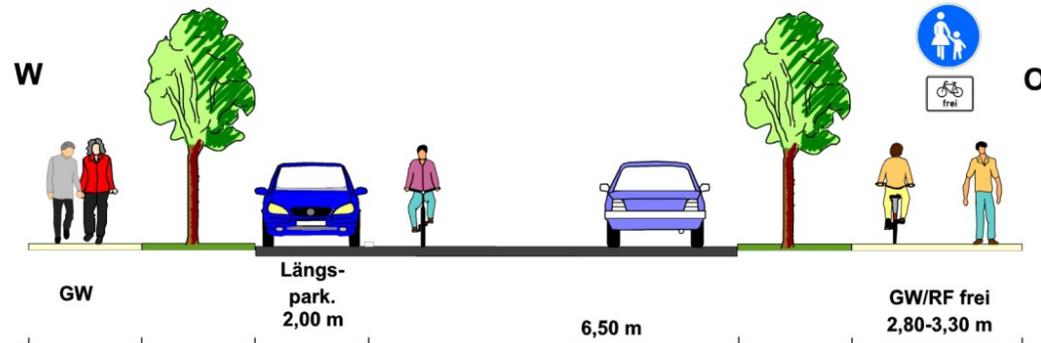
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
15.1	Karl-Marx-Straße, OdF-Platz bis Landesgrenze Berlin	<p>Hauptverkehrsstraße</p> <p>Einseitiger, weit von der Fahrbahn abgesetzter Zweirichtungsweg, tlw. als getrennter Geh- und Radweg (Z241), tlw. als „reiner“ Radweg (Z237)</p> <p>Breite ca. 1,80 – 2,00 m</p> <p>KP zu Werner-Seelenbinder-Straße, Seematen sowie gegenüber Einkaufsmarkt Lidl unzureichende Bordsteinabsenkungen</p>	<p>Ab OdF-Platz in Fahrtrichtung Nord einseitiger Schutzstreifen sowie Ausweisung des westseitigen Radweges mit Zusatzschild „Radverkehr frei“ (Benutzungsrecht für Fahrtrichtung links gemäß StVO-Neufassung ab 01.04.2013). Maßnahme dient der Vermeidung von Fahrbahnquerungen.</p> <p>In Fahrtrichtung Süd Ausweisung des Radweges mit Z 237 bzw. Z 241 StVO</p> <p>Ausbau des engen Bereichs Höhe Grünanlage „Düppelpfuhl“ als getrennten Geh- und Radweg, da Fußgänger den Radweg mitbenutzen (s. Foto unten)</p> <p>Verbesserung der Bordsteinabsenkung</p>	<p>1</p> <p>K</p>	<p>50.000 €</p> <p>3.000 €</p>	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
15.2	Karl-Marx-Straße Bereich An der Stammbahn – Berlepschstraße	Ungesichertes Radwegende mit Zwangsquerung der Fahrbahn in Richtung Nord Weitere Querungserfordernisse für Radverkehr im Zuge des Mauerradweges und An der Stammbahn Unfallhäufungsstelle im Radverkehr	Bündelung der Querungsanforderungen an einer geeigneten Stelle und Sicherung durch Mittelinsel (Detailplanung erf.). Einbeziehung des Einmündungsbereiches Berlepschstraße Fortsetzung des östlichen Schutzstreifens in Abstimmung mit Berlin möglichst über die Stadtgrenze hinaus.	1 1	30.000 € -	

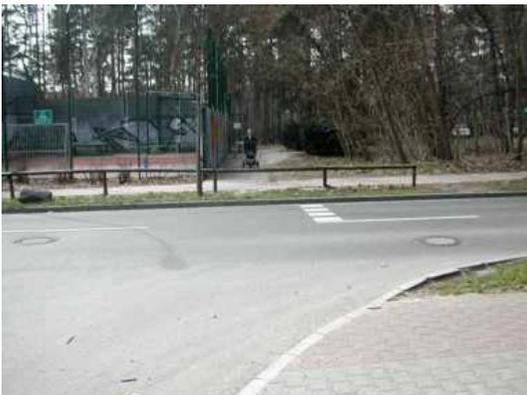
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
16.1	Karl-Marx-Straße, südlich OdF-Platz	Hauptsammelstraße, Fahrbahnbreite 7,10 m Spitzenstunde 600-900 Kfz/h Westseite: Weit abgesetzter Gehweg mit Zweirichtungsradverkehr, Unfallgefahr an Einmündungen	Die Zweirichtungsführung sollte wegen der damit verbundenen Gefahren aufgehoben werden. (Ausnahme Abschnitt zw. Zehlendorfer Damm und Schopfheimer Allee (neu) zur Schulwegsicherung (Vermeiden von Querungen) Beibehalten der Regelung Gehweg/Radverkehr frei nur für die Fahrtrichtung Süd. Einseitiger Schutzstreifen Fahrtrichtung Nord; Parken auf Westseite verlagern Eindeutige Vorfahrtregelung im Zuge des westlichen Gehwegs durch Vorfahrt-Beschilderung unterstützen (entweder Vorfahrt für Radverkehr mit klarer Furtmarkierung und Wartepflicht (Z 205) oder Wartepflicht für Radverkehr: dann Furtmarkierungen entfernen)	1	40.000 €	
		<p>Bestand</p> 	<p>Empfehlung: Einseitig Schutzstreifen</p> 			

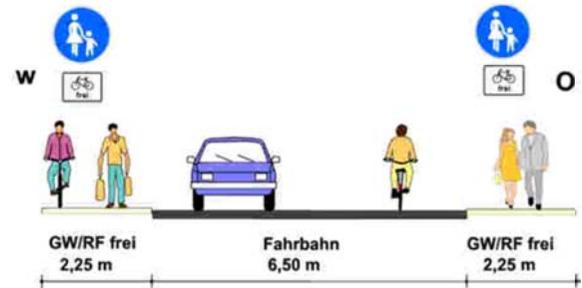
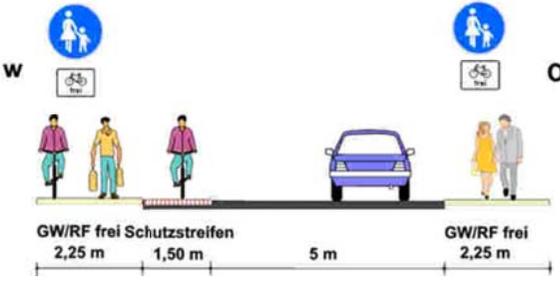
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
16.3	Karl-Marx-Straße / Schopfheimer Allee	Geplante Einmündung der Fahrradstraße Schopfheimer Allee	<p>Deutliche Furtmarkierung mit Hinweis auf den von Süden bis hier zugelassenen Zweirichtungsradverkehr (vgl. 15.1)</p> <p>Anschließend Z 254 (Verbot für Radfahrer) für Fahrtrichtung Nord im westlichen Gehweg</p>  <p>Beispiel Hannover: Verdeutlichung des unerlaubten Linksfahrens (Z 254 StVO)</p>	<p>1</p> <p>1</p>	<p>Im Kontext der Baumaßnahme</p> <p>1.000 €</p>	

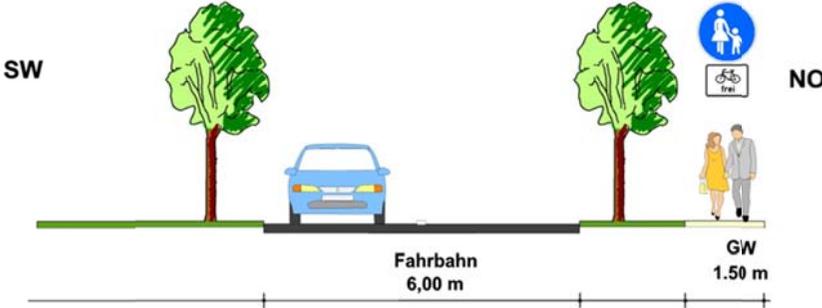
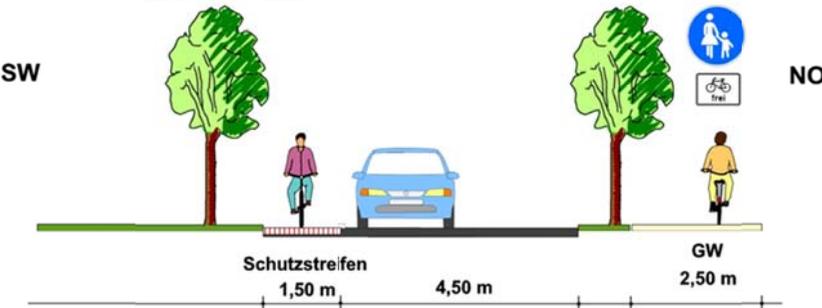
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
20	Meiereifeld	<p>Verkehrsbelastung: Spitzenstunde 200-400 Kfz/h, Fahrbahnbreite ca. 5,70 m Tempo 50</p> <p>Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung im Straßenraum schwer ablesbar Sehr schmaler Gehweg</p>	<p>Gutachten Spath+Nagel: → Empfehlung Tempo 30 und Mischverkehr wird grundsätzlich unterstützt</p> <p>An Knotenpunkten flächige Einfärbung oder auffällige Pflasterung, ggf. in Verbindung mit punktuellen Einengungen, zur Verdeutlichung der Knotenpunktsituationen und zur Geschwindigkeitsdämpfung (vgl. Fotos unten)</p>	<p>1</p> <p>1</p>	<p>3.000 €</p> <p>35.000 €</p>	
						

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
22.1	Schleusenweg	<p>Hauptsammelstraße, Längsparken $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$ Spitzenstunde 100 Kfz/h</p> <p>Ostseite: Gehweg/Radverkehr frei in beiden Richtungen, Gehwegbreite zwischen 2,80 m und 3,30 m; weite Absetzung des Gehweges. Gefährdung linksfahrenden Radverkehrs an Grundstückszufahrten</p> <p>Ungünstiger Anschluss an Hohe Kiefer</p>	<p>Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist Mischverkehr vertretbar.</p> <p>Aufheben der Zweirichtungsführung Anstreben: Tempo 30-Regelung; wechselseitiges Parken zur Geschwindigkeitsdämpfung</p> <p>(vgl. Maßnahme 12.2).</p>	K 1	3.000 € 3.000 €	
<p>Bestand</p>  <p>W</p> <p>GW Längsparken 2,00 m Fahrbahn 6,50 m GW/RF frei 2,80-3,30 m</p> <p>Empfehlung: Mischverkehr auf der Fahrbahn</p>  <p>W</p> <p>GW Längspark. 2,00 m 6,50 m GW/RF frei 2,80-3,30 m</p>						

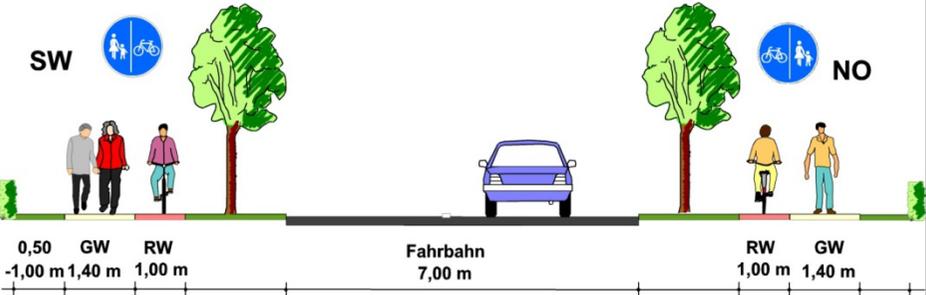
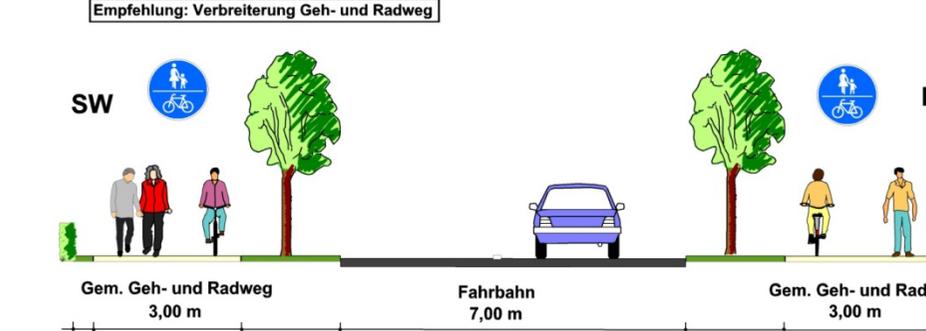
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
22.2	Schleusenweg / Beethovenweg und Schleusenweg/ Märkische Heide	unzureichende Bordsteinabsenkungen im Verlauf des östlichen Gehweges (Radverkehr frei)	Übergänge auf die Fahrbahn verbessern	1	10.000 €	
26	Schwarzer Weg zwischen Wilhelm-Külz-Weg und Am Weinberg	Hohe Bedeutung für den Schülerverkehr; tlw. T 30 Pflasterbelag noch ausreichend	Seitliche ebene Streifen für den Radverkehr (bituminös oder glattes Pflaster)  Beispiel Neuruppin: Asphaltierte Streifen für den Radverkehr in Pflasterstraße	1	40.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
27.1	Stahnsdorfer Damm (Süd): Hohe Kiefer bis Schleusenbrücke	<p>Hautverkehrsstraße 1. Ordnung Spitzenstunde rund 950 Kfz/h Überörtliche Verkehrsfunktion; zurückliegende Bebauung</p> <p>Ostseite: Gehweg/Radverkehr frei mit baulich getrennten Flächen für Radfahrer und Fußgänger (Breite zusammen ca. 2,50 m); fehlende Furtmarkierungen</p> <p>Westseite: Gehweg/Radverkehr frei auf überwiegend gemeinsamer Fläche für Radfahrer und Fußgänger (Breite ca. 2 m)</p>	<p>Regelung Gehweg/Radverkehr frei bleibt bestehen.</p> <p>Furtmarkierungen über untergeordnete Straßen, z. B. Allee zum Forsthaus, Am Hochwald</p> <p>Schutzstreifen auf Westseite zur Sicherung und Stärkung des legalen Radfahrens auf der Fahrbahn (Gefällestrecke)</p>	<p>K</p> <p>1</p>	<p>5.000 €</p> <p>12.000 €</p>	
27.2	Stahnsdorfer Damm (Süd) / Am Hochwald / Schluppe Zum Kiefernwall und Schluppe Promenadenweg	<p>Keine legale Querung Stahnsdorfer Damm zwischen Am Hochwald und den beiden Schluppen</p>	<p>Legalisierung der Erreichbarkeit der Fußgängerfurt durch kurze Freigabe zum Linksfahren aus der Straße Am Hochwald; Kombisignalscheiben für die LSA</p>	1	5.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
27.4	Stahnsdorfer Damm (Süd) Schleusenbrücke	Engstelle mit sehr geringer Breite der Seitenräume (beidseitig Regelung Gehweg/Radverkehr frei) Konflikte unvermeidbar wegen starkem Rad- und Fußgängerverkehr Tempo 30 wurde von Straßenverkehrsbehörde abgelehnt	Bestehende Regelung als Engstellenlösung beibehalten. Im Vorfeld der Brücke gesicherte Übergänge vom Seitenraum auf die Fahrbahn aus beiden Richtungen schaffen, da Radfahrer bei Belegung der Brücke mit Fußgängern spontan auf die Fahrbahn wechseln (s. Foto unten). Schutzstreifen auf Westseite der Brücke in Verlängerung des empfohlenen Schutzstreifens bis Ortsgrenze Stahnsdorf bzw. bis zum Kreisverkehr in Stahnsdorf gemäß Maßnahme 27.1	1 1	5.000 € 6.000 €	
<p>Bestand</p> 		<p>Empfehlung</p>   <p>Beispiel Hannover: Übergang Radweg auf einen Schutzstreifen</p>				 

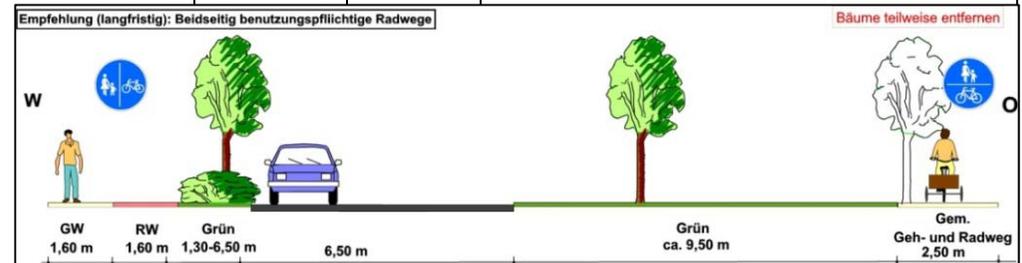
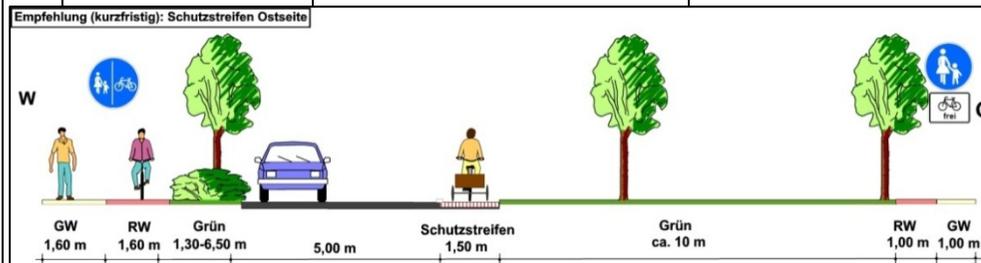
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
28.3	Stahnsdorfer Damm (Nord) zwischen Heidefeld und Hohe Kiefer	Hauptsammelstraße, Fahrbahnbreite 6 m Spitzenstunde 100 – 130 Kfz/h Südseite: östlich Heidefeld: Abruptes Gehwegende (Foto oben); keine Radverkehrsanlage bis Hohe Kiefer Nordseite: erst Gehweg ca. 1,50 m breit, dann Ausbau und Regelung Radverkehr frei (Foto Mitte und unten)	Gesicherter Übergang vom Seitenraum auf die Fahrbahn; anschließend einseitig Schutzstreifen anlegen (Querschnitt unten) mit Anschluss an die bereits vorhandene Aufstellfläche am Knoten Hohe Kiefer	1	15.000 €	
		<p>Bestand</p>  <p style="text-align: center;">Fahrbahn 6,00 m</p> <p style="text-align: right;">GW 1,50 m</p> <p>Empfehlung: Anlage Schutzstreifen, einseitig</p>  <p style="text-align: center;">Schutzstreifen 1,50 m 4,50 m</p> <p style="text-align: right;">GW 2,50 m</p>				

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
30.2	Stolper Weg (östlich Heidefeld)	Einseitiger Zweirichtungsradweg in geringer (Breite 1,80 m)	Benutzungsrecht statt Benutzungspflicht für Fahrtrichtung links Weiterführung des ortseinwärts führenden Schutzstreifens zw. Heidefeld und Stahnsdorfer Damm, um Querungen zu vermeiden.	K 1	1.000 € 10.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
32.1	Thomas-Müntzer-Damm	<p>Hauptverkehrsstraße 1. Ordnung Verkehrsbelastung: Spitzenstunde 1.300 Kfz/h Fahrbahnbreite 7 m Benutzungspflichtige Einrichtungsradwege mit zu geringer Breite, zum Teil unzureichende Bordstein- absenkungen</p> <p>Ungesicherter Übergang zu Schutzstreifen auf Kanalbrücke</p> <p>Fehlende Bordsteinabsenkung gegenüber Einmündung</p>	<p>Wegen der hohen Verkehrsbelastung sind benutzungspflichtige Radwege zu empfehlen.</p> <p>Auf beiden Seiten Verbreiterung der Geh-/ und Radwege zu den Grundstücken und Anlage als getrennter oder gemeinsamer Geh- und Radweg. Verbesserung Bordsteinabsenkungen. (Beidseitige Schutzstreifen wären nur mit Mindestmaßen realisierbar.)</p> <p>Sicheren Übergang zu den Schutzstreifen auf der Kanalbrücke erforderlich.</p> <p>Bordsteinabsenkung gegenüber Gerhard- Eisler-Straße neu einrichten</p>	<p>1</p> <p>K</p> <p>1</p>	<p>85.000 €</p> <p>5.000 €</p> <p>6.000 €</p>	
		<p>Bestand</p> 				
		<p>Empfehlung: Verbreiterung Geh- und Radweg</p> 				

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
34	Verbindungsweg zwischen Seeberg und Hohe Kiefer	An mehreren Stellen Stufen Mangelhafter Belag zwischen Leite und Unterberg (unbefestigte Decke)	Wegebefestigung, wassergebundene Decke	1	15.000 €	

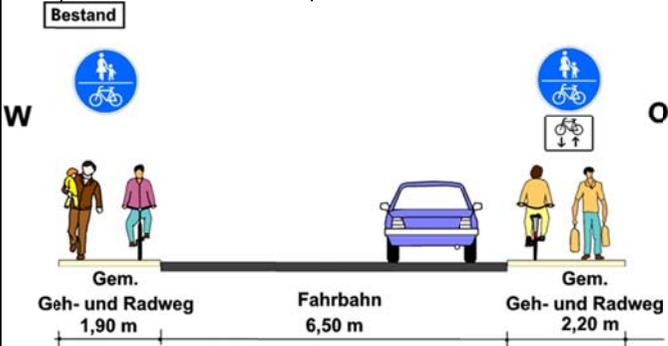
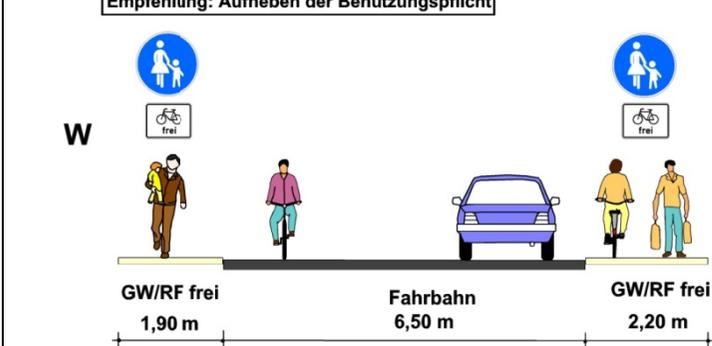
Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
36.2	Zehlendorfer Damm nördlich Förster-Funke-Allee	Verkehrsbelastung über 1.000 Kfz/h Mangelnde Breite der Geh- und Radwege Abgesetzte Radwegführung mit zum Teil schlechten Sichtbeziehungen Zum Teil schlechte Beläge auf Radverkehrsfurten über Einmündungen und unzureichende Bordabsenkungen	Fahrtrichtung Süd: Verbreiterung des Geh- und Radweges auf der Westseite zu Lasten des Grünstreifens. Verdeutlichung der Vorfahrtregelung für den Radverkehr durch Verkehrszeichen und Aufpflasterung der Einmündungsbereiche Fahrtrichtung Nord: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens, ggf. in Verbindung mit der Regelung Gehweg/Radverkehr frei.	1 1	160.000 € 60.000 €	



Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
36.4	Zehlendorfer Damm / Geschwister-Scholl-Allee	Unzureichende Bordsteinabsenkung auf der südlichen Seite der Einmündung Fehlende Bordsteinabsenkung gegenüber der Einmündung	Bessere Absenkung im Verlauf des Geh- und Radweges sowie gegenüber der Einmündung	1	5.000 €	
36.5	Zehlendorfer Damm / Im Hagen	Keine direkte Führung des Radverkehrs aus Im Hagen auf den gegenüberliegenden Radweg	Schaffung eines Zuweges mit Bordsteinabsenkung zum Radweg gegenüber der Einmündung Querung im „Schatten“ der Mittelinsel	1	5.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
36.6	Zehlendorfer Damm / Blachfeld	Mangelnde Führung des aus dem Blachfeld nach links abbiegenden Radverkehrs auf den Radweg entlang des Zehlendorfer Damms	Verbesserung der Führung; Berücksichtigung der Führung auf den empfohlenen Schutzstreifen gemäß Maßnahme 36.2	1	5.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
36.8	Zehlendorfer Damm Fontanestraße	Fehlende Querungsmöglichkeit zum bzw. vom nordseitigen Radweg Zehlendorfer Damm	Direkte Querung Zehlendorfer Damm durch Bordabsenkung und Befestigung im Grünstreifen	1	5.000 €	
36.7	Zehlendorfer Damm / Driftkamp	Schlechter Belag (Pflasterbelag) im Einmündungsbereich	Pflasterbelag durch glatten Belag im Zuge des Radweges ersetzen	1	5.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
36.9	Zehlendorfer Damm Friedensbrücke	<p>Engstelle mit sehr geringer Breite der Seitenräume (1,90 m) und benutzungspflichtiger Radverkehrsführung. Gefahr durch Abkommen auf die Fahrbahn in Begegnungssituationen (sehr hohe Borde)</p> <p>Konflikte unvermeidbar wegen starkem Rad- und Fußgängerverkehr (pulkartiger Schülerverkehr)</p> <p>Anordnung von Tempo 30 wurde 2011 von Verkehrsbehörde umgesetzt (6 – 19 Uhr)</p> <p>Zweirichtungsführung auf der Ostseite der Brücke wurde aufgehoben</p> <p>Glättegefahr bei Nässe durch Holzbelag</p>	<p>Die Mindestanforderungen der StVO werden deutlich unterschritten. Wegen der Gefahr des Abkommens vom Radweg erscheint eine Aufhebung der Benutzungspflicht unumgänglich. Die Zweirichtungsführung auf der Westseite ist wegen der Abkommensgefahr ebenfalls aufzuheben.</p>	1	3.000 €	
<p>Bestand</p> 		<p>Empfehlung: Aufheben der Benutzungspflicht</p> 				

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
K1	Stahnsdorfer Damm / Hohe Kiefer / Stolper Weg	<p>Nur zwei Furten für Radverkehr legal befahrbar; dort gemeinsame Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr mit entsprechend kurzen Freigabezeiten</p>	<p>Zur Wartezeitverkürzung sollen alle Furten in beide Richtungen fahrend überquerbar sein. Es sind Kombischeiben in allen Fußgängersignalen vorzusehen. Damit steht für alle Fahrbeziehungen ein Grundangebot zum Fahren im Seitenraum und bedarfsweise zum indirekten Linksabbiegen über die Furten zur Verfügung.</p>	1	10.000 €	
		<p>Einzelne Fahrbeziehungen nicht legal befahrbar (z. B. für Radfahrer im Zuge Stahnsdorfer Damm Richtung Nordwest, die legal auf dem Gehweg fahren)</p> <p>Die legale Nutzbarkeit der Fahrbahn im Zuge Stahnsdorfer Damm ist im Knotenentwurf nicht erkennbar.</p>	<p>Nordwestliche Zufahrt Stahnsdorfer Damm: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (direktes Linksabbiegen möglich). Schutzstreifen im Knotenpunktbereich im Zuge Stahnsdorfer Damm (Richtung Schleusenbrücke)</p> <p>Südöstliche Zufahrt Stahnsdorfer Damm: Kurzer Schutzstreifen als Vorbeifahrstreifen. Direktes Linksabbiegen zum Radweg Stolper Weg möglich.</p> <p>Zufahrt Stolper Weg: Schutzstreifen aus Richtung Heidefeld wird in der Zufahrt in den Seitenraum geführt. Radfahrer, die den linken Radweg des Stolper Weges (Benutzungsrecht) nutzen, fahren über die Furten.</p> <p>Im gesamten Knotenbereich ist bei Neuanlage von Schutzstreifen die Fahrstreifenmarkierung anzupassen.</p> <p>Zufahrt Hohe Kiefer: Durch den benutzungspflichtigen Zweirichtungsraddweg sind für alle Fahrbeziehung die Furten zu nutzen.</p>	1	30.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
K2	Hohe Kiefer / Förster-Funke-Allee / Steinweg	<p>Zu Planungsbeginn keine legalen Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr von der Förster-Funke-Allee zum Steinweg oder Heideweg (für beide Richtungen)</p> <p>Durch den Abriss des Blumenladen entstanden neue Möglichkeiten der direkten Wegeverbindung zu Steinweg und Heidefeld.</p>	<p>Aufgrund des starken Schülerverkehrs wird zur Entflechtung von Radfahr- und Fußgängerströmen empfohlen, Radfahrerfurten neben die Fußgängerfurten zu legen, und diese mit Radfahrersignalen eigenständig zu steuern (längere Grünphasen möglich).</p> <p>Anschluss der Furten an die beidseitigen Wegeverbindungen und vorgezogene Radwegabsenkung („Berliner Lösung“) für den nördlichen Radweg Förster-Funke-Allee</p> <p>Anlegen von befestigten gemeinsamen Geh- und Radwegverbindungen (mit Beleuchtung, da Schulwege) über das Gelände des ehemaligen Blumenladen im Anschluss an die Furten über Hohe Kiefer</p> <p>Gewährleistung guter Sichtbeziehungen nach allen Seiten durch Einleitung der neuen Wegebeziehung am Scheitelpunkt der Kurve in den Knoten Heidefeld/Steinweg.</p>	1	40.000 € bereits realisiert	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
K3	Opfer des Faschismus-Platz	<p>Knotenpunkt Hohe Kiefer / Ernst-Thälmann-Straße</p> <p>Insgesamt für wichtige Fahrbeziehungen nicht abgedeckte oder umwegige Querungen mit langen Wartezeiten</p> <p>Ungünstige zweistufige Querung für Radfahrer im Zuge der Straße Hohe Kiefer</p>	<p>Radfahrern sollen für alle wichtigen Fahrbeziehungen nachvollziehbare und akzeptable Führungsmöglichkeiten angeboten werden. Besonders wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrbeziehung im Zuge Hohe Kiefer geradeaus - Anbindung Ernst-Thälmann-Straße West an Hohe Kiefer <p>Berücksichtigung der empfohlenen Führungsänderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ernst-Thälmann-Straße: Schutzstreifen Nordseite - Hohe Kiefer (Fahrtrichtung Nord): Schutzstreifen und Benutzungsrecht auf linkem Radweg <p>2 Varianten im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme (PGV 2010, vgl. Folgeseiten). Favorisiert wird die Lösung mit diagonaler Querung der Straße Hohe Kiefer (Variante 2).</p> <p>Variante 1 oder Variante 2</p>	1	(20.000 €) 50.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
K4	Karl-Marx-Straße / Uhlenhorst (Platz an den Kammerspielen)	Keine Führung im Platzbereich für Radverkehr	Verdeutlichung der Radverkehrsführung im Platzbereich mit Piktogrammen zur Mittelinsel und zum Beginn des Schutzstreifens Richtung Nord; ggf. Neuordnung des ruhenden Verkehr und Mobiliar (Bänke, Fahrradständer)	K	5.000 €	
		Verschwenkte Führung über Mittelinsel (hier z.T. Behinderungen durch parkende Kfz)	Einleitung des Radverkehrs vom Platzbereich auf den Schutzstreifen (nördlich Mittelinsel)	1	5.000 €	
		Aufstellfläche auf der Mittelinsel für Radverkehr und Fußgänger zu schmal	Mittelinsel verlängern, um größeren Aufstellbereich zu schaffen. Auf Westseite Parkstand an der Querungstelle zur Verbesserung der Sicht aufheben.	1	15.000 €	
						

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
K5	Förster-Funke-Allee/ Karl-Marx-Straße	<p>Verschwenkte Führung bei Gehwegnutzung</p> <p>Rundum-Grün nach aufgehobener Radwegebenutzungspflicht nicht mehr geeignet</p> <p>Lange Wartezeit an LSA</p>	<p>Direkte Führung auf der Fahrbahn stärken</p> <p>Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs</p> <p>Aufgeweitete Radaufstellstreifen im Zuge Karl-Marx-Straße</p> <p>Radverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr signalisieren (kürzere Wartezeit, längere Grünphase); Anpassung Signalisierung erforderlich</p>	1	30.000 €	

Nr.	Straße/Abschnitt	Bestand, Problem	Handlungsempfehlung	Dringlichkeit	Kostenschätzung	Foto
K6	Zehlendorfer Damm / Thomas-Müntzer-Straße / Meiereifeld	Stark verschwenkte Radverkehrsführungen über die Fußgängerfurten mit zu kleinen Aufstellflächen für Radverkehr Nur indirektes Linksabbiegen mit zwei Wartephasen	Geradlinige Radverkehrsführung und verbesserte Sichtbeziehung durch möglichst fahrbahnahe Furten Aufgeweiteter Radaufstellstreifen und direktes Linksabbiegen: Meiereifeld in Zehlendorfer Damm Eigene Radfahrersignale einrichten für Radverkehr aus Thomas-Müntzer-Damm und Zehlendorfer Damm (Süd)	1	40.000 €	
						