

6. Handlungserfordernisse

Nr.	Abschnitt/Knoten	Handlungserfordernis	Priorität	weitere Routen	Rahmenbedingungen / Lösungsansätze
-----	------------------	----------------------	-----------	----------------	------------------------------------

Pankow-Route Pa 1: „Blankenfelde Express“

1.1	Schönhauser Allee	Viele Radfahrerunfälle, insbesondere an den Knoten Bornholmer Straße und Schivelbeinstraße	x		Ursachen klären. Unfallkommission?
1.2	Berliner Straße	keine Radverkehrsanlagen, starkes Verkehrsaufkommen, Sicherheitsmängel	*1	RR6 Pa7,9	Planfeststellungsverfahren läuft, Umbau vorgesehen ab 2008
1.3	Güllweg	unebenes Kopfsteinpflaster	1	Pa9	
1.4	Güllweg/ H.-Hesse-Str./ Waldstraße	Querung in N-S-Richtung ungünstig	1	Pa9	Fußgänger-LSA vorhanden, absteigen + Umweg erforderlich
1.5	Kastanienallee/ Dietzgenstraße	Linksabbiegen aus der Kastanienallee ungünstig	2		Insel vorhanden, Absteigen + Umweg erforderlich
1.6	Kastanienallee - Rosenthaler Weg	Radweg auf der Westseite fehlt.	2		Gemeinsamer Fuß-/ Radweg auf der Westseite nach Aufwertung oder Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite + Aufwertung von Teilstrecke
1.7	Blankenfelde – Stadtgrenze	RVA tlw. aufwertungsbedürftig	*3		Aufwertung geplant für 2008

Pankow-Route Pa 2: „Buchholz Express“

2.1	Wollankstraße	Keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen, tlw. Reihensteinpflaster	*1	Pa7 tlw.	Radverkehrsfreundlicher Ausbau vorgesehen ab 2008
2.2	Breite Straße, Südseite	Keine RVA südlich der Kirche, starkes Verkehrsaufkommen	1	Berlin-Usedom	Schmaler Seitenraum
2.3	Pasewalker Str. zw. Schloßallee und Marienstraße	Westseite überwiegend keine RVA, Ostseite tlw. zu schmal; starkes Verkehrsaufkommen	*1		Radverkehrsfreundlicher Ausbau vorgesehen ab 2007
2.4	Pasewalker/ Berliner Str. zwischen. Eweststraße und Blankenfelder Straße	sehr schmale Radwege ohne Sicherheitsabstand	2	Pa11	
2.5	Hauptstraße zw. Mühlenstraße und Blankenfelder Str.	keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen	2	Pa 10	Tempo 30?
2.6	Hauptstr. / Schönerlinder Str. zw. Mühlen- und Triftstraße	keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen	2		Gemeinsamer Fuß/Radweg nach Aufwertung Umfahrungsmöglichkeit über Triftstraße
2.7	Autobahnanschluss Schönerlinder Straße	Viele Radfahrerunfälle	x		Ursachen klären.

Pankow-Route Pa 3: "Buch Express"

3.1	Prenzlauer Promenade/ Heinersdorfer Str.	Keine Möglichkeit für Linksabbieger in Richtung Süden	1		Östlichen Radweg auf kurzem Teilstück für Gegenverkehr freigeben?
3.2	Heinersdorfer Str./ Pistoriusstr./ Am Steinberg	Unübersichtlicher und verkehrsreicher Knoten	2	Pa12	Direkte Verbindung Heinersdorfer Str. - Am Steinberg über bez. Tiefbaulagerplatz möglich
3.3	Verbindung Am Steinberg - Romain-Rolland-Str. -	Verbindung zzt. nicht vorhanden; Querung der R.-Rolland-Str. problematisch	1	Pa7 Pa12	Bebauungsplan zur Sicherung der Verbindung im Verfahren; Insel möglich
3.3b	Variante: Am Steinberg - Kaufland-Gelände - Str. 19 - Eigerstr.	Radverkehr über Kaufland-Lieferzone geduldet, aber unattraktiv; Querung R.-Rolland-Straße problematisch; Verbindung Str. 19 - Eigerstr. Sandweg; Eigerstr. ist Privatstraße nur für Anlieger;	x		Die Strecke ist zzt. schon nutzbar, jedoch schwer auffindbar und für eine "offizielle" Route wenig geeignet, allenfalls für begrenzte Zeit im Vorlauf zu 3.3.
3.4	Blankenburger Str./ Straße 30	Linksabbiegen in die Straße 30 ungünstig, Wartezeit	2	TR6	Querungshilfe?
3.5	Blankenburger Str. zw. Straße 30 und Industriebahn	Gemeinsamer Geh-/ Radweg, schmal	2		
3.5b	Variante entlang der Industriebahn	Nicht ausgebaut, zzt. abgesperrt, Privatgrund	2		Ausbau ggf. als vorgezogene Maßnahme zum Bau einer Entlastungsstraße entlang der Industriebahn
3.6	Krugstege	Keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen	*1		Radverkehrsfreundlicher Ausbau geplant ab 2009
3.7	Alt-Blankenburg	Schmale Radwege ohne Sicherheitsabstand	*2		Radverkehrsfreundlicher Ausbau geplant ab 2009
3.8	Sellheimbrücke mit Zufahrtsrampen	keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen, Mitnutzung des schmalen östlichen Gehwegs durch Radfahrer,	1		Prüfung einer Zwischenlösung bis zu einem Neubau der Brücke (Aufwertung des östlichen Geh-/Radwegs für Zweirichtungsverkehr, Querungen zum Wechsel der Straßenseite; Umfahrungsmöglichkeit über Ergänzungsstrecke (Fußgängerbrücke)
3.9	Alt Karow	Geh- und Radweg auf der Ostseite deutlich für Zweirichtungsverkehr freigeben, auf Seitenwechsel hinweisen	-		keine bauliche Maßnahme erforderlich

Nr.	Abschnitt/Knoten	Handlungserfordernis	Priorität	weitere Routen	Rahmenbedingungen / Lösungsansätze
-----	------------------	----------------------	-----------	----------------	------------------------------------

Pankow-Route Pa 4: "Weißensee-Express"

4.1	Greifswalder Str./ Grellstr.	Viele Radfahrerunfälle	x		Ursachen klären
4.2	Greifswalder Straße	Keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen		TR2	Angebotsstreifen bzw. RVA vorgesehen 2007/8
4.3	Bizetstr./ Indira-Gandhi-Str./ Gartenstr.	Versetzte ungesicherte Querung über verkehrsreiche Straße	1		Platz für Inseln neben Straßenbahn-Gleiskörper vorhanden; ggf. Mitnutzung des Zugangsweges von der Bizetstraße zur Straßenbahnhaltestelle
4.4	Buschallee/ Gartenstr.	Querungshilfe (Insel) nicht deutlich markiert	1	Pa7	Platz für Insel südl. Straßenbahn-Gleiskörper vorhanden
4.5	Hansastraße	Nutzbarkeit des gemeinsamen Geh-/Radwegs tlw. unklar, Lichtmasten im Profil	3		kaum Konflikte mit Fußgängern

Pankow-Route Pa 5: "Prenzl.Berg-Tangente "

5.	<i>Der Handlungsbedarf auf dieser Route wurde nicht näher untersucht</i>				
----	--	--	--	--	--

Pankow-Route Pa 6: "Ringbahn-Tangente "

6.1	Schivelbeiner/ Schönfließer Str.	Viele Radfahrerunfälle	*2	RR6	LSA in Planung
6.2	Schivelbeiner Str./ Schönhauser Allee/ Wichertstr.	Viele Radfahrerunfälle	x	Pa1	Ursachen klären, Unfallkommission?
6.3	Thomas-Mann-Str. - Hans-Eisler-Str.	Mitnutzung der Fußgängerpromenade durch Radfahrer ausschildern/ legalisieren	2		Die Umfahrungsmöglichkeit über Wohnstraßen ist weniger attraktiv
6.4	Stedinger Weg	Kurzer Abschnitt Kopfsteinpflaster	3		

Pankow-Route Pa 7: "Heinersdorf-Tangente"

7.1	Wollankstraße	Keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen, tlw. Reihensteinpflaster	*1	Pa2	Radverkehrsfreundlicher Ausbau vorgesehen ab 2008
7.2	Florastraße	Tempo 30 auf gesamter Länge wünschenswert	?		Busverkehr
7.3	Berliner Str.	keine Radverkehrsanlagen, starkes Verkehrsaufkommen, Sicherheitsmängel	*1	RR6 Pa1 Pa9	Planfeststellungsverfahren läuft, Umbau vorgesehen ab 2008
7.4	Kissingenstraße	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung	2/3	Pa9 tlw.	Tempo 30 auf gesamte Straßenlänge ausdehnen? Busverkehr
7.5	Kissingenstr./ Prenzlauer Prom. / Fußweg zur Eremitenstr.	Querung der Prenzlauer Promenade in Richtung Westen schwierig	2		östl. Geh-/Radweg für Radverkehr in beide Richtungen zulassen?
7.6	Am Wasserturm	Überwiegend schlechtes Kopfsteinpflaster	2		
7.7	Treskowstr. - Am Steinberg - Romain-Rolland-Str.	Erheblicher Umweg; Verbindung Am Steinberg - R.-Rolland-Str. zzt. nicht vorhanden, Querung der Romain-Rolland-Str. problematisch	1	Pa3 Pa12	Bebauungsplan zur Sicherung der Verbindung im Verfahren; Mittelinsel möglich
7.7b	Variante: Str. 56 - verlängerte Str. 46 durch Kleingärten	Kleingartenweg zu schmal und nicht uneingeschränkt öffentlich; Querung der R.-Rolland-Str. problematisch	x		KGA in Landeseigentum?
7.8	R.-Rolland-Straße zw. Roelckstr. und Pasedagplatz	Nordseite keine RVA, Südseite nur Teilabschnitt; starkes Verkehrsaufkommen	1		Platz wäre vorhanden
7.9	Pasedagplatz	Konflikt mit Straßenbahnschienen und Einbahnstraßenregelung	1	TR3	
7.10	Gartenstraße/ Buschallee	Querungshilfe (Insel) nicht deutlich markiert	1	Pa4	Platz für Insel südl. Straßenbahn-Gleiskörper vorhanden

Pankow-Route Pa 8: "Karow-Tangente"

8.1	Wilhelmsruh, Hauptstr. zw. Hertz- und Schillerstr.	Keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen	2		Tempo 30 auf Gesamtbereich ohne RVA ausdehnen? Busverkehr
8.2	Rosenthal, Hauptstr. zw. Fr.-Engels-Str. u. Kirche	Schlechtes Kopfsteinpflaster	3		Dorfstraßencharakter; Lösung im Seitenraum erscheint möglich
8.3	Grenzweg/ Rosenthaler Weg	Versetzte Querung über B 96a	-		Westl. Geh-/ Radweg für Zweirichtungsverkehr freigeben
8.4	Rosenthaler Weg, zw. B 96a und Straßenbahnschleife	Schmale Fahrbahn, starkes Verkehrsaufkommen	2		Platz wäre vorhanden
8.5	Ingwäonenweg bis Baustraße zur B 2	Trampelpfad/Sandweg	2		Bedeutung auch als Zufahrt zum Park "Neue Wiesen", Lösung unabhängig vom Straßenbauprojekt anstreben
8.6	Baustraße / B 2	Querung der B 2 erleichtern	3		

Nr.	Abschnitt/Knoten	Handlungserfordernis	Priorität	weitere Routen	Rahmenbedingungen / Lösungsansätze
-----	------------------	----------------------	-----------	----------------	------------------------------------

Pankow-Route Pa 9: "Rosenthal - Weißensee"					
9.1	Wilhelmsruher Damm/ Hauptstr. / Fr.-Engels-Str.	Keine RVA im W.Damm im Knotenbereich; in Richtung Westen Wechsel der Straßenseite wg. Zweirichtungsradweg in der F.-E-Str., unübersichtlich, Umweg	2		Straßenbahn im Mischverkehr mit Kfz, dann Platz für Angebotsstreifen
9.1b	Variante: Dannenwalder Weg – Heidkrautbahn – Buchhorster Weg - Kastanienallee	tlw. Privatgrund (Wohnungsbauges., Niederbarnimer Eisenbahn), Sandweg im ehem. Grenzstreifen, schwer auffindbar	x		Realisierbarkeit prüfen
9.2	Fr.-Engels-Str. zw. Nordendstr. und Platanenstr.	schlechtes Kopfsteinpflaster, tlw. Schienen im Fahrbereich der Radfahrer	*1		Radverkehrsfreundlicher Ausbau in Planung (nach 2008)
9.3	Fr.-Engels- / Platanenstr.	Linksabbiegen in die Platanenstr. ungünstig	*2	TR6	Radverkehrsfreundlicher Ausbau in Planung (nach 2008)
9.4	Waldstraße/ H.-Hesse-Str./ Güllweg	Querung in N-S-Richtung ungünstig	1	Pa1	Fußgänger-LSA vorhanden, jedoch Absteigen + Umweg erforderlich
9.5	Güllweg	unebenes Kopfsteinpflaster	1	Pa1	
9.6	Berliner Straße	keine Radverkehrsanlagen, starkes Verkehrsaufkommen, Sicherheitsmängel	*1	RR6 Pa1,7	Planfeststellungsverfahren läuft, Umbau vorgesehen ab 2008
9.7	Kissingenstraße	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung	2	Pa7	Tempo 30 auf gesamte Straßenlänge ausdehnen? Busverkehr
9.8	Neumannstr. zw. Kissingen- und Binzstr.	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung	2		Tempo 30 auf gesamte Straßenlänge ausdehnen? Busverkehr
9.9	Neumannstr. zw. Binzstr. und Thulestr.	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung	2		Tempo 30 oder Angebotsstreifen auf gesamter Länge wünschenswert. Platz vorhanden; Busverkehr
9.10	Thulestraße	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung	2	Pa12	Tempo 30 oder Angebotsstreifen wünschenswert
9.11	Thulestr./ Prenzlauer Prom./ Brauhausstraße	Versetzte Querung	1	Pa12	Zweirichtungsverkehr auf östl. Radweg zulassen?
9.12	Charlottenburger/ Gustav- Adolf-Str.	Übersicht im Knotenbereich verbessern	3		Gehwegvorstreckungen?
9.13	Charlottenburger/ Roelckestr.	Übersicht im Knotenbereich verbessern	3		Gehwegvorstreckungen?
9.14	Tassostraße	Einbahnstraße	1	TR3	in Gegenrichtung freigeben
9.15	Tassostr./ Berliner Allee	Querung erfordert Absteigen und Umweg	1	TR3	Projekt wird im Zusammenhang mit TR3 realisiert

Pankow-Route Pa 10: "Schönholz- Buchholz"					
10.1	H.-Hesse-Str., Ortskerndurch- fahrt Niederschönhausen	Keine RVA, starke Verkehrsbelastung, Straßenbahn- schienen	2		Städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept erforderlich
10.2	Buchholzer/ Schönholzer Str.	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung			Tempo 30 auf gesamte Straßenlänge ausdehnen? Busverkehr
10.3	Hauptstraße zw. Mühlenstraße und Blankenfelder Str.	keine RVA, starkes Verkehrsaufkommen	2	Pa 2	Tempo 30?

Pankow-Route Pa 11: "Blankenfelde - Malchow"					
11.1	Blankenfelde, Hauptstr./ Berliner Str.	Sehr unebenes Kopfsteinpflaster	3		Dorfcharakter
11.2	Buchholzer Str. zw. Martha- Aue und Favierweg	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung, über- höhte Geschwindigkeiten	3		Zweirichtungsradweg von der Straße abgesetzt möglich
11.3	Berliner/ Pasewalker Str. zw. Blankenfelder und Bahn- hofstraße	sehr schmale Radwege ohne Sicherheitsabstand	2	Pa2	
11.4	Bahnhofstr. zw. Panke und Heinersdorfer Str.	Keine RVA auf der Südseite, starke Verkehrs- belastung	1		Unterführungen zu schmal; im Übrigen Lösungsmöglich- keit nur bei Eingriff in Kleingartenflächen
11.5	Bahnhofstr./ Heinersdorfer Str./ Weg am Fließgraben	Versetzte Querung	-		Zweirichtungsverkehr auf östl. Geh-/ Radweg zulassen
11.6	Weg am Fließgraben/ Blankenburger Pflasterweg	Schwierige Querung der stark befahrenen Straße	3	Pa12	

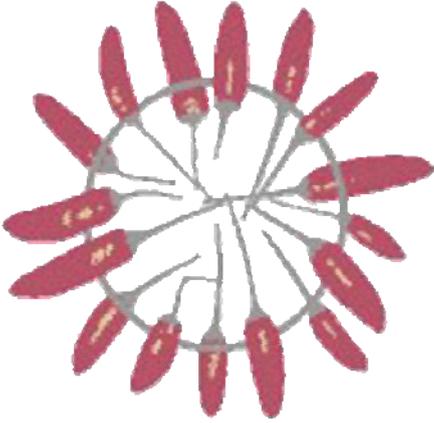
Nr.	Abschnitt/Knoten	Handlungserfordernis	Priorität	weitere Routen	Rahmenbedingungen / Lösungsansätze
-----	------------------	----------------------	-----------	----------------	------------------------------------

Pankow-Route Pa 12: "Prenzl.Berg - Blankenburg"					
12.1	Greifenhagener Straße	Reihensteinpflaster im nördlichen Abschnitt	3		(Teil-)Asphaltierung wünschenswert
12.2	Greifenhagener/ Baumbach-/ Wisbyer Straße	Versetzte Querung	2		Radwegversatz im Mittelstreifen?
12.3	Thulestraße	Keine RVA, mäßig starke Verkehrsbelastung	2	Pa9	Tempo 30 oder Angebotsstreifen
12.4	Thulestr./ Prenzlauer Prom./ Brauhausstraße	Versetzte Querung	1	Pa9	Zweirichtungsverkehr auf östl. Radweg zulassen?
12.5	Am Steinberg/ Pistorisstr./ Heinersdorfer Str.	Unübersichtlicher und verkehrsreicher Knoten	2	Pa3	Direkte Verbindung Am Steinberg - Heinersdorfer Str. über bez. Tiefbaulagerplatz möglich
12.6	Verbindung Am Steinberg - R.-Rolland-Str.	Verbindung zzt. nicht vorhanden Querung der R.-Rolland-Str. problematisch,	1	Pa Pa7	Bebauungsplan zur Sicherung der Verbindung im Verfahren; Insel möglich
12.7	Ackerfläche zw. Fließgraben und Märchenweg	zzt. keine Wegeverbindung vorhanden	3		
12.8	Weg am Fließgraben/ Blankenburger Pflasterweg	Schwierige Querung der stark befahrenen Straße	3	Pa11	
12.9	Karower Damm/ Treseburger Str.	Schwierige Querung der stark befahrenen Straße	2	Pa3	Mittelinsel?

Priorität: 1 = hoch, 2 = mittel, 3 = nachrangig,

- keine Priorität festgelegt, wegen Geringfügigkeit der Maßnahme,
- x keine Priorität festgelegt, weil noch Untersuchungsbedarf besteht (bei Unfallschwerpunkten und bei Varianten)
- * Maßnahmen, für die eine gesicherte Planung besteht

Summary



Local bicycle routes for everyday purposes

This handbook was commissioned by the Senate for Urban Development of the city of Berlin as part of the EU-project "SpiCycles". It serves a twofold purpose: on the one hand, it proposes a local network of bicycle-friendly routes for the City District of Pankow as pilot area, to assist future district planning for the promotion of cycling as an everyday means of transportation. On the other hand, it is intended as a systematic planning aid for other Districts and, last not least, for other European cities with similar objectives.

The proposal for a secondary level network of cycling routes fits into the overall transportation strategy of the city of Berlin as set down in the Strategic Development Plan on Transportation and in the Cycling Strategy for Berlin, both giving priority to the promotion of non motorised transport. The designation of bicycle routes can improve accessibility for people not owning a car, facilitate orientation and increase the motivation to cycle rather than to drive. In addition, the concept intends to channel future investment into projects with a particularly high "cycling benefit."

In Berlin, planning for cycling can draw on a large stock of existing information and previous plans. The network of city-wide cycling routes agreed by the City Council as early as 1995 and since then implemented step by step forms an important starting point. This primary network is now to be supplemented by more closely-knit district networks intended for everyday trips over shorter distances. Some of the existing or proposed long distance and tourist trails can over part of their length be integrated into these local networks.

Gathering information

The conception of a route network can benefit from general studies relating to the expectations of target groups, to trip purposes, modal choice and route selection behaviour of cyclists.

In Berlin, there is also a great deal of more specific information available, including cycling maps, internet-based route planners, detailed statistics on cycling accidents, and systematic counts of bicycle traffic relating to a growing number of locations within the city.

A rough estimate of bicycle movements generated by potential sources and destinations of trips and - following on from that - a definition of "desirable connections" for cyclists can be based on generally available statistical information concerning the distribution of population, employment and retail outlets and of schools and other public and private facilities. The results from computer modelling of bicycle traffic currently undertaken as part of a new overall traffic study for the Berlin region will, in due course, provide further assistance.

The information available on the adequacy of streets and paths in Pankow for bicycle traffic was not sufficient, however, and had to be supplemented by an extensive survey of street surfaces, bicycle paths, traffic restrictions, street crossings and footpath maintenance. This was necessary to assess the quality of potential routes to be included in the proposed network. In addition, extensive consultations were undertaken with the traffic engineering department of the District, to find out about road improvements already committed and to discuss the possibility of bicycle-friendly measures in certain problem areas.

The proposed network

Starting from this information basis, twelve attractive local bicycle routes are proposed for Pankow, linking important origins and destinations of everyday trips within the District to complement the city-wide network. The majority of these routes follow existing streets and paths already offering acceptable conditions for cyclists. To form an attractive network, however, some gaps still have to be closed and a number of improvements to be undertaken: to provide bicycle lanes or paths along major traffic arteries and smooth surfaces where minor roads are included in the network, to make crossings safer and to reduce the speed of car traffic. Orientation should be facilitated by signposting routes that may be difficult to find and including them on a District map dedicated to the specific needs of cyclists.

The cycling concept for the District includes a map showing areas where action is necessary as well as a list of suggested improvements and their respective priority.

User involvement

The methodology suggested here to develop a coherent strategy for local bicycle planning uses information readily available. When it comes to define the most important local connections and to choose between alternative route alignments, a pragmatic approach is adopted, based on the extensive cycling experience gained from the route surveys. To control underlying subjective assessments, but also to increase the acceptance of the proposals, various "cycling experts" from public administration and from local interest groups were involved in the preparation of the concept.

An initial workshop with a city-wide attendance was held to discuss the objectives and the proposed methodology of the study. As work progressed, two "project dialogues" involved a more local clientele in the definition of the major origins and destinations to be linked by bicycle routes and in the detailed proposals for the route network. As a result of the first dialogue, a number of modifications and additions to the "desirable connections" were included in the concept. The second dialogue led to some detailed amendments to the proposed cycling routes.

Towards implementation

The draft concept was then presented to the responsible committee of the District Council as a basis for political discussion and implementation. A second workshop to communicate the outcome of the study - aiming again at a city-wide audience - is planned as a conclusion to the project.

The responsibility for implementing the local bicycle route network now lies mainly with the City District.



Nahbereichskonzept Radverkehr
Bezirk Pankow von Berlin

Fahrradrouten
Prioritäten
Handlungsbedarf

- Pa 1 "Blankenfelde Express" (Innenstadt -) Pankow - Niederschönhausen - Nordend - Blankenfelde - (Schildow)
- Pa 2 "Buchholz Express" (Wedding -) Wollankstraße - Pankow - S-Heinersdorf - Buchholz - (Schönerlinde)
- Pa 3 "Buch Express" (Innenstadt -) Heinersdorf - Blankenburg - Karow - Buch
- Pa 4 "Weißensee-Express" (Innenstadt -) Greifswalder Straße - Weißensee - (Neu-Hohenschönhausen)
- Pa 5 "Prenzl. Berg-Tangente" (nicht näher untersucht)
- Pa 6 "S-Bahn-Tangente" (Gesundbrunnen) - Schönhauser Allee - Michelangelostraße - (Landsberger Allee / Fernpfuhl)
- Pa 7 "Heinersdorf-Tangente" Wollankstraße - Pankow - Heinersdorf - Weißensee-Nord - (Orankesee - Allee-Center)
- Pa 8 "Karow-Tangente" (MV) - Rosenthal - Buchholz - Karow - (Neu-Hohenschönhausen)
- Pa 9 "Rosenthal - Weißensee" (MV) - Rosenthal - Niederschönhausen - Pankow - Weißensee - (Sportforum)
- Pa 10 "Fr. Buchholz - Schönholz"
- Pa 11 "Blankenfelde - Malchow" (Lübars) - Blankenfelde - Buchholz - Blankenburg - Malchow - (Neu-Hohenschönhausen)
- Pa 12 "Blankenburg - Prenzl. Berg" Schönhauser Allee - Weißensee-West - Stadtrandsiedlung - Sellheimbrücke

Fahrradrouten und Ergänzungsstrecken

- Radfernweg, Mauerweg
- sonstiger touristischer Radweg (Auswahl)
- Hauptroute (vorrangig / nachrangig)
- Variante
- Bezirksroute (vorrangig / nachrangig)
- Variante
- Handlungsbedarf nicht untersucht
- Ergänzungsstrecke
- Variante

Handlungsbedarf

- Aufwertung kurzfristig geplant
- Abschnitte mit Mängeln
- Abschnitte mit starken Mängeln
- Verbindung z. Zt. nicht vorhanden
- Aufwertung kurzfristig geplant
- Querungen mit Mängeln
- Querungen mit starken Mängeln
- 1.3** Handlungsbedarf auf vorrangigen Routenabschnitten
- 2.6** sonstiger Handlungsbedarf (s. Tab.)

Stand: 10.9.2007

